

# Dr Wilhelm Mecklenburg

Diplom-Physiker Rechtsanwalt  
Hätschenkamp 7  
25421 Pinneberg

RA Dr W Mecklenburg, Hätschenkamp 7, 25421 Pinneberg

An den  
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-  
Holstein Betriebssitz Kiel  
- Anhörungsbehörde -  
Mercatorstraße 9  
24106 Kiel

über

Herrn Amtsvorsteher des  
Amtes Horst-Herzhorn  
Elmshorner Straße 27  
25358 Horst

21. Februar 2008  
a20/krempermarsch/einwendungen/ag-  
29/

Planfeststellungsverfahren A20, B431 -  
A23 Az des LBV: LS 403-553.32-A20-134

Die

Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-  
Holstein, und die in ihr zusammengeschlossenen Verbände,

Landesnaturschutzverband,  
AG Geobotanik,  
Landesjagdverband,  
Landessportfischerverband,  
Naturschutzgesellschaft Schutzstation  
Wattenmeer, Schleswig-Holsteinischer  
Heimatbund,  
Schutzgemeinschaft deutscher Wald,

vertreten durch den Geschäftsführer des  
Landesnaturschutzverbandes, Herrn Ragnar Schaefer,

Geschäftsadresse: Burgstraße 4, 24103 Kiel,

- im Folgenden: Einwender -

haben mich gebeten, sie in obiger Angelegenheit zu vertreten. Ordnungsgemäße

Vollmachtserteilung wird anwaltlich versichert. Schriftliche Vollmacht wird nachgereicht werden.

Im Hinblick auf eine rechtliche Unsicherheit, was die Fristen für die Einwendung angeht, wird eine vorläufige Stellungnahme/ Einwendung zum 21. Februar 2008 eingereicht, und eine endgültige Fassung zum 7. März 2008. Bei dem vorliegenden Schreiben handelt es sich um diese vorläufige Fassung der Stellungnahme/Einwendung.

Namens und in Vollmacht der Einwender **beantrage** ich,

den Plan nicht festzustellen;

hilfsweise: Solche Auflagen und Vorbehalte vorzusehen, wie sie sich aus der nachfolgenden Einwendung bzw Stellungnahme ergeben.

Es wird ferner **beantragt**,

Einsicht in die Verwaltungsakte zu gewähren,

sowie

rechtzeitig vor Eintritt in den Erörterungstermin die Stellungnahmen der (übrigen) Träger öffentlicher Belange in Kopie (vorzugsweise elektronisch) und die Gegenstellungnahme des Vorhabensträgers hierzu sowie zu der vorliegenden Einwendung zu überlassen.

Es wird ferner **beantragt**,

den Planfeststellungsbeschluss nicht zu erlassen, bevor nicht das derzeit anhängige Flurbereinigungsverfahren (Beschluss des ALR Lübeck, Außenstelle Itzehoe, vom 7. Juni 2007, Az 4215/5435.01/61-014) abgeschlossen ist.

Soweit nachfolgend von möglichen Schäden an Eigentum, insbesondere Grundstücken, Gebäuden und Anlagen, und insbesondere durch Erschütterungen, die Rede ist, wird umfassend **beantragt**,

den Baulastträger im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses umfassende bzw. erschöpfende Beweissicherungsmaßnahmen aufzuerlegen.

Der Übersicht halber erlaubt sich der Unterzeichner, den nachfolgenden Ausführungen ein Inhaltsverzeichnis voranzustellen:

# INHALT

## Naturschutz

### Anhang I+II: Naturschutz

## Naturschutz

Die Einwendung wendet sich gegen den Eingriff in das Landschaftsbild, der durch die Dammlage der geplanten Autobahn verursacht wird. Die Dammlage ist dem vorgesehenen Bauverfahren (Überschüttung) geschuldet. Dieses Bauverfahren wird abgelehnt (siehe oben). Der Eingriff in das Landschaftsbild ist im übrigen vermeidbar und deshalb rechtlich unzulässig.

Die Planung hat verkannt (obwohl soweit zwar unvollständige, aber durchaus richtungsweisende Untersuchungen aus der Linienbestimmung vorliegen, wobei dort freilich ebenso die planerische Absicht der rechtlichen Abwertung des Gebietes erkennbar war), dass unter **Vogelschutzgesichtspunkten** in die Überlegung hätte eingetreten werden müssen, ob das Gebiet zumindest als Rastvogelgebiet als Vogelschutzgebiet nach der Richtlinie 79/409/EWG hätte ausgewiesen werden müssen. Auf die Ausführungen insbesondere und Rn 1.6.2 des Anhangs I (Rastvögel) wird Bezug genommen. Genannt werden die Arten

- Kiebitz
- Goldregenpfeifer
- Sturmmöve
- Blässgans
- Graugans
- Kornweihe
- Singschwan
- Zwergschwan
- Weißwangengans

Gegenüber den Darlegungen insbesondere in früheren Planungsstadien unterschätzt die Planung insbesondere das Rastvogelproblem vollständig,

vgl LBP Text 118.

Auch die bedeutsamen Brutvogelvorkommen (Ziffer 1.6.1 des Anhangs I zu dieser Einwendung) zeigen die Wertigkeit des Gebietes nach Maßgabe des europäischen Vogelschutzes. Genannt werden (Ziffer 1.6.4 des Anhangs I zu dieser Einwendung)

- Weißstorch mit 1-2 Brutpaaren
- Rohrweihe mit 4 Brutpaaren
- Blaukehlchen mit 6 Brutpaaren
- Neuntöter mit 2 Brutpaaren.

Nach Beobachtung vor Ort ist jedenfalls damit zu rechnen, dass auch der

Seeadler

als Brutvogel vorhanden und mit der Ansiedlung des

Wanderfalken

zu rechnen ist.

Die Einwendung betont, dass die Überlegungen in Anhang I zu dieser Einwendung teilweise auf Daten der Linienbestimmung beruht. Verfahrensmäßig wird insoweit gerügt, dass die Planfeststellung den fachlichen Vorlauf aus der Linienbestimmung ignoriert.

Entsprechendes gilt für die Ausweisung als FFH-Gebiet. Auf die Anwesenheit der Anhang II - Arten

Bitterling,  
Steinbeißer,  
Schlammpeitzger,  
Rapfen

wird hingewiesen. Das komplexe Gewässersystem der (Kremper) Marsch, auch und gerade die kleineren Gewässer, die alle in ihrer Funktionsfähigkeit unmittelbar durch den Autobahnbau bedroht sind, ist als Lebensraum dieser Arten als System zu schützen.

Auf die besondere Tatsache, dass Schleswig-Holstein bisher keinerlei Gebiete für den **Bitterling** ausgewiesen hat, wird hingewiesen. Der **Schlammpeitzger** ist (vergleichsweise) vielfach vertreten. Das Vorhandensein beider Arten macht für sich die Benennung als FFH-Gebiet<sup>1</sup> erforderlich. Auf die detaillierten Ausführungen in Anhang zu dieser Einwendung wird hingewiesen.

Es wird insoweit nur noch betont, dass eine Ausweisung flächenhaft erfolgen müsste, und nicht auf das Wetternsystem und schon gar nicht unter Aussparung der kleinen Gräben beschränkt bleiben darf.

Insoweit ist auch naturschutzfachlich von größter Bedeutung, dass die Planungen keinerlei Überlegungen zur Funktionsfähigkeit des "Wetternsystems" während der Bauphase und nach Inbetriebnahme der Autobahn enthalten. erinnert wird noch einmal daran, dass im Kern nur geprüft wird, ob Wasser von der Autobahn abfließen kann.

Auf weitere wertgebende FFH-Arten, von deren Anwesenheit im Gebiet auszugehen ist, bspw Kammolch und Fischotter, wird hingewiesen:

Die Einwendung beantragt hier auch und gerade im naturschutzfachlichen Zusammenhang, dass die Abwässer von der Autobahn nicht in das Graben/Wetternsystem der Marsch geleitet, sondern getrennt abgeführt werden.

Die Einwendung macht hinsichtlich des **Gebietsschutzes** jedenfalls im derzeitigen Stadium geltend, dass die Krempermarsch, unbeschadet jeweils

<sup>1</sup> Die knappe Bezeichnung "FFH-Gebiet" ist ein Kürzel im Hinblick auf das komplexe Ausweisungsverfahren nach Artikel 4, 5 FFH-Richtlinie.

genauer Gebietsabgrenzungen, sowohl als faktisches Vogelschutzgebiet als

auch als potentielles FFH-Gebiet anzusehen ist. das nach Maßgabe der entwickelten Rechtsprechung des Europäischen erichtshofes zum strengen Schutz dieser Gebiete zu schützen ist; ist die Planung ist nach dem derzeitigen Stand der Dinge daher nicht genehmigungsfähig.

Was die **artenschutzrechtlichen** Prüfungen angeht, wird zunächst daran erinnert, dass diejenige Bestimmung brauchen insbesondere unter dem Gesichtspunkt angegriffen wird, dass dort eine gehörige Prüfung artenschutzrechtlichen Vorschriften niemals stattgefunden hat. Da die Linienbestimmung rechtlich/gerichtlich einerseits erst mit der Planfeststellung zur Disposition steht, andererseits im Jahre 2005 die einschlägigen europäischen Vorschriften zum Artenschutzrecht bereits seit 24 (Vogelschutz) beziehungsweise 13 Jahren (FFH) bestanden, keine Linienbestimmung keinen Bestand haben. Insbesondere können die gebotene Befreiungen nicht nachträglich erteilt werden. Diese können auch nicht im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung erteilt werden, da diese von einer Abschichtung von in der Linienbestimmung zu prüfenden Belangen ausgeht.

Vor die Klammer der Einzelartbetrachtung zu ziehen ist ferner der der Planung zu Grunde liegende **Absichtsbegriff**. Die Planung bezieht sich ersichtlich auf die Auffassung des LBV im

Vermerk LS 2111-553.32 vom 20. Februar 2007 zum Artenschutz, dort Ziffer 5 / Tötungsverbot,

LBP-Text Seite 124

hinsichtlich der Frage, ob das Kollisionsrisiko bei Straßen im Rahmen des **Tötungsverbots** der Richtlinien zu bearbeiten sei, und verneint diese.

Nach Auffassung der Einwendung ist dies rechtsirrig. Die Planung hätte in quantitativer Hinsicht die Auswirkungen jedenfalls auf die nach europäischem Recht (streng) geschützten Arten abschätzen müssen. Dies betrifft jedenfalls **alle flugfähigen Arten**. Amphibienarten sind dann zu betrachten, wenn man nicht, wie die Planung, voraussetzt, die von der Planung inzwischen vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen seien zu 100% wirksam. Der Nachweis einer entsprechend hohen Effektivität ist nach Auffassung der Einwendung nicht geführt.

Auf den entsprechenden Vortrag in Anhang I wird hingewiesen.

Oben wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Vorschläge der Planung zum **Ausgleich/Ersatz** (allgemein: Kompensation) unzureichend seien. Speziell wurde darauf abgehoben, dass ein Ausgleich für den Eingriff in das Schutzgut "Boden" nicht vorgesehen ist. Das Schutzgut "Wettersystem" als solches wird gar nicht betrachtet, es hat aber einen eigenständigen Wert. Es gibt also auch für den Eingriff hierin keinen Ausgleich. Ebenso fehlen Ausgleichsabschätzungen für den Eingriff in das Grundwasser.

Voranzuschicken ist, dass aufgrund der völlig unzulänglichen Datenerfassung betreffend das Naturschutzinventar das Ausgleichskonzept der Planung von vornherein zum Scheitern verurteilt ist.

Wie in Anhang I zu dieser Einwendung bereits dargelegt, kann ein schlüssiges Ausgleichskonzept für die hier im Streit stehende Maßnahme nur darauf aufbauen,

einen unzerschnittenen Raum etwa gleicher Größe wie den hier betroffenen, aber mit geringerer naturschutzfachlicher Wertigkeit, zu finden;

diesen durch geeignete Maßnahmen so aufzuwerten, dass die zerstörten bzw beeinträchtigten Funktionen des betroffenen Raumes wieder entstehen.

Von der Verwirklichung eines solchen Konzepts sind die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen weit entfernt.

Im Anhang I zu dieser Einwendung wird im Einzelnen beschrieben, dass und warum viele Maßnahmen, die eine bestimmte Funktionalität haben sollen, diese nicht haben (können).

Wenn bspw auf LBP-Text 190 454,56 ha Ersatz für den Eingriff in das Landschaftsbild angeboten werden, klingt dies beeindruckend, jedenfalls solange, bis man sich vergegenwärtigt, dass, was das Landschaftsbild angeht, hier wohl meint sein kann, dass man die genannten Räume, anders als den betroffenen Raum, nicht "verriegelt". Mit anderen Worten soll der Ausgleich darin bestehen, dass man einen anderen Raum nicht verschlechtert. So etwas kann kein Ausgleich sein.

Dies gilt unbeschadet dessen (worauf bereits hingewiesen wurde), dass die Einwendung den Eingriff in das Landschaftsbild, der in der Errichtung des Autobahnriegels besteht, für vermeidbar und mithin rechtswidrig hält; und zwar ganz unabhängig von der Geltung europäischen Rechts, das freilich zu dem gleichen Ergebnis führt.

Eine beispielhafte Abarbeitung weiterer einzelnen Maßnahmen des Verzeichnisses in LBP-Text erübrigt sich wegen der grundsätzlichen Mängel im Grunde. Auch soll ein "richtiger" LBP anscheinend überhaupt erst erarbeitet werden (siehe oben).

Gleichwohl wird angekündigt, dass zu diesem Punkt noch Erläuterungen folgen sollen.

Bereits jetzt macht die Einwendung jedoch geltend, dass die Ausgleichsfaktoren nach den zu Grunde gelegten Orientierungsrahmen für unzureichend gehalten werden.

Soweit die Planung Betroffenheiten (insbesondere: Lärmempfindlichkeit Avifauna) nach Lärmgesichtspunkten beurteilt, ist auf die obigen Anmerkungen zum Lärm hinzuweisen. Zumindest hier ist eine Betrachtung von Summenpegeln geboten.

Ergebnis

Nach alledem bleibt es dabei, dass die Planung insbesondere wegen gravierender Ermittlungsmängel in den Bereichen Boden, Wasser, Naturschutz, Agrarstruktur, Raumordnung, Gewässerwege, wegen

erheblicher Mängel methodischer Art in den Bereichen Prognose, Lärm und Luftreinhaltung und daraus folgenden materiell falschen Ergebnissen, wegen allein hieraus folgenden Verstoßes gegen das Gebot umfassender Problembewältigung in der Planfeststellung, wegen fehlerhafter Linienbestimmung, wegen Verstoßes gegen Europäisches Naturschutzrecht (Vogelschutz, FFH, Gebietsschutz, Artenschutz), gegen nationales Immissionsschutz- und Naturschutzrecht derzeit nicht genehmigt werden kann.

Die Einwendung macht geltend, dass jedenfalls in ihrer Gesamtheit die in der Kürze der Zeit ermittelbaren Fehler bereits so umfangreich und komplex sind, dass absehbar die Planung nicht genehmigungsfähig gemacht werden kann.

Das Konzept einer Autobahn in der Kremper Marsch ist zum Scheitern verurteilt.

Die Planung ist ersatzlos aufzugeben.

**Folgende im Text genannte Anlagen werden beigelegt:**

Prof. Dr.-Ing. Gerd Lange, Stellungnahmen zu den .Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse im Gebiet der Gemeinde Sommerland+Herzhorn

Stellungnahme des Landesjagdverbandes im

Linienbestimmungsverfahren Stellungnahme der AG29 im

Linienbestimmungsverfahren

Erfassung der Rastvögel und des Zugvogelgeschehens am Tage auf möglichen Vorrangflächen für Windkraftanlagen in der Gemeinde Sommerland/ Kr. Steinburg, Endbericht - INUF des Vereins Jordsand.

Diese sind Bestandteil der vorliegenden Einwendung/ Stellungnahme. Die dort gestellten Forderungen sind im Zweifel als Anträge der Einwendung zu werten.

Die Einwendung macht sich die Einwendungen/ Stellungnahmen der Gemeinden Herzhorn und Sommerland sowie der (übrigen) anerkannten Naturschutzverbände zu Eigen.



## Analyse der naturschutzfachlichen Untersuchungen

-Auf der Grundlage von Beiträgen des LNV, weiterer Verbände der AG29,  
des Sommerlander Angelvereins und des NABU Elmshorn-

Stand: 20. Februar 2008

### Vorbemerkung des Unterzeichners:

Die vorliegende Ausarbeitung beruht teilweise auf Zuarbeiten verschiedener Mitarbeiter des Landesnaturschutzverbandes, der AG 29, des Angelvereins Sommerland und des NABU. Diese haben wiederum teilweise vom Unterzeichner vorgegebene Problemstellungen bearbeitet.

Der Unterzeichner hat die verschiedenen Bausteine mit den Verfassern durchgesprochen und die nachfolgende Ausarbeitung nach rechtlichen Gesichtspunkten durchstrukturiert.

Eine Weitergabe des Gutachtens ist nur nach vorheriger Zustimmung des Unterzeichners zulässig.

Es ist beabsichtigt, die nachfolgende Ausarbeitung noch zu vervollständigen.

Dr Wilhelm Mecklenburg  
Diplom-Physiker - Rechtsanwalt  
Hätschenkarnp 7  
25421 Pinneberg  
[wmecklenburg@t-online.de](mailto:wmecklenburg@t-online.de)

### INHALT

Auswertung: Materialband I (LEGUAN 2005)

Allgemeines zur Methodik

Datenerhebung und Kartierung:

Datendefizite

Vorhandene Daten, die nicht verwendet wurden

, Datenerhebungen, die nicht durchgeführt wurden

Zum Bewertungsverfahren

Besondere Anmerkungen zur Bewertung der Situation der Brutvögel (Bewertung nach Flade (1994))

Besondere Anmerkungen zur Bewertung der Rastvögel

Potentiellles FFH-Gebiet: Überblick

Potentiellles FFH-Gebiet: Fische

Abgrenzung des FFH-Gebiets:

Schlammpeitzger (Anhang II FFH-RL, in Deutschland und S-H stark gefährdet)

Fischfauna mit weiteren FFH-Artvorkommen

Bitterling (in Deutschland stark gefährdet, FFH-Art Anhang II, Gefährdung in S-H nicht geklärt, wegen Datendefizit/ bisher unzureichender Funddaten)

Steinbeißer (in Deutschland stark gefährdet, FFH-Art Anhang II)

Rapfen (in Deutschland und S-H gefährdet, FFH-Art Anhang II)

Beeinträchtigungen, Schutzanforderungen und etwaiger Ausgleich: Grundsätze

Fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung

Vogelschutz

Brutvögel

Rastvögel

Seeadler / Anhang I der VSRL

Faktisches Vogelchutzgebiet

Weitere einzelne Arten

Mittel- und Großsäuger

Fischotter

Amphibien

Reptilien

Libellen

Fließgewässer-Organismen

Zwischenergebnis

Auswertung: Froelich & Sporbeck 2007, Anhang 1 (AVZ)

Zu Kap. 4.3.1 Schutzgebiete (S. 19/20)

FFH- und Vogelschutzgebiete

NSGs Deichvorland Glückstadt und Rhinplate

Ausgleichsflächen für die Vordeichung Glückstadt  
(Kleiteiche Herrenfeld)

Zu Kap. 4.3.2 Tierarten und Funktionsräume (S. 20-22)

Zu Kap. 5.2.1 Tiere (S. 29)

Zu Kap. 5.2.1 - Beschreibung der zu erwartenden erheblichen  
Auswirkungen auf die Umwelt: Tiere

Artenschutz

Artenschutz gemäß § 19 BNatSchG/ A20, zu Kap.  
5.2.3.1.1 / S. 30

Artenschutz gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG/ A20, zu  
Kap. 5.2.3.1.2 / S. 31

Artenschutz gemäß § 19 BNatSchG/ Sandentnahme,  
zu Kap. 5.2.3.2.1 / S. 32

Artenschutz gemäß § 42 BNatSchG/ Sandentnahme,  
zu Kap. 5.2.3.2.2 / S. 33

Maßnahmen und Erfolgskontrolle

Eignung der Maßnahmen

Erfolgskontrolle/ Monitoring

Extensivierungsmaßnahmen Kremper Moor

# Renaturierungsmaßnahmen im Torfabbaugebiet Breitenburger Moor

## Vernässungs- und Extensivierungsmaßnahmen Haseldorfer Marsch

Auswertung: Materialband I (LEGUAN 2005)

Allgemeines zur Methodik

Datenerhebung und Kartierung:

Es fehlt eine Aufstellung der Bearbeitungszeiten für die differenzierten Fundorte, Punktstop-Standorte, Kontrollstrecken und dargestellten Teilflächen mit namentlicher Benennung der Kartierer. Es ist daher nicht nachvollziehbar, ob die im Titel angegebenen Bearbeiter die Kartierungsarbeiten in Eigenleistung durchgeführt haben oder ob Hilfskräfte die Datenerhebungen durchgeführt haben. Die Einwendung rügt dies. Es muss prüfbar sein, ob hinreichend qualifiziert gearbeitet wurde bzw konnte.

Es fehlt eine vollständige Liste für alle Termine und Fundorte (Standorte, Strecken, bewertete Flächen) mit Angabe der jeweiligen Kartierer und der jeweiligen standort- bzw. flächenbezogenen Bearbeitungszeiten ist erforderlich, um die Ergebnisse und Bewertungen nachvollziehbar zu machen und einer kritischen vergleichenden Betrachtung unterziehen zu können. Die Vorlage einer solchen Liste im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird beantragt.

Datendefizite

Vorhandene Daten, die nicht verwendet wurden

Folgende Unterlagen liegen nach Kenntnis des Unterzeichners bei öffentlichen Stellen vor, sind relevant und hätten herangezogen werden können und nach Auffassung der Einwendung auch müssen:

Ornithologische Kartierung und Flächenbewertung zur Planung der 110kV-Bahnstromleitung (führt durch Sommerland und Süderau)

Erfassung der Rastvögel und des Zugvogelgeschehens am Tage auf mögliche Vorrangflächen für Windkraftanlagen in der Gemeinde Sommerland/ Kr. Steinburg (u.a. Gemeinden der Kremper Marsch, z.B. Elskop, Süderau..., siehe fNUF 1996)<sup>1</sup>

Vogelzählungen vom Schiff auf der Elbe durch das Staatliche Umweltamt Itzehoe; es ist davon auszugehen dass bei Fachbehörden weitere Datenmengen vorliegen.

Für das vorliegende Projekt relevante Datenmengen aus den Erhebungen zur Linienbestimmung (speziell: Variantenvergleich, UVS II, Arge Kortemeier et al. 2002).

<sup>1</sup> Wird einigen Einwendung als Anlage beigelegt (Unterzeichner)

Daten zur Ausweisung des FFH-Gebiets DE 2222-321 "Wettersystem in der Kollmarn Marsch" sowie zur (Nicht)Ausweisung des Wettersystems im Trassenbereich. Der Unterzeichner weist darauf hin, dass eine Daten-Abfrage hierzu beim LANU-SH eingereicht wurde, fernmündlich eine Antwort zugesagt wurde, aber jedenfalls bis zum 20.2.2008 eine Auskunft nicht erfolgt ist.

## **Datenerhebungen, die nicht durchgeführt wurden**

Die Einwendung macht geltend:

Es hätte auf Fischottervorkommen (mehrfach intensive Kontrolle aller Gewässerstrecken auf Kotspuren, Trittsiegel, Fraßreste usw.) geprüft werden müssen. Trotz ausdrücklicher Erwähnung von Hinweisen aus der Bevölkerung mit Anmerkung, dass nur durch spezielle Kartierung eindeutige Belege möglich werden (betr. sowohl den methodisch abgesicherten Nachweis der Art als auch methodisch abgesicherte Aussagen zum Fehlen der Art), wurde hier nichts veranlasst.

**Mittel- und Großsäuger:** Es fehlen gebietsbezogene spezielle Datenerhebungen mit Erfassung von Spuren (Artenbestand, Häufigkeit, Erfassung von Wechsell, Bauten, Spuren fehlt). Die vom Baulastträger nachgereichte wildökologische Studie bei zu sehr abstrakt und kann den konkreten Mangel hier nicht ausgleichen.

**Amphibienwanderung** auf gesamtem Straßen- und Wegenetz (Hierzu wurde nur im Umfeld des NSG Baggersee Hohenfelde kartiert; das Gesamtgebiet hat ein dichtes Gewässernetz von Wettern, Gräben und Bracks, mögliche Laichgewässer).

**Ermittlung der zu erwartenden Amphibienverluste** durch erheblichen zusätzlichen Straßenverkehr auf der A20 (außerdem durch Baustellenverkehr): Eine solche Erfassung ist nach Auffassung der Einwendung zwingend geboten im Rahmen artenschutzrechtlicher Prüfungen.

Im Gesamtgebiet hätte eine umfassende Untersuchung auf vorhandenen **Amphibien-Laichvorkommen** im dichten Gewässernetz von Wettern, Gräben und Bracks erfolgen müssen.

Eine Erfassung des gesamten Artenbestands (Gesamtgebiet), artspezifische Erfassung der **Molcharten** mit geeigneten Methoden in sichtgetrübten Gewässern (Molchreusen!) wäre geboten gewesen. Die Einwendung weist daraufhin, dass von Anliegern werden Kammolch- Beobachtungen gemeldet (FFH-RL, Anh. II, Anh. IV) werden. Dies ist als Hinweis zu werten, dass

das Artenspektrum (vorhandene Arten und Bestandsgröße) nicht ausreichend erfasst worden ist (s. Kammolch, Moorfrosch, Seefrosch).

Metapopulationen: Die Zerschneidung von Populationen wurde nicht untersucht (trotz Hinweis auf spezielle Beachtung, s. Leguan S. 2): Dies ist relevant für: Fische, Amphibien, Brutvögel

(Wiesenvögel u.a.).

Von besonderer Bedeutung sind die Bitterlingsvorkommen im Gebiet. Die Vorkommen werden auch von den Betroffenen vor Ort bestätigt. Alsdann hätten abgeklärt werden müssen: Bodenständigkeit, Gesamtpopulationsgröße, Größe der Metapopulationen sowie Fortpflanzung im Gebiet. Die Planung müsste Aussagen treffen über Vorbelastungen. Die Zugehörigkeit zur heimischen Form hätte geprüft werden müssen (Ausschluss ausgesetzter gebietsfremder Zierfische).

Eine spezielle Erfassung der Großmuschelvorkommen mit geeigneter Methodik (Beprobungsmethodik mit speziellen Geräten und geeigneter Maschenweite bis in die Gewässermitteln (im Gewässer stehend oder vom Boot aus) wäre geboten gewesen. Die von den Gutachtern hier angewandte Methodik (Kicksampling, Planzenauslese, Schlammsieben kleiner Proben mit Maschenweite 1 mm) ist hierzu ungeeignet. Es hätte eine flächenhafte Untersuchung des Gewässernetzes von Gräben, Wettern und Bracks erfolgen (vorkommende Arten, Bestandsgröße, Vorbelastungen, Erhaltungszustand der lokalen Population in den betr. Gemeinden)

Eine flächenhafte Erfassung der Flugaktivität und der Quartiervorkommen der Fledermausarten wäre erforderlich gewesen: Das umfangreiche Gewässernetz (Wettern, Gräben u.a.) des gesamten Untersuchungsgebiets kann für verschiedene Fledermausarten als Leitlinienstruktur bei Nahrungsflügen und weiträumigen Flugbewegungen dienen. Es wurden jedoch nur sehr kleinflächig Datenerhebungen durchgeführt. Es fehlt eine abgesicherte Darstellung der jährlichen Flugbewegungen mit hieraus nachvollziehbar abgeleiteter Ermittlung des Unfallrisikos und der zu erwartenden Fledermausverluste durch Straßenverkehr.

Rastvögel: Die eingesetzte Punktstopmethode entspricht im flächenbezogenen methodischen Aufwand nicht den Anforderungen einer großen Eingriffsplanung. Für die Bewertung ausreichend geeignete flächenhafte Daten wurden offenbar nicht erhalten, so dass sich wesentliche Abweichungen gegenüber den um gleichen Projekt bereits vorgelegten Rasterfassungen ergeben (s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5 - Linienbestimmung).

Brutvögel, Rastvögel (Bewertung der Empfindlichkeit): Die aus verallgemeinerten Fluchtdistanzen ermittelte Empfindlichkeit hat keinen Zusammenhang mit FFH-Kohärenz, Rote Liste-Gefährdung, Artenschutz oder möglichen Verlusten durch Autoverkehr im Eingriffsgebiet. Empfindlichkeit auf Unfälle oder Zerschneidung der Landschaft wird nicht berücksichtigt\_

Methodik Fledermäuse: Es wird nicht klar, ob bei der Kartierung 5 Nächte zu 4 Stunden (20 Std.) für das Untersuchungsgebiet oder jeweils 20 Std. für die einzelnen Fundorte oder für bestimmte Teilflächen untersucht wurde.

Fischotter: Es wird auf sporadische Sichtungen im Bereich Herzhorn hingewiesen (S. 32); Trotz dieser Hinweise fand keine spezielle Untersuchung statt. Für den Hermelin liegen auch nur Hinweise vor. Obwohl die Datenlage identisch ist, wird nur die FFH-relevante Art in der Bestandsdarstellung nicht berücksichtigt.

Methodik Brutvögel (Gebietsbewertung): Beispielberechnung der Bewertung nach Flade (Leguan, S. 27):

Die Berechnung ist nicht nachvollziehbar. Es werden falsche Zahlen verwendet, wobei es sich um einen systematischen Fehler zu handeln scheint.

Die Gebietsbewertung nach Flade (1994) leitet sich aus Erwartungswerten zum Artenbestand und zur Leitartenvorkommen ab. Die Leitarten und die Artenzahlen wurden aber von Flade (1994) mit Freilanduntersuchungen aus dem Zeitraum ca. 1950-1990 ermittelt. Bei dieser Bewertung werden heutige Bestandssituationen an einem längst vergangenen Ideal gemessen (systematischer Fehler, Unterbewertung nicht zu vermeiden, die Flächen werden zu niedrig bewertet!).

Bewertung der Empfindlichkeit von Landschaftstypen:

Die Empfindlichkeit der Landschaftstypen wird aus dem Mittelwert der Fluchtdistanzen der Leitarten nach Flade (1994) berechnet (s. S. 45, Anwendung Tabelle 12.9, Anhang S. XL). Beispiel Austernfischer (Fluchtdistanz nach Flade: 10-100m). Für die Mittelwertbildung der Leitarten ist die Art mit ihrem jeweiligen Höchstwert (100m) anzusetzen; tatsächlich geht sie nach laut Planung Tabelle 12.9 (Leguan) mit 10m(!) in die Durchschnittsbildung der Leitarten ein.

Weitere Fälle:

Rabenkrähe (25-200m nach Flade), angesetzt mit 50m statt 200m

Raubwürger (50-150m nach Flade), angesetzt mit 50m statt 150m

Steinkauz (50-100m nach Flade), angesetzt mit 50m statt 100m

Teichhuhn (5-40m nach Flade), angesetzt mit 10m statt 40m

Turmfalke (30-100m nach Flade), angesetzt mit 20m statt 100m

Weißstorch (30-100m nach Flade), angesetzt mit 10m statt 100m

Die gutachterliche Herabsetzung der Fluchtdistanzen ist für die Eingriffsplanung nicht vertretbar. In mehreren Fällen wird die mittlere Fluchtdistanz der Leitarten zu niedrig angegeben.

### Zum Bewertungsverfahren

Die Einwendung vertritt den Standpunkt, dass die eingesetzten Bewertungsverfahren des Gutachters ungeeignet und nicht stimmig sind, Willkürlichkeiten aufweisen und jedenfalls den Anforderungen eines Großvorhabens nicht gerecht werden (können).

Das dargestellte Bewertungskonzept steht im Gegensatz zu standardisierten, bundesweit anerkannten Bewertungsverfahren (z.B. nach Reck 1996 bzw. nach Burdorf et al. 1997). Das verwendete Verfahren verfolgt eine nicht nachvollziehbare systematische Abwertung der Flächen bzw. der Ergebnisse:

Wertstufen oberhalb der Ebene landesweiter Bedeutung werden von vornherein nicht in Betracht gezogen (sie werden bereits in der Darstellung des Bewertungsverfahrens nicht definiert).

Landesweite, gesamtstaatliche und internationale Bedeutungen von Artvorkommen werden nicht angegeben.

Die zur Ermittlung geeigneten Bewertungsverfahren werden nicht angewendet (relevant hier z.B. Für bedeutende Vorkommen von Arten gemeinschaftlicher Bedeutung (Rastvögel, z.B. Kiebitz, Graugans, Blässgans, Kornweihe, FFH-Arten; für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 auf europäischer Ebene bedeutende Artvorkommen, z.B. Schlammpeitzger, Bitterling, vom Aussterben bedrohte Brutvögel, z.B. Weißstorch, Uferschnepfe, ggf. Flußuferläufer).

Vielfach erfolgt eine Herabstufung der ermittelten Wertstufe mit jeweils unterschiedlichen, meist nicht nachvollziehbaren Begründungen, z.B. "aus-

drückliche Herabstufung um eine Stufe, wenn eine Bestandsgefährdung nicht vorliegt" (bei Rote Liste-Arten!). Definitionsgemäß stellen die Rote Liste-Kategorien bereits Kategorien der Bestandsgefährdung (und zwar bereits auf höherer z.B. Landesebene) dar. Diese tendenziöse Bewertung ist bereits in der Definition der Wertstufen angelegt. Die Einwendung tritt dieser Vorgehensweise ausdrücklich entgegen.



Gemeint ist möglicherweise, dass ggfs lokale Vorkommen nicht unmittelbar vor dem Erlöschen stehen. Sofern dies gemeint ist, fehlt aber eine Ermittlung und Darstellung der Vorbelastung, und gebietsbezogene Daten zur nachvollziehbaren Kalkulation des lokal gesicherten Fortbestands werden nicht vorgelegt. Auch lokale Rote Listen mit nachvollziehbarer Auswertung der lokalen Bestandswentwicklung liegen nicht vor.

Wenn ein derartiger Bezug auf die lokale Bestandssituation gemeint sein sollte, wird das Bewertungsverfahren den Anforderungen eines auf nationaler Ebene betriebenen Großprojekts in mehrfacher Hinsicht nicht gerecht:

Das Kriterium der besonderen Verantwortung für (z.B. auf lokaler Ebene, regional oder auf Landesebene) derzeit noch relativ gut ausgeprägte Vorkommen bestandsgefährdeter (Rote Liste-)Arten wird ausgeblendet (z.B. Schlammpeitzger). Die systematische Herab-Bewertung führt dazu, dass zur Sicherung der biologischen Vielfalt wesentliche Schwerpunktorkommen für weitgehend irrelevant erklärt werden und somit ohne die erforderlichen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen dem Eingriff ausgesetzt werden.

Für den Bestandserhalt im Verbreitungsgebiet besonders wichtige isolierte Rand- und Inselvorkommen werden in ihrer Bedeutung im Rahmen von Natura 2000 (effizientes nachhaltig wirksames Schutzgebietssystem im Gebiet der gesamten natürlichen Verbreitung) nicht beachtet und dem Eingriff ausgesetzt: Das Bitterlingsvorkommen wird ohne entsprechenden Nachweis als möglicherweise nicht heimisch eingestuft, Hinweise auf dringenden Untersuchungs- und Abklärungsbedarf bzw. auf die Notwendigkeit einer einstweiligen Sicherstellung des Gewässernetzes fehlen.

Die Kohärenzsicherung des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 wird nicht berücksichtigt, wenn per Definition national und international bedeutsame Wertstufen nicht vorgesehen sind und isolierte Vorkommen als "nicht naturraumtypisch" eingestuft werden und daher mit ausdrücklichem Verweis auf Vorkommen im Gebiet des Hauptverbreitungsgebiets stark relativiert und abgewertet werden.

Da man diesen Ansatz auch auf höhere Ebenen verlagern kann, ist die logische Konsequenz, dass fast immer irgendwo anders (z.B. innerhalb der EU in Polen) noch bedeutendere Vorkommen einer Art angeführt werden können, so dass die Vermeidung von Beeinträchtigungen bzw. die Bestandssicherung im Zuständigkeitsbereich der Eingriffsplanung nicht so wichtig ist.

In den betreffenden Spitzengebieten auf europäischer Ebene ("in Polen") wäre aber das Vorkommen der betrachteten Art wiederum nur regional bedeutend, da ja dort nicht unmittelbar "bestandsgefährdet" .... Das von der Planung zu Grunde gelegte Bewertungssystem führt im Konfliktfall praktisch immer zur Unterbewertung und wird deshalb von der Einwendung zurück gewiesen.

Die Einwendung macht geltend, dass der Eindruck besteht, dass rechtlich relevante Begriffe und Bewertungsergebnisse ( "landesweite, nationale, internationale Bedeutung) von der Planung möglichst vermieden werden (sollen?). Jedenfalls sieht man Abwertungen durch unbegründete Ausnahme- Kriterien u.a. bei Fischen, Erfassungsmethode und Bewertungsverfahren bei Rastvögeln u.a.).

Im Ergebnis halten die von der Planung angegebenen Bewertungen vielfach einer fachlichen Überprüfung nicht Stand.

Die Einwendung fordert, entgegen dem Ansatz der Planung insbesondere die Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte:

Vermeidung von Biodiversitätsschäden,

Kohärenz des Netzes Natura 2000,

Beachtung der Verpflichtung zur Sicherung der Artenvielfalt besonders im betreffenden hoheitlichen Handlungs- und Verantwortungsbereich.

Besondere Anmerkungen zur Bewertung der Situation der Brutvögel  
(Bewertung nach Flade (1994))

Die zu Grunde gelegte Wertstufen-Zuordnung der Lebensraumtypen zu einer von vier Wertstufen ist nicht nachvollziehbar und unabhängig vom im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Artenbestand. Warum haben Dörfer Wertstufe 4 (hoch) und Felder Wertstufe 1 (gering)? Allein die Artenzahl in dörflichen Siedlungen könnte dies im Rahmen einer Eingriffsplanung nicht begründen.

Es wird anhand der Art-Arealkurven-Rechnungen eine wissenschaftliche Genauigkeit angedeutet, die bei näherer Betrachtung nicht einzuhalten ist (Fragwürdigkeit der nicht nachvollziehbaren Wertstufen-Zuordnung der Lebensraumtypen. s.o.; weitere grobe Klassenbildung bezogen auf das Verhältnis von erwarteter und gefundener Artenzahl bzw. Leitartenzahl.

Aufgrund der punktuellen Darstellung der Reviere und punktueller Flächenzuordnung wird die Wertstufe und die Empfindlichkeit auch bei Arten mit Nutzung großer Revierflächen nur punktuell und nicht in der Fläche berücksichtigt (vgl. Wilrns et al. 1997: landesweite Bedeutung im Umkreis von 2,5km um Brutplätze des Weißstorchs).

Die Bewertung der Empfindlichkeitsstufe aus dem Produkt von mittlerer Fluchtdistanz der Leitarten und gebietsbezogener Wertstufe (, s. S. 45) wird in großem Umfang mit falschen Daten kalkuliert (bereits die Wertstufen enthalten viele Fehler).

## Besondere Anmerkungen zur Bewertung der Rastvögel

Die nur von der Individuensumme abhängige Wertstufenermittlung (artenunspezifischer "Rastindex") ist stark zufallsabhängig und fehleranfällig, sie erfasst nicht den Wert des Gebiets in rechtlich relevanten Kategorien der landesweiten, nationalen bzw. internationalen Bedeutung (vgl. Burdorf et al. 1997).

Vorliegende Unterlagen, die dies belegen werden nicht in die Bewertung einbezogen. Die abgeleiteten Ergebnisse müssen daher als fachlich nicht belastbar zurückgewiesen werden.

Weiter wird zur Methodik der Rastvogelkartierung noch angemerkt:

Im Methodenteil wird ein Untersuchungsgebiet von 3791 ha genannt, das mit 22 Zählpunkten und 16 Kartierungs-Durchgängen nach der Punktstopmethode bearbeitet wurde (22 Zählpunkte mit 10 min./Punktstop-Ort, maximale Entfernung der Zählpunkte 500m).

Vollzieht man dies nach (überschaubarer Radius  $r=250$  bis  $500\text{m}$ ), ergibt sich eine bearbeitbare Gesamtfläche (ohne Doppelzählungen) von

$A = 22 \text{ Zählpunkte} \cdot (\pi \cdot r^2) = 22 \cdot 19,625 \text{ ha bis } 22 \cdot 78,5 \text{ ha}$ , entsprechend  $431,75 \text{ ha}$  bis  $1727 \text{ ha}$  (<50% von  $3791 \text{ ha}$ !).

Mit anderen Worten läßt sich aus dem Gutachten erschießen, dass nur eine geringe Teilfläche des Untersuchungsgebiets kartiert wurde. Auch dies zeigt, dass die erhobenen Daten unvollständig sind und nicht als Grundlage für ein großes Eingriffsprojekt geeignet.

Dies erklärt die Datendefizite und die offensichtlich nicht vorhandene Vergleichbarkeit mit KB, TGP & bioplan 2002, Anhang 5. Die Daten sind nicht geeignet, eine landesweite, nationale oder internationale Bedeutung in Frage zu stellen.

All dies vorangeschickt ist gleichwohl anzumerken, dass trotz der systematischen Unterschätzung des naturschutzfachlichen Wertes des betroffenen Gebietes die Planung den überaus hohen Wert dieses Gebietes nicht vollständig "weg diskutieren" kann.

### Potentiellles FFH- Gebiet: Überblick

Die Einwendung macht geltend, dass das Gebiet - der Trassenbereich - als potentiellles FFH- Gebiet im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu behandeln ist.

Das Gebiet ist auszuweisen wegen folgender heimischer (nicht durch Besatz eingebrachten!) Arten:

Schlammpeitzger, Steinbeißer, Rapfen und Bitterling (westlichste Population in S-H).

Der Schlammpeitzger kommt hier mit den größten Vorkommen Norddeutschlands (wenn nicht darüber hinaus) vor. Der Bitterling wurde mit bisher keinem einzigen Vorkommen in S-H als FFH-Schutzgebiet gemeldet. Das bisher für den Schlammpeitzger gemeldete FFH-Gebiet ist offenbar unzureichend (siehe nachfolgend)

und klammert den A20-Korridor mit den größten bekannten Vorkommen des Schlammpeitzgers in Norddeutschlands sowie Bitterling-, Rapfen- und Steinbeißervorkommen aus.

Das Untersuchungsgebiet der A20 hat somit internationale europäische Bedeutung als Lebensraum von Fischarten, für die nach FFH-Richtlinie Schutzgebiete auszuweisen sind. Die auszuweisenden Schutzgebiete müssen ein kohärent vernetztes Natura 2000-Schutzgebietssystem bilden, um den Fortbestand der Arten auf Dauer zu sichern. Die Kremper Marsch mit dem gesamten Untersuchungsgebiet des A20-Korridors muss zum Schutz vor Gefährdungen durch Planungen und Eingriffe in das Schutzgebiets-Netz einbezogen werden.

Die in der Linienbestimmungsentscheidung des BMV erhobene Forderung, es sein ein hinreichender Abstand zum FFH-Gebiet Wettersystem Kollmarer Marsch einzuhalten, kann nach Auffassung der Einwendung nicht dadurch erfüllt werden, dass man dieses Gebiet künstlich klein schneidet.

Froelich & Sporbeck schreiben (S. 22):

“Der Schlammpeitzger ... wurde mit sehr hohen Abundanzen nachgewiesen. Eine Pflicht zur Nachmeldung der Bestände in der Kremper Marsch besteht jedoch nach Auskunft des KIFL, November 2005 nicht, da im außerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden UH-Gebiet "Grabensystem der Kremper Marsch" selbständig lebensfähige Populationen des Schlammpeitzgers befinden."

Die Argumentation wird ausdrücklich zurück gewiesen. Das genannte Kriterium taucht im FFH-Recht nicht auf.

Potentielles FFH-Gebiet: Fische

Die Einwendung macht geltend, dass der betroffene Trassenbereich, dh, maßgeblich das komplexe Wettersystem der Krempermarsch, hiervor allem in den Auslagen Herzhorn und Sommerland, als FFH-Gebiet in die Kulisse des Netzes über 2000 hätte einbezogen werden müssen. Es genießt insoweit den strengen Schutz eines potentiellen FFH-Gebietes, der nach der entwickelten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes eine nachstehende Leybuchtentscheidung auszurichten ist.

Das Gebiet ist im Grunde in Kohärenz mit dem Gebiet DE-2222-321 ("Wettersystem Kollmarer Marsch") zu betrachten, so dass sich die Sachlage so darstellt, dass dieses Gebiet zu klein ausgewiesen wurde.

Abgrenzung des FFH- Gebiets:

Die Abgrenzung des Gebiets 2222-321 ist nicht nachvollziehbar und spart den Nach Auffassung der Einwendung offensichtlich gezielt den Trassenkorridor der geplanten

A20 aus. Es wird beantragt, im Planfeststellungsverfahren, spätestens bis zum Eintritt in den Erörterungstermin, und, wenn ein solcher nicht anberaumt werden sollte, spätestens bis zu dem Zeitpunkt, an dem Planfeststellungsbehörde beginnt, den Planfeststellungsbeschluss zu schreiben (es wird zugleich beantragt, dass dieser Zeitpunkt aktenkundig gemacht wird), alle bei dem LANU-SH, dem schleswig-holsteinischen Umweltministerium und dem Bundesamt für Naturschutz vorhandenen Aktenvorgänge zur Abgrenzung des Gebietes 2222-321 und der Nichtaufnahme der Krempermarsch in die Kulisse Natura2000 beizuziehen und dein Unterzeichner in Kopie auf seine Kanzlei zu übermitteln, und zwar so rechtzeitig, dass noch gegenüber der Anhörungsbehörde Stellung genommen werden kann.

Zu den einzelnen relevanten Arten wird wie folgt vorgetragen:

Schlammpeitzger (Anhang II FFH-RL, in Deutschland und S-H stark gefährdet)

Die weitaus größten derzeit bekannten Schlammpeitzger-Vorkommen der atlantischen Region Norddeutschlands (möglicherweise Deutschlands, dies wurde nicht geklärt) befinden sich im nicht als FFH-Gebiet vorgeschlagenen Trassenbereich der A20 (siehe Kohla in Leguan GmbH 2005, S. 76). Nach Tab. 5.6 in Leguan GmbH (2005) ist die in der Kremper Marsch (A20-Trasse) mit 2150 Ind./100 ha erfasste Individuenzahl/100ha um den Faktor 3,5 höher als im bisher bedeutendsten norddeutschen Vorkommen der atlantischen Region. Die höchsten Individuenzahlen/100m Gewässerstrecke (mit 43 bzw. 45 Ind./100m, s. S. 76 u. S. 78) liegen bei den Fundorten der A20- Trasse etwa um den Faktor 1,7 bis 1,8 mal höher als im bisher bedeutendsten bekannten norddeutschen Vorkommen der atlantischen Region (HH-Kirchwerder). Mehrere bearbeitete Fundorte hatten höhere Werte als

alle bisher bekannten norddeutschen Fundorte der atlantischen Region. Auf S. 76 wird ausdrücklich festgestellt, "dass von einer flächendeckenden Verbreitung des Schlammpeitzgers in den Be- und Entwässerungsgräben der Kremper Marsch auszugehen ist". Zudem wandert die Art gelegentlich über Land, Laich oder Larven können von Wasservögeln zwischen den Gewässern.

Die von Leguan GmbH (2005, S. 77) vorgelegte Behauptung,

..."kann angenommen werden, dass sich das Schlammpeitzger-Vorkommen in der Kremper Marsch auf mehrere lokale Vorkommen stützt, die jeweils lokale bis regionale Bedeutung besitzen",

ist vor diesem Hintergrund überhaupt nicht nachvollziehbar. Aus den zitierten Ergebnissen ergibt sich eindeutig eine internationale Bedeutung auf EU-Ebene, die wegen der FFH-Relevanz eine Nachmeldung des gesamten Gewässernetzes im Bereich des Untersuchungsgebiets des A20-Korridors erfordert.

Der Schlammpeitzger bevorzugt nicht die vorn Land gemeldeten größeren und eingetieften, kanalartigen Gewässer ("Wettern"), sondern tritt (siehe auch Leguan/Kohla 2005) besonders auch in stark verlandenden kleineren Gräben mit geringer Wasserführung auf. Im bisher gemeldeten Gebiet DE 2222-321 handelt sich um eine großräumige Ackerlandschaft, in der die kleinen Gräben bereits überwiegend verrohrt sind. Nur einzelne größere Restgewässer sind noch vorhanden. Das Gewässernetz im Bereich des untersuchten A20-Korridors ist in seiner Vielfalt und Ausprägung wesentlich besser für den Schlammpeitzger geeignet als das bisher

gemeldete Gebiet.

Das als Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung vorgeschlagene FFH-Gebiet DE 2222-321 umfasst nur einzelne Gewässer, angrenzende Parzellen (intensiv genutzte Ackerflächen) sind nicht in die Gebietsmeldung einbezogen. Es ist auch nicht das gesamte Gewässernetz einbezogen. Das gemeldete FFH-Gebiet DE 2222-321 ist offenbar gegenüber dem neu entdeckten Vorkommen im A20-Korridor als suboptimal zu bewerten.

Zur Sicherung der FFH-Arten gegen Beeinträchtigungen (z.B. A20, Auswirkungen intensiver Nutzung,) und zur Verbesserung des Erhaltungszustands (s. Erhaltungsziele DE2222-321) ist eine flächenhafte Ausweisung von Landschaftsräumen (nicht nur einer geringen Anzahl einzelner Gewässer) unvermeidlich, da ansonsten die sehr hohen Individuenzahlen in der Fläche (s.o., 2150 Ind./100 ha) nicht dauerhaft erhalten werden können.

Das Verhalten des Landes, dass der Baulastträger nach allgemeine planungsrechtlichen Grundsätzen nicht hinnehmen darf, an dem er bei vorliegen entsprechender Hinweise entgegnet werden muss, ist mit der ständigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zum Verbot willkürlicher Gebietsabgrenzungen unvereinbar.

#### Fischfauna mit weiteren FFH-Artvorkommen

Im Untersuchungsgebiet des A20-Trassenabschnitts kommen nach Mitteilung des Sommerländer Angelvereins e.V. im Bereich Sommerland folgende Arten vor:

Art	FFH-Art	Rote Liste BRD	Rote Liste S-H	Beobachtungen des Sommerländer Angelvereins	Orte, (siehe Elektrofischfang) 2005 (46 Fundzusammen 5700m	Ind.
Aal		3				
			3	gering, wird durch Besatz unterstützt	9	35
Aland		3		vereinzelt	15	152
Bitterling	FFH	3	<b>D</b>	<b>selten</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Brassen				häufig	21	1256
Dreistacheliger Stichling		3		selten	25	1909
Eiritz		2	3	selten	-	-
Flussbarsch (Barsch)				vereinzelt	18	64
Giebel			F	selten	14	152
Gründling				vereinzelt	13	171
Güster				häufig	13	107
Hecht		3	3	vereinzelt, wird durch Besatz unterstützt	5	11
Karausehe		3		selten	3	4
Karpfen			F	häufig, durch Besatz	5	19
Kaulbarsch				vereinzelt	7	17
Moderlieschen		3	V	selten	11	48
Rapfen	FFH	3	3	vereinzelt	9	18
Rotauge (Plötz)				häufig	24	277
Rotfeder				vereinzelt	9	21
Schlammpeitzger	FFH	2	2	selten	25	262
Schleie				vereinzelt, wird durch	21	570

				Besatz unterstützt		
Steinbeißer	FFH	2		selten	9	68
Ukel ei (Lau- be)			3	vereinzelt	11	156
Zander				vereinzelt	7	17
Zwergstich- ling		3		-	29	2661

Bis auf die Arten Elritze stimmen die Artangaben von Kohla mit denen des Sommerländer Angelvereins überein.

Demnach kommen die FFH-Arten Steinbeißer, Schlammpeitzger, Rapfen und Bitterling auch im Gebiet Sommerland vor. Aus den Häufigkeitsangaben des Angelvereins bei Kleinfischen ist zu schließen, dass die nicht beangelten Kleinfischarten Steinbeißer, Schlammpeitzger und Bitterling mit großer Wahrscheinlichkeit in größerer Anzahl auftreten als nur mit Einzeltieren.

Bitterling (in Deutschland stark gefährdet, FFH-Art Anhang II, Gefährdung in S-H nicht geklärt, wegen Datendefizit/ bisher unzureichender Funddaten)

Die Art kommt sehr wahrscheinlich in größerer Anzahl im Gebiet vor, sonst würde sie als Kleinfisch vom den im Gebiet tätigen Anglern kaum bemerkt werden, vgl die Beobachtungen zu

Zwergstichling: vom Angelverein nicht beobachtet/ von Kohla mit 2661 Tieren gefunden

Dreistachliger Stichling: laut Angelverein "selten"/ von Kohla mit 1909 Tieren gefunden.

Es ist also nicht auszuschließen, dass der Bitterling in der Kremper Marsch sogar häufiger ist als in den zwei bisher bekannten Fundorten Schleswig- Holsteins (zB. Haseldorfer Marsch: 62 Tiere, s. Arge KB & TGP, Kohla 2002, Anhang 8).

Eine gebietsfremde Population ausgewilderter Tiere in der Kremper Marsch wie von Leguan/Kohla (2005) als Möglichkeit erwähnt ist wegen Anzahl und weiten Verteilung der Fundorte unwahrscheinlich. Alle bisherigen Funde der Art liegen in der Holsteiner Elbmarsch unterhalb Hamburgs. Das Verbreitungsbild entlang der Unterelbe, die wahrscheinliche Häufigkeit (Bekanntheit bei Anglern) und die weite Verteilung von Fundorten sprechen für eine heimische Population.

Diese FFH-Art wurde im Land Schleswig-Holstein bisher nicht in FFH-Gebieten unter Schutz gestellt (keine Gebietsmeldung mit dem Bitterling als Erhaltungszielart). Es besteht dringender Untersuchungsbedarf zur Klärung der Verbreitung und der Stärke der Vorkommen im Gebiet zur Absicherung der Herkunft als heimische Population sowie zur Klärung von Großmuschel-Vorkommen, die der Bitterling zur Eiablage benötigt.

Die Einwendung macht, trotz des ersichtlich bestehenden Forschungsbedarfes, geltend, dass allein wegen dieser Art die Benennung als FFH-Gebiet geboten wäre und die Planung auf das entsprechende Schutzregime resignieren müsste. Da, wie gesagt, die Einwendung von dem Schutzregime eines potentiellen FFH-Gebiet ausgeht, ist die

Planung jedenfalls derzeit nicht genehmigungsfähig.

Steinbeißer (in Deutschland stark gefährdet, FFH-Art Anhang II)

Der Steinbeißer kommt nach Beobachtungen des Sommerländer Angelvereins offenbar weiter verbreitet vor als nur an 9 Fundorten im A20-Korridor. Die Population ist sicher heimisch. Auf Grund der starken Gefährdung der FFH-Art in Deutschland ist das Vorkommen und der Lebensraum schutzwürdig.

Rapfen (in Deutschland und S-H gefährdet, FFH-Art Anhang II)

Diese von Leguan/Kohla (2005) in geringer Anzahl (18 kleine Tiere an 9 Fundorten) gefundene Art wird vom Sommerländer Angelverein e.V. vereinzelt in den Gewässern von Sommerland beobachtet. Besatz mit dieser Art hat nach Angaben des Angelvereins eindeutig nicht stattgefunden. Damit ist die Annahme von Leguan/Kohla offenbar nicht zutreffend, dass es sich bei den von ihm gefundenen Tieren um gebietsfremde, eingesetzte Besatzfische gehandelt hat. Man muss davon ausgehen, dass es sich um eine heimische Population handelt. Unter Umständen können einzelne Tiere sogar durch Wehre und Schöpfwerke hindurch aus der Elbe ins Gebiet kommen.

Beeinträchtigungen, Schutzanforderungen und etwaiger Ausgleich:  
Grundsätze

Die betroffenen Fischarten werden beeinträchtigt durch

Entwässerung, Wasserstandsabsenkung, betriebsbedingte Unfälle mit Einleitung von Schadstoffen oder Gefahrgutsubstanzen ins Gewässersystem.

Im Übrigen wäre der Bau der Autobahn ein flächenmindernder Großeingriff in das zu benennende Schutzgebiet, und die erhebliche Beeinträchtigung dieses Gebietes liegt auf der Hand.

Das Gebiet ist insgesamt (das gesamte Untersuchungsgebiet) aus der FFH-Gebiet zu schützen. Das darf keine Zerschneidung bestehender Gewässer geben. Die vollständige Erhaltung des weit verzweigten Gewässernetzes ist zu gewährleisten. Abteilungen und Unterbrechungen bestehender zeitgemäßer Sinn zu vermeiden. Bei jeder Überbauung sind geeignete Gewässerunterführungen vorzusehen.

Bei einer etwaigen Aufhebung von Gewässern ist eine umfangreiche Neuanlage geeigneter Gewässer mit hohem Wert als Fischlebensraum und als Angelgewässer vorzusehen.

Fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung



Im Einklang mit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes ist auch bei Fehlen einer förmlichen Schutzausweisung der Sache nach eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen, freilich mit dem strengen Maßstab des Art 6 Abs 4 UAbs 2 der FFH-Richtlinie, ohne Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen ("Leybucht-Status").

Die Linienbestimmung ,KIFL (2002), prüft im vorliegenden Trassenabschnitt mit Verweis auf Unterlagen-Nr. 15.4.1 und 15.4.2 nur die Elbquerungsstelle I Glückstadt in der Auswirkung auf die Gebiete Schleswig-Holsteinisches Elbästuar (FFH) DE2323-303, sowie Untereibe bis Wedel (VSchRL) DE 2323-401. Ergebnis: a) mit Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nicht erheblich, b) nicht erheblich, keine Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erforderlich.

Auswirkungen auf das Seeadler- und Wanderfalkenvorkommen bei Bielenberg/Rhinplate und die Flächenverluste für Rastvogel-Zielarten des Gebiets DE 2323-401 wurden nicht geprüft.

Das FFH-Gebiet DE 2222-321. ("Wettersystem in der Kollmarer Marsch") wurde von KIFL (2002) nicht in die Verträglichkeitsprüfung einbezogen.

Auch in den aktuell vorgelegten Unterlagen fehlt eine Verträglichkeitsprüfung bezogen auf DE 2222-321.

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung legt die Planung nur für die Haseldorfer Marsch (Ausgleichsflächen) vor, was mit der hier vorliegende Problemlage nichts zu tun hat.

Die Einwendung beantragt, wenn die Planung nach dem Vorangehenden nicht aufgrund von Naturschutzgebieten aufgegeben wird, die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, nachdem zuvor das Inventar in geeigneter Weise erforscht wurde.

Vogelschutz

Brutvögel

Nach Mitteilung des NABU Elmshorn gibt es im betroffenen Korridor der Kremper Marsch Brutvorkommen einiger weiterer nicht von der Kartierung erfasster Arten:

Rotschenkel (Rote Liste S-H 3, Rote Liste BRD 2)

Bekassine (Rote Liste S-H 2, Rote Liste BRD 1/ vorn Aussterben bedroht)

**Knäkente** (Rote Liste S-H 1, Rote Liste BRD 2/ vorn Aussterben bedroht)

Es ist nicht feststellbar, ob mit ausreichendem Aufwand nach bestimmten Arten gesucht wurde (z.B. Wachtelkönig, Enten). Beobachtungen von Betroffenen vor Ort belegen jedenfalls das Vorkommend es Wachtelkönigs.

Gesehen wird **der** Wandefalke (Anhang I VRL) regelmäßig auf der Rhinplate (u.a. Beobachtungen des StUA). Da dieser auf Pagensand nistet, kommt der vorliegende Bereich auch in Betracht.

Die Einwendung stellt die Forderung einer detaillierten flächen- und terminbezogenen Auflistung der Kartierzeiten und Kartierer.

Die Einwendung kann die Datenqualität für den ermittelten Artenbestand nicht nachvollziehen.

Im Einzelnen wird zum **Bestand** angemerkt:

Die Bestandskarte zeigt jedenfalls einen Brutbestand mit vielen stark vom Autoverkehr bedrohten, teilweise streng geschützten Arten (nahezu gesamter Artenbestand, exemplarisch 16 Paare Schleiereulen, 3 Paar Steinkauz, 3 Paar Uferschnepfen, 2 Paar Weissstorch, ca. 50 Paar Kiebitz, 2 Paar Flussuferläufer u.a....). Nach Landesverband Eulenschutz handelt es sich um ein lokales Steinkauzvorkommen, das mit >2% des Landesbestands der streng geschützten und stark gefährdeten Art eine landesweite Bedeutung zur Erhaltung der Artenvielfalt hat; es besteht eine hohe Gefährdung durch Straßenverkehr; s. Garthe 1996, Bauer et al. 2005).

Die Bestandsdarstellung in **Tab. 5.14** enthält teilweise falsche Angaben zur Gefährdung und ist in der Aufstellung unvollständig (s. Vergleich zur Karte 4). Steinkauz (eine stark gefährdete Art) fehlt in Tab. 5.14 ganz, wesentliche durch die A20 gefährdete Brutvorkommen (in der Karte 4 werden **3 Paare Steinkauz** und ca. **15 Paare Schleiereulen** dargestellt) **werden nicht berücksichtigt**.

Bundesweit vom Aussterben bedrohte Brutvorkommen (bspw **Flussuferläufer**, sofern belegbar) **werden nicht berücksichtigt**.

Zur **Beeinträchtigung**:

Spätestens wenn kaum flügge Jungvögel beginnen, in der Umgebung des Brutplatzes umherzufliegen besteht ein sehr hohes Risiko von Vogelverlusten an der Autobahn für die meisten auf der Karte dargestellten Arten.

Durch Unfälle und Zerschneidung der offenen Landschaft aus den weiten offenen Flächen besteht ein hohes Risiko für den sehr wertvollen Artenbestand. Neben Unfällen an der Straße wird die Kremper

Marsch als Vogelbrutgebiet für Arten der offenen Landschaft weitgehend entwertet.

Zur Bewertung:

Aufgrund der punktuellen Darstellung der Reviere und punktueller Flächenzuordnung wird die Wertstufe und die Empfindlichkeit auch bei Arten mit Nutzung großer Revierflächen nur punktuell und nicht in der Fläche berücksichtigt (vgl. Wilms et al. 1997: landesweite Bedeutung im Umkreis von 2,5km um Brutplätze des Weißstorchs).

Die Punktdarstellung der Brutvogelvorkommen führt dazu, dass weiter von der Trasse entfernt ansässige Reviervorkommen als nicht beeinträchtigt dargestellt werden, obwohl die Arten weit im Gebiet umherfliegen.

Die Bewertung der Empfindlichkeit ist nur auf Fluchtdistanz und Störungen ausgerichtet. Das hohe Risiko von Vogelopfern durch Verkehr wird nicht berücksichtigt. Wesentliche Beeinträchtigungsfaktoren und Artenschutzbestimmungen werden daher nicht berücksichtigt.

Wenn man die Bewertung nach Flade betrachtet, zeigt sich, dass in 16 von 54 Fällen die Bewertung um eine Stufe zu niedrig angegeben wird (s. Tab. 12.8, Karte 4). Die vorgelegte Gebietsbewertung nach Flade ist in großem Umfang fehlerhaft! Die Bewertung des Eingriffs muss daher viel schwerwiegender eingeschätzt werden als in den vorgelegten Unterlagen. Die Anforderungen zu Artenschutz, Ausgleich und Ersatz sind sehr hoch und müssen viel höher als dargestellt angesetzt werden.

Zur Interpretation und zur Vergleichbarkeit der ermittelten Wertstufen nach Flade erläutert (Leguan 2005, S. 48), dass bei einer hohen Wertstufe nach Flade eine landesweiten Bedeutung (nach Wilms et al. 1997) anzunehmen ist und dass bei einer sehr hohen Wertstufe nach Flade eine bundesweite (nationale) Bedeutung (nach Wilms et al. 1997) anzunehmen ist.

Mit den von Leguan GmbH vorgelegten Daten wird die nationale Bedeutung weiter Teile des Untersuchungsgebiets für den Brutvogelbestand belegt, dies muss teilweise selbst die Planung zugeben.

Die Einwendung beantragt: Es muss eine Überprüfung der Daten und eine umfassende Korrektur der Bewertungen verlangt werden, um die fehlerhaften zu niedrig ermittelten Flächenbewertungen richtig zu stellen.

#### Schutzmaßnahmen

Hieraus ergibt sich die Anforderung, im gesamten Trassenabschnitt zwischen A23 und geplanter Tunnel bei Glückstadt die Autobahn beidseitig zwischen randlichen Wällen von 5-8m Höhe neben der Fahrbahn und mit darüber liegender Überdachung zu bauen (z.B. Gitter, Glas), da vermeidbare Vogelverluste streng geschützter und z.T. vom Aussterben bedrohter Arten vermieden werden müssen. Außerdem müssen offene unzerschnittene Kompensationsflächen in der Größenordnung von ca. 20km<sup>2</sup> als Ersatzlebensraum auf Dauer gesichert werden (z.T. große Feuchtgebietsflächen, zum Teil extensiv genutzt, Eignung für Wiesenvögel, Feuchtgebietsarten, Eulen, Störche und sonstige Arten im Untersuchungsgebiet)<sup>2</sup>.

#### Rastvögel

Vorliegende gebietsbezogene, vorhandene und Daten wurden nicht berücksichtigt:

Rastvorkommen oberhalb des Schwellenwerts nationaler Bedeutung (Bewertung nach Burdorf et al. 1997; siehe INUF 1996, Arge KB & TGP, Bioplan 2002 Anhang 5, Angaben aus der naturkundlich interessierten Bevölkerung sowie von Naturschutzverbänden)

z.B. Kiebitzsumme /Tag > 6000 in Sommerland, zeitgleiche Summe allein schon für Sommerland, Elskop und Süderau ca. 8000 Kiebitze (!! , oberhalb des Schwellenwerts nationaler Bedeutung) (Quelle: INUF 1996)

z.B. Rastbestände national bedeutsamer Größenordnung im A20-Korridor in der Kremper Marsch: Kiebitz/Goldregenpfeifer mit

Rastvorkommen von bis zu 9000 Tieren,  
(schriftliche Mitteilung des NABU)

z.B. Rastbestände national bedeutsamer Größenordnung im A20-Korridor in der Kremper Marsch:

Kiebitz mit Rastvorkommen von bis zu 11452 Tieren, Sturmmöwe mit Rastvorkommen von bis zu 2635 Tieren, (oberhalb des Schwellenwertes nationaler Bedeutung, s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5)

z.B. landesweit bedeutende Rastbestände: Blässgans- und Graugans-Rastvorkommen im A20-Korridor in der Kremper Marsch

2 Das derzeitige Ausgleichskonzept ist insoweit völlig unzureichend.

Blässgans mit Rastvorkommen von bis zu 1900 Tieren, Blässgans mit Rastvorkommen von bis zu 363 Tieren, (oberhalb des Schwellenwertes landesweiter Bedeutung, s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5)

z.B. landesweit bedeutsame Vorkommen der Kornweihe im Trassenbereich der Kremper Marsch, s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5),

außerdem große/bedeutsame Rastvorkommen weiterer Arten im Trassenbereich der Kremper Marsch -

Goldregenpfeifer mit Rastvorkommen von bis zu 1082 Tieren, Singschwan mit Rastvorkommen von bis zu 25 Tieren, s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5 )

Von Betroffenen vor Ort und von Naturschutzverbänden wurden Beobachtungsdaten vorgelegt, wonach in der Kremper Marsch in den letzten Jahren weiterhin bedeutende Rastvorkommen vorhanden sind (u.a. Weißwangengans: über dem Schwellenwert internationaler Bedeutung; außerdem

Zwergschwan, Singschwan (beide Anhang I VSRL, Bleßgans)

Die Bewertung von Leguan (2005) berücksichtigt mit dem Rastindex allein die artübergreifend ermittelte Individuensumme der einzelnen Punktstop- Standorte, die betreffende Artzugehörigkeit spielt keine Rolle. Ein zufällig eingeflogener Starenschwann von einigen tausend Tieren könnte z.B. das gesamte Bewertungsergebnis völlig verändern. Die Methode hat eine hohe Störanfälligkeit und Zufallsabhängigkeit der Ergebnisse zur Folge.

Die Bewertung nach dem gebräuchlichen Standard-Verfahren von Burdorf et al. 1997 (quantitative artbezogene Einstufung mit Bezug zur Größe der betreffenden Gesamtpopulation der Art) ist offenbar wegen geringer Datenlage nicht regulär erfolgt (stattdessen Rastindex ohne Artbezug, kein Standardverfahren, daher fehlende Vergleichbarkeit).

Möglicherweise liefert die mit sehr kurzen Beobachtungszeiten durchgeführte Punktstop-Zählungsmethode keine ausreichende Datenqualität und Datenmenge für eine zuverlässige Flächenbewertung (kurze Erfassungszeiten/km<sup>2</sup>, wenige Erfassungspunkte).

Die wesentlichen Unterschiede der erfassten Bestandszahlen wichtiger Rastvogelarten im selben Gebiet im Abstand von nur wenigen Jahren sind ansonsten nicht nachvollziehbar (vgl. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5)

Bei offensichtlich vorhandenen wichtigen Daten aus dem Gebiet, die zum Teil sogar im Rahmen der Planung erarbeitet und dargestellt wurden bleibt es unverständlich, wieso die Daten mit Beleg für den sehr hohen Wert des Korridors nicht in die Auswertung einbezogen wurden (s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5, INUF 1996).

Die Datenerhebung und Auswertung genügt nicht den Anforderungen an ein Großvorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf Rastbestände landesweiter, nationaler und ggf. internationaler Bedeutung. Schon die Einbeziehung vorhandener Daten führt zu sehr hoher Bewertung weiter Teile der Kremper Marsch.

Die Einwendung **beantragt** erneut eine völlige Neubearbeitung (Kartierung mit Auswertung vorhandener Daten), geeignete Kartiermethode, ausreichender Bearbeitungsumfang

Durch den Bau der A20 werden sehr großflächige, offene und unzerschnittene Gebiete ihre Eignung als Rastgebiet für störungsempfindliche große Rastvogelbestände verlieren. Außerdem ergibt sich ein hohes Unfallrisiko für rastende Vögel durch den Autobahnverkehr einer Trasse, die durch national bedeutsame Rastgebiete verläuft bzw. diese beeinträchtigt.

Die Kremper Marsch wird durch die das gesamte Gebiet betreffende Zerschneidung insgesamt als Rastgebiet internationaler bzw. nationaler und landesweiter Bedeutung weitgehend entwertet.

**Dies wird von der Planung nicht erkannt.**

Soweit trotz aller Einwände mit der Planung vorangeschritten werden soll, sind Vorab-Ausgleichsmaßnahmen,

bspw Herstellung Ersatzlebensraum mit großen unzerschnittenen offenen und ungestörten Feuchtgrünland- und Ackerflächen (Flächenumfang ca. 1000ha, Sicherung, zeitlich unbefristet), Überdachung und vollständige seitliche Abschirmung der Autobahntrasse im gesamten Trassenabschnitt ins Auge zu fassen.

Die Einwendung macht geltend, dass dies auf jeden die Zielvorstellung des Ausgleichskonzeptes für die vorliegende Großmaßnahme sein muss. Ein kleinteiliger, sozusagen "Baum- für- Baum "- Ausgleich wird dem Eingriff nicht gerecht.

Die Möglichkeit in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht für die Realisierung einer solchen Ersatzmaßnahme ist zunächst zu klären. Ohne eine solche Klärung bleibt die vorliegende Maßnahme unzulässig.

## **Seeadler / Anhang I der VSRL**

Speziell zum Seeadler wird noch vorgetragen:

Im Gebiet der Kleiteiche Herrenfeld, Bielenberg und Rhinplate werden nach Auskunft von Anliegern regelmäßig 1-2 Seeadler beobachtet, die offenbar an der Elbe Ruheplätze nutzen und ins Hinterland zum Beutefang einfliegen. Der zugehörige Brutplatz ist nicht bekannt, möglicherweise handelt es sich um eine neue Brutansiedlung. Als Aasfresser könnten die Tiere einem

erheblichen Unfallrisiko an einer neuen Bundesautobahn ausgesetzt sein. Die Zerschneidung der weiten Landschaft beeinträchtigt die allgemeine Lebensraumeignung; die durch eine Autobahnabfahrt in unmittelbarer Nähe stark erhöhten Störungen werden die Eignung als Lebensraum und Brutgebiet zerstören.

Mögliche Schutz/ Ausgleichsmaßnahmen:

Überdachung, durchgängig hohe Seitenwälle (gesamte Kremper Marsch). Da unverträgliche Störungen vermutlich nicht vermeidbar sind muss ein großräumig geeigneter Ersatzlebensraum geschaffen werden.

## **Faktisches Vogelschutzgebiet**

Die Einwendung vertritt die Auffassung, die Krempermarsch im Trassenbereich sei als Vogelschutzgebiet auszuweisen.

Hingewiesen wird zunächst auf die bereits dargestellte Bedeutung als Rastgebiet.

Die Ausweisung ist aber auch mit Blick auf den Brutvogelbestand geboten.

Das Gebiet gehört zu den "geeignetsten Gebieten" im Sinne der Vogelschutzrichtlinie.

Zum Brutvogelinventar nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie gehören der Weißstorch mit 1-2 Brutpaaren, die Rohrweihe mit 4 Brutpaaren, das Blaukehlchen mit 6 Brutpaaren sowie der Neuntöter mit 2 Brutpaaren.

Auf den Seeadler als möglichen Brutvogel (siehe zuvor) wird hingewiesen.. Hingewiesen wird auch auf den Wanderfalken (Rhinplate).

Dies sind nur die "rechtlich führenden" Arten. Auf das Vorhandensein einer Vielzahl wertvoller Arten wurde bereits hingewiesen.

Die Planung freilich verschleiert dies.

Insbesondere fehlt zum Brutvogelbestand die tabellarische Bestandsdarstellung in Kapitel "5.6.1 Bestand". Die Präsenztabelle verschleiert die effektive Bedeutung des Gebiets. Ein - mühsames - Zusammenstellen der Daten ergibt beispielhaft folgende Ergebnisse:

**Blaukehlchen:** ca. 7-9 Paare (Karte 4, Tabelle 12.7), Präsenz 5 (Anhang I)

**Braunkehlchen:** 3 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 2

**Flussuferläufer:** 2 Paare nach Tab. 12.7, Präsenz 2 (Rote Liste BRD 1)

**Kiebitz:** 52 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 17

**Neuntöter** 2 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 2 (Anhang I)

**Rebhuhn** 2 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 2

**Rohrweihe:** 7 Paare nach Tab. 12.7, Präsenz 5 (Anhang I)

**Sperber** 6 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 3

**Schafstelze** 111 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 27 (bei Fröhlich & Sporbeck nur 100 Paare angegeben)

**Schilfrohrsänger:** 10 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 1 (RL S-H 2)

**Schleiereule** 16 Paare (Karte, Aktionsraum!), Präsenz: 1

**Steinkauz:** 4 Paare (Karte, Aktionsraum!), Präsenz: fehlt (RL S-H 2)

**Steinschmätzer** 13 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 6 (Rote Liste S-H 3, BRD 2), Rote Liste falsch

**Uferschnepfe** 6 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 3 (Rote Liste BRD 1!)

**Wacholderdrossel** 3 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 2

**Wachtel** 2 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 2

**Waldkauz** 7 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 1

**Waldohreule** 1 Paar (Tab. 12.7), Präsenz: 2

**Weißstorch**: 2 Paare (Karte, Tab. 12.7), Präsenz: 1 (Anhang 1)

**Wiesenpieper** 20 Paare (Tab. 12.7), Präsenz: 11

**Felsentaube** (Tabelle 12.7): Brutvorkommen 2 Paar unmöglich

In der Bewertung (z.B. Eingriff, Flächenwertstufe, Empfindlichkeit, Vogelschutzgebiet) und bei Fröhlich & Sporbeck wird zudem nicht immer der tatsächliche Artenbestand berücksichtigt.

### Weitere einzelne Arten

Zu anderen einzelnen Arten im Gebiet wird noch wie nachfolgend vorgetragen:

### Mittel- und Großsäuger

Es wird stichwortartig angemerkt:

Diese Tiergruppe wurde nicht untersucht, es liegen nur punktuell Daten vor (s. Karte Blatt 7). Auf die jagdlichen Einwendungen wird Bezug genommen. Es bestehen erhebliche Datenlücken.

Die dargestellten Fernwechsel (s. Karte Blatt 7) sind in ihrem Verlauf, der Anzahl, Richtung und der geringen Breite nicht nachvollziehbar. Aus der Karte wird nicht klar, für welche Art diese Fernwechsel gelten sollen.

Mögliche Wanderkorridore des Fischotters (siehe hierzu auch nachfolgend) werden nicht dargestellt!

Es besteht ein hohes Tötungsrisiko für Mittel- und Großwild bei Fahrbahnquerung.

Leitzäune können übersprungen werden.

Ein einziger Wilddurchlass auf > 15km Strecke wird Wildunfälle nicht verhindern (dies gilt für verschiedene Wildarten.)

## Fischotter

Trotz vorliegender Hinweise aus der Bevölkerung erfolgte keine spezielle Erfassung. Daher muss die Art als potenziell vorkommend berücksichtigt werden. Die Behauptung fehlender Nachweise kann ohne intensive artspezifische Kartierung nicht zur Begründung genommen werden, dass die Art bei der Gebietsbewertung und bei den Maßnahmen nicht berücksichtigt wird.

Mögliche Wanderkorridore des Fischotters werden nicht dargestellt (s. Karte Blatt 7), siehe zuvor.

Ein einziger Wilddurchlass auf > 15km Strecke wird Unfälle nicht verhindern. Die Gewässerunterführungen sind voraussichtlich nicht genügend weit und entsprechen nicht den Anforderungen der Art (ungehinderte, risikofreie Querung, frei liegende Ufer).

## Amphibien

Es fehlen folgende Daten und Bewertungen:

Vollständiger Artenbestand und Größe der Populationen für das Gesamtgebiet des A20-Korridors (u.a. Arten und Laichbestand des gesamten Gewässernetzes, einschließlich elbnaheer Flächen, u.a. Bracks in Bielenberg, Kleiteiche Herrenfeld, Langenhalsener Wettern); es handelt sich um ein weit- verzweigtes Gewässernetz mit voraussichtlich sehr wertvollen Artvorkommen (siehe Horster Moormarsch, Arge KB TGP Bioplan 2002 Anh. 6.1).

Zu fordern ist ein Ausschluss gefährdeter Artvorkommen durch nachvollziehbar dokumentierte Bearbeitung (Termine, Bearbeiter am betr. Termin und Standort, Methode, terminbezogener Zeitaufwand pro definierter Gewässerstrecke).

Zu ermitteln sind Wanderungsbewegungen im Gesamtgebiet (nicht nur Umgebung NSG Baggerteiche Hohenfelde) und hierauf aufbauend ist eine Abschätzung der zu erwartenden Verluste durch die Autobahnverkehr zu entwickeln.

Es fehlen Angaben zur Auswirkung der Zerschneidung auf die Populationen Angaben von Anwohnern zum Vorkommen von Kammmolch (FFHArt Anhang II und IV) und Seefrosch (Rote Liste S-H R) in Trassennähe.

Hier wird ein reiches Inventar vermutet. In der unmittelbar angrenzenden Horster Moormarsch gibt es bedeutende Amphibienvorkommen u.a. mit Moorfrosch-Laichpopulationen (Arge KB TGP Bioplan 2002 Anh. 6.1), ein Vorkommen im Trassenkorridor ist daher sehr wahrscheinlich (FFH-Art Anhang IV).

Die Arten müssten in der Gebietsbewertung (mgln handelt es sich um das einzige Marschvorkommen des Kammmolchs), bei Eingriffsbeurteilung und bei Maßnahmen einbezogen werden.

Gefährdungslage: Durch Straßenverkehr (Tötung), Entwässerung (neue Entwässerungsgräben entlang der Trasse) und Unfälle mit Schadstoffen in Gewässern.



## Reptilien

Die Bearbeitung zweier kleiner Standorte ist für die Beurteilung des großen Bau-Eingriffs nicht ausreichend. z.B. könnten Ringelnattern an verschiedenen Bahndamm- und Gewässerufer- und Böschungsstandorten vorkommen (z.B. Kleiteiche Herrenfeld, diverse Wettern und Gräben usw.).

Auch hier ist eine flächenhafte Erfassung geboten.

Verluste durch Autoverkehr müssen ermittelt und berücksichtigt werden

## Libellen

Die Libellen werden ausführlich dargestellt, wobei die Gefährdung der erfassten Arten relativiert wird. Die umherfliegenden Tiere können durch fahrende Autos getötet werden, außerdem Gefährdung durch Entwässerung (Entwässerungsgräben entlang der Trasse) und Unfälle mit Schadstoffen in Gewässern.

Auf Anhang II zu dieser Einwendung wird wegen vertiefender Überlegungen verwiesen.

## Fließgewässer-Organismen

Gefährdung durch Entwässerung (Entwässerungsgräben entlang der Trasse) und Unfälle mit Schadstoffen in Gewässern.

## Zwischenergebnis

Trotz der methodischen Mängel der von der Planung Vorgelegten Untersuchung wird unter Hinzuziehung ergänzender, gerade örtlicher Informationsquellen die außerordentlich hohe Wertigkeit des Gebietes auch aus europäischer Perspektive deutlich.

Auswertung: Froelich & Sporbeck 2007, Anhang 1 (AVZ)

Es gelten zunächst die allgemeinen Bemerkungen wie zu Leguan 2005 vorangehend. Die AVZ baut, soweit es naturschutzfachliches angeht, auf Leguan 2005. Insoweit sind die nachfolgenden Ausführungen vielfach stichwortartig. Sie wiederholen zum Teil auch Vorangehendes: Diese Redundanz findet sich allerdings originär in den Planfeststellungsunterlagen.

Zu Kap. 4.3.1 Schutzgebiete (S. 19/20)

FFH- und Vogelschutzgebiete

Die (nicht vorliegende); in der AVZ aber indizierte Verträglichkeitsuntersuchung kann nicht mehr gültig sein, da wesentliche Daten zur Bedeutung des A20-Korridors nicht bekannt waren (Fischfauna, FFH-Arten).

Die Aussage dass keine erheblichen Beeinträchtigungend des Schutzgebietes (DE 2222-321) zu erwarten sind trifft nicht zu (faktisches FFH-Gebiet, Abgrenzung des gemeldeten Gebiets, Meldetermin-Prüfungsdatum usw.) Auf die vorangehenden Ausführungen wird verwiesen.

#### NSGs Deichvorland Glückstadt **und** Rhinplate

Auswirkungen auf das Seeadler- und Wanderfalkenvorkommen bei Bielenberg/Rhinplate und die Flächenverluste für Rastvögel der Schutzgebiete wurden nicht berücksichtigt (Ruhegebiete an der Elbe und Rhinplate, Nahrungsgebiet im Deichhinterland).

Die Auswirkungen der geplanten Autobahnabfahrt in geringer Entfernung zum Elbufer und zum Naturschutzgebiet (wesentliche Erhöhung von Störungen durch Besucher am Elbufer auch im NSG, Badebetrieb, Vertreibung der Seeadler, Wanderfalken u.a.) werden nicht berücksichtigt.

#### Ausgleichsflächen für die Vordeichung Glückstadt (Kleiteiche Herrenfeld)

Die A20-Trasse und die geplante Abfahrt Glückstadt befindet sich in geringer Entfernung zum Ausgleichsgebiet für die Vordeichung Glückstadt. Es muss mit erheblicher Zunahme von Störungen (Lärm, Freizeitnutzung) und Verlusten (Unfälle, Lebensraum) gerechnet werden. Tierarten des Gebiets sind bei Wanderungen in der Umgebung durch Straßenverkehr gefährdet (A20 und hiervon ausgehend zunehmender Verkehr in der Umgebung - z.B. Amphibien, Fledermäuse, Vögel). Die dort betroffenen Arten wurden nicht erfasst (Seefrosch? Kammmolch? Fledermäuse? Vögel?). Für die Seeadler handelt es sich nach Anwohnerbeobachtungen um ein regelmäßiges Nahrungsgebiet.

Die Auswirkungen werden in der Planung nicht berücksichtigt.

#### 22Zu Kap. 4.3.2: Tierarten und Funktionsräume (S. 20-22)

Die hier zu findenden Aussagen beziehen sich auf unvollständige Daten und stark fehlerhafte Datenbewertung (s. Anmerkungen zu Leguan 2005).

Die eng begrenzte Benennung von Teilbereichen hoher bzw. sehr hoher Bedeutung (entsprechend landesweiter bis internationaler Bedeutung) kann anhand vorliegender Daten widerlegt werden. Sie ist nicht gültig:

Nach Froelich & Sporbeck ergibt sich dies (hohe bzw. sehr hohe Bedeutung) nur "für die Flächen südlich und östlich von Herzhorn, am Baggersee Hohenfelde sowie an den Klärteichen südlich von Hohenfelde aufgrund des zahlenmäßig gehäuften Auftretens von Zug- und Rastvögeln sowie Brutvögeln".

Dem wird entgegen getreten: Die Planungsgrundlagen (Daten) sind teilweise methodisch nicht belastbar und unvollständig, die Bewertungen sind in vielen

Bereichen nicht zutreffend bzw. falsch, sie zuvor. Im Einzelnen:

Erhöhte Diversität und Bestandsdichte von Säugern zwischen L100 und L118:

Es liegen hier nur unsystematisch verfügbare Fremddaten von Jägern vor. Die Kartendarstellung der Fährten-Nachweise zeigt, dass Daten flächenhaft fehlen (bis auf Ausnahmen in kleinen Teilbereichen z.B. im Umfeld des NSG Baggersee Hohenfelde).

Fledermäuse:

Die Hervorhebung begrenzter Teilgebiete ist unzulässig da nur wenige kleine Landschaftsausschnitte bearbeitet wurden.

Fischotter:

“gesicherte Nachweise konnten nicht erbracht werden.” - Die Art wurde wie die übrigen Säuger (außer Fledermäusen) gar nicht speziell untersucht!

Brutvögel:

Nachweise einer bundesweit vom Aussterben bedrohten Art (Flussuferläufer, Rote Liste BRD 1, angeblich sogar 2 Brutpaare) wird unter 4.3.2 nicht erwähnt und nicht berücksichtigt.

Auch andere bundesweit vom Aussterben bedrohte Arten werden nicht mit Relevanz auf nationaler Ebene genannt (Uferschnepfe, Rote Liste 1 für ganz Deutschland!).

Höhere Gefährdung von Arten für Gesamt-Deutschland gegenüber SH wird nicht berücksichtigt (z.B. Kiebitz, S-H 3, BRD 2; Uferschnepfe u.a.).

Die genannten “Bereiche sehr hoher Empfindlichkeit (Acker- und Grünlandflächen in Höhe von Herzhorn sowie das NSG “Baggersee Hohenfelde” nördlich von Horst” berücksichtigen nicht die Unfallgefährdung (unzulässige Einschränkung der Erheblichkeit des Projekts methodisch vorgegeben).

Die Bewertung

ist in großem Umfang fehlerhaft (s. Tab. 12.8, 5.15 in Leguan 2005), die hierauf aufgebaute Ermittlung der Empfindlichkeit daher ebenfalls (s. S. 45 in Leguan 2005).

Das Seeadlervorkommen

wird nicht berücksichtigt, ebenso Brutvorkommen von Knäkente, Bekassine, Rotschenkel u.a.

Rastvögel:

Die Angaben zu für die Bewertung wesentlichen Artvorkommen und zur Wertigkeit des Gebiets sind unvollständig bzw. falsch (s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5; INUF 1996 u.a.). Die Benennung des Baggersees Hohenfelde und der nördlich angrenzenden Flächen als Gebiet mit “höchster Wertigkeit”/ “ für Rastvögel von lokaler bis regionaler Bedeutung” ist völlig unzutreffend. Die “ermittelte Wertstufe” und die “ermittelte Empfindlichkeit” werden teilweise verwechselt.

Es liegen unvollständige Daten und daher falsche und nicht belastbare Bewertungen vor (unzureichende Datenerhebung, ungeeignete Methodik und Bewertung, keine Auswertung verfügbarer Daten auch nicht der projektbezogen erfassten Kartierungen, s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5)

FFH-Fische (S. 22):

Froelich & Sporbeck schreiben: "Der Schlammpeitzger ... wurde mit sehr hohen Abundanzen nachgewiesen. Eine Pflicht zur Nachmeldung der Bestände in der Kremper Marsch besteht jedoch nach Auskunft des KIFL, November 2005 nicht, da im außerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden FFH-Gebiet "Grabensystem der Kremper Marsch"

selbständig lebensfähige Populationen des Schlammpeitzgers befinden."

Diese Einschätzung wird nach derzeitigem Kenntnisstand nicht haltbar sein (siehe auch oben).

### **Zu Kap. 5.2.1: Tiere (S. 29)**

Stichwortartig wird angemerkt:

Tötung durch Verkehr wird nicht berücksichtigt (alle Vogelarten, Amphibien, Fledermäuse usw.).

Es ist falsch, wenn behauptet wird, dass keine landesweit bedeutsamen Rastvogelflächen betroffen sind (s. Kiebitz, Graugans, Blässgans, Kornweihe, Weißwangengans u.a.) , z.T. sind sogar höhere Wertkategorien nachgewiesen (nationale Bedeutung s. Arge KB & TGP, Bioplan 2002, Anhang 5). **Das Gebiet hat internationale Bedeutung.**

Nur Kiebitz und Goldregenpfeifer, Stock-, Krick- und Reiherente werden als betroffene Rastvögel (unterhalb landesweiter Bedeutung!) aufgeführt.

Artenschutzrechtlich wenig relevante Aspekte werden hervorgehoben (Große Königslibelle).

Die vorgesehenen Querungshilfen für Fledermäuse sind nicht geeignet, Unfälle mit Gewässerbindung fliegender Fledermäuse zu vermeiden.

Ein Wilddurchlass auf ca. 15km ist bei weitem nicht ausreichend.

### **Zu Kap. 5.2.1 - Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt: Tiere**

Stichwortartig wird angemerkt: Anmerkungen:

Bereits in der Zusammenfassung fehlerhafte Darstellung: "Es sind keine landesweit bedeutsamen Rastvogelflächen betroffen." (s.o., vgl. hierzu z.B. Arge KB TGP Bioplan 2002 Anh. 5).

Die eng begrenzten Ortsangaben zu beeinträchtigten Brutvögeln sind falsch (s. Fehler der Flächenbewertung),

Die erhebliche Beeinträchtigung betrifft und gefährdet den hohen bis sehr hohen Brutgebiets- und Rastgebietswert der gesamten Kremper

Marsch (s. nicht berücksichtigte verfügbare Daten, unzureichende Datenerhebung, s.o.).

Die stark eingeschränkte Auswahl der in der Karte 4 (Punktkarte!) dargestellten beeinträchtigten Brutpaare ist inhaltlich nicht nachvollziehbar (sehr weiter Aktionsraum, Gefährdung durch Unfalltod, Lebensraumverlust durch technische Bebauung, ständige Störungen, völlige Veränderung der Landschaft).

Mögliche Entwässerung und Zerschneidung von in Gewässern lebenden Tiergruppen werden nicht thematisiert (Zerschneidung und Populationstrennung durch eine 50m breite, durchgängig durch ein Gewässer-Feuchtgebietsnetz gebaute Trasse, Erschütterungen durch Bau und Betrieb); die Zerschneidungswirkung und die Störungen mit den Auswirkungen auf die Population werden für Fische (FFH-Arten u.a.) und andere Gewässerarten erheblich sein.

Lebensraumverlust für Gewässerarten (Überbauung von Gewässern auf > 15km Trassenlänge und ca. 50-100m Breite, z.B. mit Randwällen).

Tötung durch Verkehr wird nicht in die erheblichen Auswirkungen einbezogen, obwohl dies bei Eulen zu den wichtigsten Todesursachen zählt und z.B. für den Steinkauz bestandsgefährdend ist; betroffen sind grundsätzlich +/- alle Brut- und Rastvögel, v.a. Weißstorch 1-2 Brutpaare, Waldkauz 1 Brutpaar, Walohreule 2 Brutpaare, Schleiereule 16 Brutpaare, Steinkauz 3 Brutpaare (=landesweite Bedeutung!), Kornweihe (landesweite Bedeutung!);

außerdem sind auch Fledermäuse, Fischotter, Mittel- und Großsäuger, Amphibien, Reptilien, Libellen und andere Tierarten erheblich betroffen (vielfach wichtigste Todesursache)

Tötung und Beeinträchtigung durch Unfälle mit Schadstoffeinleitung in Gewässer wird nicht behandelt (Tötung/ Bestandsgefährdung von FFH-Fischarten, Amphibien, Libellen, sonstigen Gewässerorganismen u.a.).

Die Aussage (Froelich & Sporbeck 2007, S. 29):

“Weitere Verluste und Beeinträchtigungen von Tierarten werden durch bautechnische Vermeidungsmaßnahmen (Wildtierdurchlass, Durchlassbauwerke im Zuge von Gewässern, Fledermausüberflughilfen) vermieden.“

ist nicht zutreffend:

Amphibienverluste werden nicht vermieden,

Niedrig an Gewässern fliegende Fledermäuse queren im Tiefflug (hohes Risiko).

Vögel kollidieren mit hoher Wahrscheinlichkeit (u.a. Eulen, zB. Steinkauz, Uferschnepfe, Kiebitz, Greifvögel, zB Seeadler, Rohrweihe; ziemlich alle Brut- und Rastvögel).

In weiten Bereichen sind Flächen hoher bis sehr hoher Bedeutung betroffen (siehe faktisches FFH-Gebiet, Bewertungsfehler der Flächenbewertung/ mehrfach landesweite, nationale bzw. internationale Bedeutung!). Zur Vermeidung von Tiertötungen müssen auf gesamter Strecke beidseitig hohe seitliche Wälle (5-8m Höhe) gebaut werden, nach oben muss die Trasse durch ein Gitter oder eine andere Abdeckung überdacht werden, so dass Vögel, Fledermäuse u.a. Tiere nicht mit Autos kollidieren. Amphibienverluste müssen durch Amphibienleitanlagen mit Unterführungen vermieden werden.

Selbst dann wird noch eine Beeinträchtigung der Rast- und Brutvögel durch Lebensraumverlust (Fremdbauwerk, Lärm, Verlust der offenen Landschaft) zu erwarten sein.

## Artenschutz

Es wird davon ausgegangen, dass noch nach der Rechtslage vor der Novellierung des BNatSchG Ende 2007 gearbeitet. Dies wäre klar zu stellen. Die Einwendung macht freilich geltend, dass auch die Novellierung noch nicht zu einem rechtskonformen Zustand getaut hat.

### **Artenschutz gemäß § 19 BNatSchG/ A20, zu Kap. 5.2.3.1.1 / S. 30**

Geprüft werden Lebensräume von Fledermäusen, Brutvögeln, Zug- und Rastvögeln. Anzumerken ist stichwortartig:

Die Anzahl der Revierverluste streng geschützter Arten ist mit Zweifeln zu betrachten. Grundlage ist die Revierpunktkarte. Die Lage der Revierorte kann bei wenigen Begehungen jedoch nicht genau festgestellt werden.

Arten-Revierliste eventuell unvollständig: Weißstorch wird nicht erwähnt (<1km Abstand), randliche Steinkäuze schon; u.U. liegt keine 100% vollständige Kartierung vor.

Bekassine, Rotschenkel **und** Knäkente werden z.B. nicht erwähnt (s. NABU).

Durch Verdrängung wird im weiteren Abstand entlang der Autobahn Verlust geeigneter Bedingungen ausgelöst; die geringen Fluchtdistanzen nach Flade 1994 können die landschaftliche Entwertung und Verlust der offenen Landschaft nicht angemessen fassen.

Die teilweise genannten, teilweise nicht genannten Arten Uferschnepfe, Weißstorch, Steinkauz, Flussuferläufer lassen sich nicht einfach durch einache Extensivierungsmaßnahmen woanders hin umsiedeln. Die betroffenen Arten und Individuen haben eine hohe Brutplatztreue und werden dort keine geeigneten Bedingungen finden. Weißstörche und Knäkenten sind in S-H vom Aussterben bedroht (Knief et al. 1995), Uferschnepfen, Steinkäuze und Flussuferläufer nach heutiger Sachlage vermutlich auch. In Deutschland sind Uferschnepfe und Flussuferläufer vom Aussterben bedroht. Bei Uferschnepfe und Flussuferläufer (sofern Brutvogel) ist dauerhafter Verlust der Artvorkommen zu erwarten.

Die Zerstörung des Lebensraums ist ohne Nachweis des gesicherten Erfolgs und ohne sichere Erfolgsaussicht unzulässig. Garantien für den Maßnahmenenerfolg sind nicht vorhanden.

Einzelheiten der vorgesehenen Maßnahmen und Flächen werden nicht vorgelegt, daher ist die Eignung der Maßnahmen nicht zu beurteilen (Lage der Flächen, Umfeldbedingungen, Nutzung, vorkommende Arten mit Revierzahlen, Rastvögel, Biotope, Vegetation, Stand der Maßnahmen). Es fehlt eine Erklärung, warum nur 100 ha von 341 ha bei Baubeginn voll funktionsfähig sein müssen.

Die vorgesehenen Ersatzflächen 341 ha reichen für die anspruchsvollen Arten nicht aus. Es wird ein nicht mehr nutzbarer Korridor von beiderseits ca. 250m zusätzlich zur überbauten Trasse (Breite 50m) geplant, die eingeengten Restflächen werden ebenfalls entwertet (Flächenverlust:

550m Korridorbreite, Auswirkung auf ca. 15-20km Länge Längsauswirkung = 825 bis 1100 ha).

Die Einwendung weist bei dieser Gelegenheit darauf hin, dass andere Eingriffsmodalität (Boden, Wasser, Jagd) noch gar nicht in die Eingriffsbilanzierung einbezogen sind.

Hingewiesen wird bspw auf Flächenanspruch des Weißstorchs (Aktionsraum nach Flade 1994): mind. 4 km<sup>2</sup>- 100km<sup>2</sup> (=> 400-10000 ha).

Für den mit national bedeutenden Rastzahlen auftretenden Kiebitz (> 8000 / ca. 9000/ ca. 11500 Expl., s. INUF 1996, NABU 2008, Arge KB TGP Bioplan 2002 Anh. 5) sind kleine Flächen von 50 oder 250 ha kaum ausreichend. Die Art braucht für große Rastplätze ungestörte und unzerschnittene offene Großlandschaften (ca. 1000 ha, große offene Marschflächen für solche Rastbestände wahrscheinlich kaum an anderer Stelle ersetzbar). Die Planung geht von zu geringen Rastzahlen aus und schätzt die Ersetzbarkeit daher als unproblematisch ein. Die Ersatzflächen müssten den dokumentierten Rastzahlen angepasst werden.

Artenschutz gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG/ A20, zu Kap. 5.2.3.1.2 / S. 31

Hinweis: Die Bearbeitung in der Planfeststellung wird nach alter Rechtslage (BNatSchG - ohne Novelle von Ende 2007) vorgelegt.

Fledermäuse:

Vermeidungsmaßnahmen funktionieren nicht für alle Arten (Wasserfledermaus u.a.); regelmäßig zu erwartende Tötung muss genehmigt werden (unzulässig!! Ausnahmekriterien erfüllt?)

Brutvögel:

Der Fortbestand der lokalen Populationen ist bei einigen genannten Artbeständen nicht absicherbar.

(Rohrweihe 2+2 Paar, Kiebitz 7+35 Paar, Blaukehlchen 1+6 Paar, Teichhuhn 3+8Paar, Flussuferläufer "1 Paar", Schafstelze 21+79 Paar, Feldlerche 10+74 Paar, Wiesenpieper 3+15 Paar, Braunkehlchen 2+1 Paar, Steinschmätzer 3+4 Paar, Steinkauz 0+3 Paar, Uferschnepfe 0+3Paar, Schilfrohrsänger 0+2Paar, Neuntöter 0+2 Paar, Wacholderdrossel 0+3Paar, Rebhuhn 0+2Paar, Wachtel 0+2Paar).

Bekassine, Rotschenkel, Knäkente (s. NABU) und Weißstorch werden nicht berücksichtigt.

Die erforderliche Befreiung für diese Arten ist nur zu erwarten, wenn der lokale Fortbestand und der Erhaltungszustand nicht beeinträchtigt werden. Dies wird bei keiner der genannten Arten einleuchtend dargestellt und begründet. Die lokale Population (teils große Anzahlen, teils vom Aussterben bedrohte Arten) ist in ihrem Fortbestand und Erhaltungszustand bedroht (Flussuferläufer, Steinkauz, Uferschnepfe, Kiebitz und andere). Eine Befreiung ist kann also nicht erteilt werden.

Bei den randlich der Autobahntrasse betroffenen Revieren handelt es sich ebenfalls um (mittelbare) Lebensraumzerstörung (s. Froehlich & Sporbeck 2007), da die Flächen im weiten Abstand nicht mehr genutzt werden können (betrifft jeweils die zweite der beiden Zahlen).

Nach neuem Recht müssten die ökologischen Funktionen dauerhaft gesichert werden, das kann zumindest angezweifelt werden (sind die Ausnahmekriterien erfüllt? ist der Nachweis



erbracht, dass der Eingriff unvermeidlich ist? gibt es keine andern zumutbaren Lösungen?). Hierzu trägt die Planung nicht vor.

#### Ersatz(flächen)

Die hohen Brutbestandszahlen zeigen, dass auf 350 ha solche Brutvorkommen nicht erreicht werden können. Der Flächenbedarf wird bei der Sicherung des Maßnahmenenerfolgs wahrscheinlich auf ca. 1000 ha ansteigen.

**Beispiel:** Schafstelze, nach Flade 1994 ca. 0,8Paar/10 ha in Marschen zu erwarten, demnach auf 350 ha 28 Paare, Flächenbedarf für 100 Paare ca. 1000-1250 ha.

**Beispiel:** Weißstorch, Aktionsraum nach Flade 1994 mind. 4 km<sup>2</sup>- 100km<sup>2</sup> (400-10000 ha)

#### Rastvögel:

“nicht betrachtungsrelevant da keine mindestens landesweit bedeutsamen Rastplätze betroffen sind”

Dies ist einfach falsch: s. Kiebitz, Blässgans, Sturmmöwe, Graugans, Kornweihe; vielleicht auch Weißwangengans (INUF 1996, Arge KB TGP Bioplan 2002 Anh. 5, NABU 2008)

Für die Großvögel und Rastzahlen von mindestens landesweiter, nationaler oder internationaler Bedeutung würden offene Großlandschaften als Ersatzlebensraum für diese Arten gebraucht (Flächenumfang ca. 1000 ha; ungestört, wenig Gehölze, Sichtfreiheit, unzerschnitten, keine Siedlungsnähe). Ob eine Befreiung/Ausnahme erteilt werden kann ist nicht sicher (Sicherung der ökologischen Funktionen, Anforderungen an Unvermeidbarkeit u.a.)

Die erforderliche Befreiung für diese Arten ist nur zu erwarten, wenn der lokale Fortbestand und der Erhaltungszustand nicht beeinträchtigt werden. **Dies wird bei keiner der genannten Arten einleuchtend dargestellt und begründet.** Der Fortbestand gleichwertiger Rastvorkommen ist nicht gesichert. **Eine Befreiung ist nicht zu erwarten.**

#### Verbotstatbestände des Art. 5 Vogelschutzrichtlinie / S. 32: Tötung, Kollision:

(Art. 5 b Zerstörung von Eiern und Nestern (über mehrere Jahre genutzte Brutstätten))

(Art. 5 d Störung mit erheblicher Auswirkung auf Zielsetzung der Richtlinie):

Die Auffassung, dass die Störungen der A20 sich nicht erheblich auf die Zielsetzungen der Richtlinie auswirken, trifft nicht zu.

Zumindest bei bundesweit und nach gesundem Menschenverstand auch bei landesweit vom Aussterben bedrohten Arten müssen sich durch quantitative Revierverluste erhebliche Auswirkungen auf die Zielsetzung der Richtlinie ergeben (Uferschnepfe, Bekassine/nicht berücksichtigt!, Flussuferläufer; auf Landesebene: Knäkente/nicht berücksichtigt!, Weißstorch)

Es kann nicht erwartet werden dass es gelingt, die Bestandssituation der lokalen Population im Naturraum zu erhalten (zB. Steinkauz, Uferschnepfe,

Flussuferläufer, eventuell Weißstorch).

Ausnahmen nach Art 9 Abs. 1 a sind nicht möglich (Volksgesundheit, öffentliche Sicherheit); Abweichung nach Art 16 FFH Abs.1 c) käme in Frage sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und wenn die Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

Bei weltweit zurückgehenden und in Europa gefährdeten Arten wie der Uferschnepfe (near threatened gemäß IUCN 2006, vulnerable nach Bird Life International 2004) muss man wohl annehmen, dass aufgrund ihrer globalen Bestandssituation diese Anforderung nicht erfüllbar sind. Die Art kann bei zusätzlichen Verlusten in ihrem Verbreitungsgebiet nicht in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, die Ausnahme ist somit nicht möglich.

Artenschutz gemäß § 19 BNatSchG/ Sandentnahme, zu Kap. 5.2.3.2.1 /  
S. 32

Ausweichbrutplätze für Habicht und Sperber:

Die Eignung der Flächen im Kremper und Breitenburger Moor und in der Haseldorfer Marsch als Brutgebiet für Baumbrüter ist nicht überzeugend, da dort kleinflächig eine Optimierung für Vogelarten der offenen Marsch erfolgen soll, um den Ersatz für Uferschnepfen, Kiebitz u.a. (auf relativ kleiner Fläche) zu erreichen.

Froelich und Sporbeck schreiben zu den Ersatzflächen:

"Die Maßnahmen sind kurzfristig wirksam, da vorgesehen ist, im Jahr 2003 im Breitenburger Moor bereits stillgelegte Flächen (ca. 65 ha) zeitnah zu rekultivieren, ebenso ist mit der Extensivierung und Wiedervernässung der Flächen im Kremper Moor (ca. 50ha) ausreichend früh zu beginnen.

2007 war also noch keine Maßnahme umgesetzt. Rekultivierung, Extensivierung und Wiedervernässung haben eigentlich nichts mit der Brutplatzeignung für Mäusebussard zu tun.

Eine Ausnahme ist nötig zu Art. 5 b (Zerstörung von Eiern und Nestern - über mehrere Jahre genutzten Brutstätten) nach Art. 9 VS-RL bzw. Art. 16 FFH. Hierzu ist der Nachweis erforderlich das es "keine anderweitige zufriedenstellende Lösung" gibt und die Art in einem "günstigen Erhaltungszustand" verbleibt.

Für die Einendung ist unverständlich, warum beim Sperber eine nicht ersetzbare Zerstörung nicht konstatiert wird.

Die Einwendung macht das Vorliegen von Datenlücken gelten; es istmerkwürdig, dass an der Sandentnahme keine streng geschützten Rastarten nachgewiesen wurden (Kiebitz, Sandregenpfeifer, Flussregenpfeifer, Flussuferläufer , Uferschwalbe z.B.)

Artenschutz gemäß § 42 BNatSchG/ Sandentnahme, zu Kap. 5.2.3.2.2 /  
S. 33

Mäusebussard:

Extensivierung als Artenschutz-Kompensation für Horstbaumverlust ist nicht wirklich überzeugend.

Maßnahmen und Erfolgskontrolle

Eignung der Maßnahmen

Eine Datenerhebung der Ausgangssituation vor Beginn der Maßnahmen liegt nicht vor (Status Quo). Künftige Entwicklungen lassen sich ohne eine Voruntersuchung nicht bewerten. Diese muss als erste Voraussetzung für einen Erfolgsnachweis durchgeführt werden.

Die Ansprüche der großen Rastvogelbestände der Kremper Marsch werden in der Planung nicht berücksichtigt, da sie bei der Datenerfassung, Auswertung und Gebietsbewertung nicht einbezogen wurden. Auch die speziellen Ansprüche betroffenen Arten (s. Arten und Revierbestandszahlen!) der Kremper Marsch sind nicht erkennbar in den Maßnahmenkatalog aufgenommen worden.

Es fehlen ausdrücklich ausgewiesene und eindeutig zugeordnete artbezogene Maßnahmen!

Folgende Arten und ihre Lebensraumansprüche (naturräumliche Gebietsfunktionen in der Kremper Marsch) werden in der Maßnahmenplanung nicht ausreichend berücksichtigt:

Steinkauz,  
Bekassine,  
Rotschenkel,  
Knäkente,

Weißstorch,  
Uferschnepfe,  
Graugans,  
Blässgans,  
Weißwangengans  
Kiebitz,  
Sturmmöwe,  
Goldregenpfeifer u.a..

Für alle betroffenen Arten gilt dass die Artenschutz-Maßnahmen nicht konkret beschrieben und dargestellt sind und so auch nicht absicherbar sind (Fehlen der Maßnahmen-Detailplanung, keine artbezogene Zuordnung bestimmter Maßnahmen zu den einzelnen Arten). Dies entspricht nicht den Anforderungen.

**Die Einwendung** unterstellt, dass hier, wie auch bei der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung die gebotene Detailplanung des Ausgleichs überhaupt erst noch erfolgen soll. Auf den Gesichtspunkt, dass Vermessungen zwecks LBP- Planung im Raum mit Bekanntmachung vom 30. Januar 2008 angekündigt wurden, wird hingewiesen.

Auf den vorgesehenen kleinflächigen Teilgebieten von max. 250 ha (mit Gehölz und

Röhricht!) bzw. 50 ha werden sich angemessene, bisher nicht bedeutsame Ersatzlebensräume für die extrem hohen Rastbestände der Kremper Marsch voraussichtlich nie realisieren lassen.

Die Ersatzflächen sind zu klein, um kleinflächig den gesamten Artenbestand des beeinträchtigten Trassenkorridors gehäuft aufnehmen zu können.

Bei Maßnahmen im Vogelschutzgebiet (Haseldorfer Marsch) stellt sich die Frage besonders deutlich, welcher Artenbestand (zB. Rast- und Brutbestand) vor Beginn von Maßnahmen vorhanden ist, um den Maßnahmenerfolg prüfen zu können.

**Die Einwendung** macht geltend, dass eine Verbesserung von europäischen geschützten Gebieten ohnehin nicht als Ausgleich gezählt werden kann.

Der Auffassung, mit der Umsetzung einer Maßnahme sei der Artenschutz- Ausgleich bereits unmittelbar erfüllt (s. Froelich und Sporbeck S. 42) muss widersprochen werden. Dauerhafte Erfolgsgarantie für die Maßnahmen und Arten ist unverzichtbar!

### **Erfolgskontrolle/ Monitoring**

Die Maßnahmen müssen eine vollständige und auf Dauer gesicherte Bestandserhaltung aller geschützten und gefährdeten Arten erreichen, damit keine Beeinträchtigungen der Artenvielfalt gefährdeter oder geschützter Arten erfolgen.

#### **Daher ist notwendig:**

Eine vollständige Erfassung der im Untersuchungsgebiet und im Entwicklungsgebiet vorkommenden gefährdeten und geschützten Arten (auch Gesamtgröße der Vorkommen).

Sicherstellung rechtzeitiger Umsetzung geeigneter Maßnahmen (falls nötig vor dem Baubeginn, vorgezogene Maßnahmen).

Entwicklung bis zum vollständigen Erfolg der Maßnahmen, Überprüfung und Optimierung.

Dauerhafte Bestandserhaltung aller geschützten und gefährdeten Arten, Verhinderung von Artverlust und Rückgang der Bestandsgröße und Verhinderung von Verlust ökologischer Funktionen (A20-Korridor und Maßnahmensgebiet, Nachweis und dauerhafte Absicherung).

**Ein Monitoring ist jedoch bisher nur für die Haseldorfer Marsch vorgesehen.**

### **Extensivierungsmaßnahmen Kremper Moor**

Wegen der geringen Fläche kann dies Gebiet nur geringe Ersatzfunktionen erfüllen.

**Rastgebietseignung für landesweit, national bzw. international bedeutende Rastbestände von Graugans, Blässgans und Kiebitz oder Weißwangengans ist nicht zu erwarten. Die Ansprüche der großen Rastvogelbestände der**

**Kremper Marsch werden in der Planung nicht berücksichtigt, da sie bei der Datenerfassung, Auswertung und Gebietsbewertung nicht einbezogen wurden.**

Froelich und Sporbeck S. 42:

“Mit der Umsetzung der Maßnahme vor Baubeginn ist ein vollständiger Ausgleich der Eingriffe gegeben.”

Diese Auffassung ist nicht sachgerecht, da die Anforderungen des BNatSchG und der VS-RL nachweislich erfüllt sein müssen (Sicherung der betroffenen Artvorkommen).

Der Nachweis des Maßnahmenerfolgs über eine Erfolgskontrolle ist einzufordern, ansonsten ergibt sich ein Biodiversitätsschaden.

Eine Datenerhebung der Ausgangssituation vor Beginn der Maßnahmen liegt nicht vor. Künftige Entwicklungen lassen sich daher nicht bewerten. Dies muss als erste Voraussetzung für einen Erfolgsnachweis durchgeführt werden.

Die vorgesehene Knickanlage ist zur Entwicklung eines Rastvogelgebiets für Arten der offenen Landschaft nicht geeignet.

Renaturierungsmaßnahmen im Torfabbaugebiet Breitenburger Moor

Gänse-, Kiebitz- und Goldregenpfeifer-Rast- und Nahrungsgebiete werden sich durch eine Entwicklung mit Röhricht, Hochstauden und Gehölzstrukturen nicht ergeben. Flachwasserbereiche können dagegen zeitweise von diesen Arten genutzt werden. Für die Kornweihe ist die Entwicklung des Gebiets günstig.

Rastgebietseignung für landesweit, national bzw. international bedeutende Rastbestände von Graugans, Blässgans und Kiebitz oder Weißwangengans ist nicht zu erwarten.

Die Ansprüche der großen Rastvogelbestände der Kremper Marsch werden in der Planung nicht berücksichtigt, da sie bei der Datenerfassung, Auswertung und Gebietsbewertung nicht einbezogen wurden.

Eine Datenerhebung der Ausgangssituation vor Beginn der Maßnahmen liegt nicht vor. Künftige Entwicklungen lassen sich daher nicht bewerten. Dies muss als erste Voraussetzung für einen Erfolgsnachweis durchgeführt werden.

Vernässungs- und Extensivierungsmaßnahmen Haseldorfer Marsch

Die vorgesehenen Einstau- und Extensivierungsmaßnahmen können eine langsame Veränderung des Brutvogelbestands fördern.

Eine Kartierung vor Beginn der Maßnahmen ist nötig, um den Maßnahmenerfolg zu ermitteln.

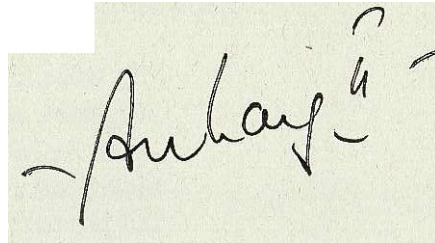
Eine Rastgebietseignung für national bedeutende Rastbestände des Kiebitz ist nicht zu erwarten.

Die Ansprüche der großen Rastvogelbestände der Kremper Marsch (bis >8000/ ca.

9000/ ca. 11500 Kiebitze) werden in der Planung nicht berücksichtigt, da sie bei der Datenerfassung, Auswertung und Gebietsbewertung nicht einbezogen wurden. Bedeutende Rastvorkommen von Graugans, Blässgans oder Weißwangengans und Sturmmöwen sind möglich, sofern das Gebiet wenig mit Gehölzen bestanden ist.

Die vorgesehene Knickanlage ist zur Entwicklung eines Rastvogelgebiets für Arten der offenen Landschaft nicht geeignet.

Die Maßnahmen beziehen sich nicht auf den betroffenen Artenbestand der Kremper Marsch, sondern sind auf eine Aufwertung für Zielarten des Vogelschutzgebiets bzw. FFH- Gebiets ausgerichtet.



Planfeststellung A20

Planfeststellungsabschnitt B431 - A23

Landesnaturschutzverband: Anmerkungen zum LBP

Stand: 19. Februar 2008

Vorbemerkung des Unterzeichners:

Die nachfolgenden Überlegungen wurden dem Unterzeichner vom Landesnaturschutzverband übermittelt und von ihm geringfügig überarbeitet.

Sie bestätigen die in Anhang I zur Einwendung dargestellten Ergebnisse (Teil A), insbesondere hinsichtlich der erhobenen Grundlagenkritik an dem Gutachten Leguan 2005 im Materialienband 4, wobei sie in der Untersuchung teilweise weiter in die Tiefe gehen und in Anhang I bspw. das Libellenproblem so nicht bearbeitet wurde.

Sie ergänzen Anhang 1 (der sich maßgeblich auf die Perspektive Europäischen Naturschutzrechts konzentriert) durch Überlegungen zum Ausgleichskonzept des LBP.

Teil A: Anmerkungen zum Gutachten zu zoologischen Untersuchungen (Leguan 2005, Materialienband 4)

## Zu Kapitel 4.3: Libellen

Zur Untersuchung der Libellenfauna wurden 3 Begehungen durchgeführt. Da im Rahmen der Fließgewässerorganismen ebenfalls Libellen mit aufgenommen wurden, sind tlw. 4 Begehungen erfolgt. Das "Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen der Ingenieure und Landschaftsarchitekten im Straßen und Brückenbau (HVA F-StB)" enthält Mustertexte für Leistungen bei faunistischen Untersuchungen. Die Mustertexte enthalten auch Vorgaben zur Methodik der Libellenerfassung. Bei der Standarduntersuchung für UVS und LBP sind 6 Begehungen (2 im Frühjahr, 2 im Sommer, 2 im Herbst) der Libellenprobeflächen durchzuführen. Sechs Begehungen sind üblicherweise aus fachlicher Sicht erforderlich. Im vorliegenden Gutachten wird nicht begründet, warum eine deutlich geringere

### **Erfassungsintensität gewählt wurde.**

In der Methodik wird geschrieben (S. 12): "Die Abschätzung der Bestände erfolgte quantitativ". Eine Erfassung von Libellen kann bei der angewendeten Methodik nur halbquantitativ erfolgen, d.h. es können allenfalls Größenklassen ermittelt werden.

## **Zu Kapitel 5.1.1: Bestand**

Ein wesentliches Defizit der Bestandsdarstellung ist das Fehlen einer Tabelle mit Angaben, an welcher Probestelle welche Libellenarten nachgewiesen wurden. Auch Angaben zur Bodenständigkeit der Arten an den unterschiedlichen Gewässern sind nur sporadisch bei den Artbeschreibungen vorhanden. Hinweise auf Bestandsgrößen an den Untersuchungsgewässern sind ebenfalls nur sehr vereinzelt vorhanden. Die naturschutzfachliche Bewertung der einzelnen Untersuchungsgewässer ist daher nur schwer nachvollziehbar.

Für *Cordulia aenea* (Gemeine Smaragdlibelle) wird die Gefährdungseinstufung für Schleswig-Holstein (gefährdet) diskutiert und im Ergebnis die Art als ungefährdet eingestuft. Hierzu wird geschrieben (S 65): "... sind Arten als ungefährdet anzusehen, wenn sie nicht **extrem selten** sind, kein merklicher Rückgang beziehungsweise keine Gefährdung feststellbar ist und die Vielfalt der von ihnen besiedelten Standorte beziehungsweise Lebensräume im Vergleich zu früher nicht eingeschränkt ist". Dies steht im Widerspruch zur Definition der Roten Liste Libellen Schleswig-Holsteins (BROCK et al. 1996). Als gefährdet werden Arten angesehen, die merklich zurückgegangen sind oder durch laufende beziehungsweise anthropogene Einwirkungen bedroht sind. Weiterhin muss eines von weiteren Kriterien zusätzlich erfüllt werden. Eines dieser Kriterien ist: Die Art ist **selten**. Die Einstufung von *Cordulia aenea* als "ungefährdet" ist daher nicht nachvollziehbar begründet.

## **Zu Kapitel 4.12.1: Bedeutung von Arten und Lebensgemeinschaften im naturräumlichen Kontext**

In diesem Kapitel wird das angewandte Bewertungsverfahren dargestellt. Es findet im zoologischen Gutachten Anwendung für so unterschiedliche Tiergruppen wie Libellen,

Amphibien und Fische. Dies, obwohl es durchaus für einzelne Artengruppen bewährte Bewertungsverfahren gibt, z. B. Amphibien (Fischer & Podloucky, 1997) und Fische (DIEKMANN et al., 2005). Die Eignung des Bewertungssystems ist die eine Frage, die zweite Frage betrifft die Stimmigkeit der Ergebnisse.

## **Zu Kapitel 4.6. Amphibien - Kapitel 4.6.1 Erfassung der Laichgewässer**

Die Erfassung für die Frühlaicher erfolgte ohne nächtliche Begehung. Diese ist jedoch wichtige Voraussetzung für eine gesicherte Unterscheidung von Moor- und Grasfrosch. Der Moorfrosch ist eine in der Marsch verbreitete Art, der als streng geschützte Art besondere Beachtung verdient. Da nur ein Nachweis für

Braunfrösche vorliegt, mag der mögliche Fehler gering sein. Nichtsdestotrotz könnte hier ein methodischer Fehler vorliegen.

Es wird bei der Beschreibung der Fundorte nicht angegeben, welche Gewässer- und Uferstrecke jeweils erfasst wurde, möglicherweise liegt nur eine punktuelle Fundort-Bearbeitung vor (Punktendarstellung in Karte 1). Es fehlen außerdem Angaben zu den Terminen, Kartierern und zu den jeweiligen Erfassungszeiten an den Fundorten und Terminen (Nachvollziehbarkeit). Um Laich in ausgedehnten Grabensystemen ausreichend zu finden müssen große Anteile des Gewässernetzes mehrfach kontrolliert werden.

Im Gutachten heißt es: "Die Erfassung der Populationsgrößen erfolgte quantitativ an Hand rufender Tiere". Eine Erfassung von Amphibien ohne Einsatz von Fangzäunen kann immer nur halbquantitativ erfolgen, d.h. es können allenfalls Größenklassen ermittelt werden. Gerade für die Braunfrösche bietet es sich an, die leicht nachweisbaren Laichballen zu erfassen. Für die Beurteilung von Bestandsgrößen von Moor- und Grasfrosch liegen zahlreiche Vergleichsdaten vor, die eine Beurteilung von Bestandsgrößen gerade an Hand der Laichballen ermöglichen. Es ist unverständliches Defizit des Gutachtens, dass hierzu keine Angaben gemacht werden. Weitere Kritikpunkte s. u. "Kap. 5.4.1 Bestand".

Für die Erdkröte gilt in besonderem Maße, dass Bestandsgrößen nicht an Hand rufender Männchen ermittelt werden können, da stets nur ein kleiner Teil der Männchen ruft und das unregelmäßig. Hier läge ein klarer methodischer Fehler vor. Jedoch wurde offenbar der Bestand sehr wohl anders erfasst (vgl. "Kap. 5.4.1 Bestand"). Die Angaben in diesem Kapitel sind daher nicht ausreichend.

Molche werden nicht ausreichend erfasst (keine Verwendung von Molchreusen), sie sind in der Regel nur mit speziellen Methoden nachweisbar, vor allem in trüben Gewässern. Die 2 Teichmolche auf 22km<sup>2</sup> sind offenbar nur zufällig gefunden worden. Kammolche können nicht ausgeschlossen werden (Hinweise aus der Bevölkerung).

## **Zu Kapitel 4.6.2: Erfassung der Wanderungsbewegungen**

Die Erfassungen von Wanderungsbewegungen ohne Fangzäune können wichtige Zusatzinformationen zur Laichplatzkartierung liefern. Es handelt sich jedoch stets um



mit einem hohen Unsicherheitsfaktor behaftete Daten, denn die Zahl der beobachteten Tiere hängt von etlichen Faktoren ab. Es ist kein anerkanntes Verfahren zur quantitativen Erfassung und es fehlen jegliche Vergleichsdaten. Auch im Gutachten werden nur eigene Untersuchungen genannt, denn veröffentlichte Daten zu einer quantitativen Beurteilung von Wanderungsbewegungen auf der Grundlage von Zufallsbeobachtungen gibt es nicht und wird es auch zukünftig nicht geben können. Ein starker Regen bei milder Witterung kann eine ungewöhnlich starke Wanderungsintensität auslösen, die an anderen Tagen so nicht beobachtet werden kann. Zu bedenken ist auch, dass die Beobachtungen nur in einem kurzen Zeitraum stattfindet. Mehr als eine qualitative Einschätzung ist daher nicht möglich.

### **Zu Kapitel: 5.4.1 Bestand**

In der Bestandsdarstellung werden abweichend von den Angaben im Kap. 4.6.1. "Erfassung" für die Erdkröte offenbar beobachtete Individuen und nicht rufende Männchen angegeben. Dies geht schon aus der Angabe von Larven-Vorkommen hervor. Es gibt keinerlei kritische Diskussion der beobachteten Individuenzahlen, die zu einer Einstufung der Größe und Bedeutung eines Vorkommens führt. So bedeuten 200 zu einem Zeitpunkt beobachtete Erdkröten nicht, dass das Laichvorkommen aus 200 Individuen besteht. Die zufällig beobachtete Zahl bedarf unbedingt einer Einordnung auf der Grundlage vorhandener Kenntnisse über die Art und ihr Auftreten am Laichgewässer. Offenbar ist es nicht gelungen, die Hauptlaichplätze zu ermitteln, die Intensität des Laichgeschehens und die Größe des Vorkommens zu ermitteln.

### **Zu Kapitel 4.5: Fließgewässerorganismen (Methodik)**

Zur Untersuchung der Fließgewässerorganismen wurde 1 Probennahme im Mai durchgeführt. Das "Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen der Ingenieure und Landschaftsarchitekten im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB)" enthält Mustertexte für Leistungen bei faunistischen Untersuchungen. Die Mustertexte enthalten auch Vorgaben zur Methodik der Bestandserhebung von Fließgewässerorganismen. Bei der Standarduntersuchung für UVS und LBP sind 2 Begehungen (1 x im Frühjahr, 1 x Spätsommer/Herbst) der Probeflächen durchzuführen. **Im zoologischen Gutachten wird nicht begründet, warum eine deutlich geringere (minimale) Erfassungsintensität gewählt wurde.**

Im Jahresverlauf sind mindestens vier Probestermine notwendig, um fundierte Aussagen zur Invertebraten- Fauna eines Baches machen zu können, die sich mit späteren Untersuchungen vergleichen lassen.

### **Zu Kapitel 4.13.3: Fließgewässerorganismen (Spezifisches Bewertungsverfahren)**

Auf welcher Basis die Bewertung der Fließgewässerfauna vorgenommen wurde, ist dem Gutachten leider nicht zu entnehmen. Die Berechnung unterschiedlicher Indices (Artenidentität nach JACCARD, Dominanzidentität nach RENKONEN, Ähnlichkeits-Index nach WAINSTEIN, Berechnung der Synpräsenz), kann

lediglich ein Hilfsmittel zur naturschutzfachlichen Bewertung darstellen. Es wäre in diesem Kapitel angezeigt gewesen, Bewertungskriterien aufzuzeigen **und darzulegen**, welchem Kriterienwert (als Beispiel, Artenvielfalt: sehr hoch) welche naturschutzfachliche Bewertung zugeordnet wird. Entgegen der Kapitelüberschrift wird für die Fließgewässerorganismen kein Bewertungsverfahren vorgestellt.

### **Zu Kapitel 5.3: Fließgewässerorganismen (Ergebnisse)**

Die Ergebnisse der Untersuchungen sind nur unzureichend dokumentiert. Ein wesentliches Defizit der Bestandsdarstellung ist das Fehlen einer Tabelle mit Angaben, an welcher Probestelle welche Taxa nachgewiesen wurden.

#### **Fazit**

In Teilen missachtet das vorliegende Gutachten grundlegende fachliche Erfordernisse. Eine nachvollziehbare Darstellung der Ergebnisse, ihrer Herleitung und der daraus abgeleiteten Erkenntnisse und Schlussfolgerungen ist erforderlich.

### **Teil B: Ergebnisse landschaftspflegerischer Begleitplanung (Ordner 7)**

#### **Zu Kapitel 7.2.2: Ausgleichsmaßnahmen**

Durch den Autobahnbau gehen auch Brutplätze gefährdeter Vogelarten verloren (z. B. Blaukehlchen, Braunkehlchen, Kiebitz, Uferschnepfe, Rohrweihe, Wiesenpieper, Rebhuhn, Wachtel und Neuntöter). Für einige diese Arten soll durch Extensivierungsmaßnahmen im Kremper Moor neuer Lebensraum geschaffen werden, Maßnahmenblätter A 5.1 bis A. 5.6. Die Ausgleichsfläche (ca. 50 ha) ist ein Niederungsgebiet mit Grünlandnutzung. Für die Ausgleichsfläche werden keine Bestandsdaten zur aktuellen Vogelbesiedlung vorgelegt. Es ist daher völlig unklar, ob es gelingen wird, die angestrebte Anzahl von Brutpaaren [Rohrweihe (**1** BP), Braunkehlchen (1 BP), Feldlerche (4 BP), Schafstelze (8 BP), Wiesenpieper (1 BP)] auf der Ausgleichsfläche zu etablieren. Falls das Gebiet bereits aktuell von Schafstelzen besiedelt ist, werden sich kaum weitere 8 Brutpaare (1 BP benötigt 5 ha "Extensivgrünland") ansiedeln.

Um den Erfolg der Kompensationsmaßnahmen dokumentieren zu können, ist eine Bestandsaufnahme der Vogelwelt **vor** Maßnahmenbeginn erforderlich. Ein Monitoring der Maßnahme ist über einen Zeitraum von 5 Jahren geplant. In welcher Form das Monitoring erfolgen soll, wird im Gutachten nicht erläutert. Eine Funktionskontrolle (hier: Erfolg der Vogelansiedlung) kann ohne Vergleichsdaten nicht erfolgen.

#### **Kapitel 7.2.3: Ersatzmaßnahmen**

Auf einer Grünlandfläche von ca. 52 ha sollen in der Haseldorfer Marsch Vernässungs- und Extensivierungsmaßnahmen durchgeführt werden, Maßnahmenblätter E 1.1 bis E 1.11. Mit den Maßnahmen sollen Wiesenbrüter gefördert, als auch Rastvogelflächen entwickelt werden. Ebenso wie in der Ausgleichsfläche in der Kremper Marsch

beinhaltet der LBP keine Bestandsdaten zur aktuellen Vogelbesiedlung der Ersatzfläche. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist dies aber erforderlich.

Die Grünlandfläche befindet sich innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes "Untere Elbe bis Wedel" (DE2323-401). Zur Entwicklung dieses Gebietes ist das Land Schleswig-Holstein durch EU-Recht verpflichtet. Es erscheint fragwürdig, die bestehende Verpflichtung für Entwicklungsmaßnahmen im Vogelschutzgebiet, durch die ebenfalls gesetzlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des Autobahnplanung zu erfüllen.



INSTITUT FÜR NATURSCHUTZ- UND UMWELTSCHUTZFORSCHUNG (IN!) F) DES  
VEREIN JORDSAND

Haus der Natur \* Wulfsdorf \* 22926 Ahrensburg

## Erfassung der Rastvögel und des Zugvogelgeschehens am Tage auf möglichen Vorrangflächen für Windkraftanlagen in der Gemeinde Sommerland/Kr. Steinburg

Endbericht

Auftragnehmer: INUF des Verein Jordsand

Bearbeiter:  
Dipl.-Biol. W. Piper  
Dipl.-Biol. J. Hoffmann  
Dipl.-Biol. O. Kühnast

,“ -

Im Auftrage von Günther & Pollok/Landschaftsplanung, Itzehoe

Ahrensburg - Februar 1996

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>VORBEMERKUNG .....</b>	<b>• 1</b>
<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>1</b>
<b>UNTERSUCHUNGSGEBIET .....</b>	<b>1</b>
<b>METHODEN.....</b>	<b>2</b>
<b>ERGEBNISSE.....</b>	<b>2</b>
<b>BEWERTUNG .....</b>	<b>7</b>
<b>EMPFEHLUNGEN FÜR DAS AUFSTELLEN DER WINDKRAFTANLAGEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET SOMMERLAND.....</b>	<b>11</b>
<b>LITERATUR.....</b>	<b>11'</b>

## **VORBEMERKUNG**

Die Gemeinde Sommerland/Kr. Steinburg plant im Gemeindebereich im Rahmen eines Landschaftsplans Vorrangflächen für Windkraftnutzung auszuweisen. Mit den ökologischen Untersuchungen zur Bewertung der Rast- und Zugvogelbestände im überplanten Gebiet wurde das INUF des Verein Jordsand 1995 beauftragt.

## **EINLEITUNG**

Die Nutzung der Windenergie durch moderne Windkraftanlagen (WKA) ist umweltpolitisch sinnvoll und gewollt. Die Windausbeute und damit die Effizienz von WKA ist in Küstennähe besonders hoch. Daher besteht eine große Nachfrage zum Bau und Betrieb von Windparks an Standorten in der weithin offenen, freien Marschenlandschaft. Wie andere vom Menschen errichtete hohe Bauwerke (Stromleitungen, Leuchttürme, Masten usw.) stellen auch Windenergieanlagen Hindernisse in der Landschaft dar. Insbesondere starke Konzentrationen von Windrädern an einem Ort können negative ökologische Effekte haben (BÖTTGER et al. 1990). Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von Windparks in küstennahen Bereichen kommt der Frage einer möglichen Beeinträchtigung von Rastplätzen und Interaktionsräumen von Brut- und Gastvögeln grundsätzliche Bedeutung zu (CLEMENS & LAMMEN 1995, HARTWIG 1994). Dies sollte Untersuchungen einer möglichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einschließen.

Untersuchungen zur Bewertung von Interaktionsräumen und Rastplätzen im Bereich der deutschen Nordseeküste an geplanten bzw. von vorhandenen Windparkstandorten liegen z.B. von BÖTTGER et al. (1990) und CLEMENS et al. (1995) vor. Speziell der Frage von "Störungen und Rastplatzwahl von Brachvogel und Goldregenpfeifers" widmete sich SCHREIBER (1993). Weitergehende Literatur zum Thema "Windkraftnutzung/Naturschutz" findet sich bei HARTWIG (1994).

# UNTERSUCHUNGSGEBIET

Die Gemeinde Sommerland liegt südlich von Itzehoe und Krempe. Der im Rahmen dieses ornithologischen Gutachtens zu untersuchende Bereich des Gemeindegebietes schließt eine Pufferzone von ca. 500 m um die für Windkraftnutzung ausgewählten Vorrangflächen ein. Das Untersuchungsgebiet hat eine Größe von ca. 1550 ha (siehe Blatt 1).

## METHODEN

Die Kartierung der Rast- und Zugvögel erfolgte methodisch in Anlehnung an OELKE (1968), BERTHOLD, BEZZEL & THIELCKE (1974) und HECKENROTH (1985).

Zur Bewertung der ornithologischen Daten wurde die Rote Liste der in Schleswig-Holstein gefährdeten Brutvogelarten (KINIEF et al. 1990) sowie die Rote Liste der gefährdeten Vögel der BRD (DDA & DSIRV1991) herangezogen.

Die verwendeten Roten Listen stufen die Arten in folgende

Kategorien ein: Kategorie Bedeutung

- |   |  |
|---|--|
| 0 | ausgestorben oder verschollen  |
| 1 | vom Aussterben bedroht   |
| 2 | stark gefährdet  |
| 3 | gefährdet  |
| 4 | potentiell gefährdet   |
| 5 | Vermehrungsgäste: Arten, deren Reproduktionsgebiet normalerweise außerhalb der Bundesrepublik bzw. von Schleswig-Holstein liegt, die sich hier jedoch in Einzelfällen oder sporadisch vermehren. |

**Rast- und Zugbeobachtungen** wurden im Untersuchungsgebiet sowohl während des Frühjahrszuges 1995 ab März als auch während des Herbstzuges 1995 bis in den Dezember hinein durchgeführt. Hierzu wurde das Vogelzug- und Rastgeschehen auf der Untersuchungsfläche modifiziert über das Punkt-Stopp-Verfahren (n. KOSKIMIES & VÄISÄNEN 1991) ermittelt. Entlang einer festgelegten Route (mehrere parallele Transekte) wurden 30 Zählpunkte in Abständen von ca. 300-1000m zueinander gewählt (s. Blatt 1), an denen während einer Stopp-Dauer von je 5-15 min alle gesehenen und gehörten Individuen in einem Umkreis von 150-500m gezählt wurden. In Listen aufgenommen wurden dabei Art, Anzahl und Verhalten (Rast, Zug m. Flughöhe etc.) in Reihenfolge der Beobachtungen; da die Zählstrecke von zwei bis drei Personen gleichzeitig auf unterschiedlichen Routen begangen wurde, sind die Beobachtungen Sektoren zugeordnet worden, um mögliche Doppelzählungen zu erkennen. Insgesamt erfolgten 6 Synchronzählungen im Zeitraum März 1995 bis Dezember 1995. Der zweite Durchgang im Herbst (Ende Oktober) mußte zweimal wegen des Durchzugs einer Schlechtwetterfront mit starkem Regen und Wind abgebrochen werden. So waren an diesem Termin nur für wenige Punkte die Zählungen auswertbar.

Die durchgeführte Methode wurde vorab mit der ULB Landkreis Steinburg abgesprochen.

## ERGEBNISSE

Im Rahmen der Rast- und Zugbeobachtungen 1995 (sechs synchrone Beobachtungsgänge) konnten im Untersuchungsgebiet insgesamt 73 Arten **mit**

16902 Individuen nachgewiesen werden (Tab. 1 u. 2). Der überwiegende Teil, nämlich 94,4 % (15948 Individuen), nahm die Untersuchungsfläche zur Rast in Anspruch. Bei nahezu allen Bewegungsbeobachtungen betrug die Flughöhe unter 100 m.

Tab. 1: Liste der während der Rast- und Zugvogelbeobachtungen im Untersuchungsgebiet "Sommerland" nachgewiesenen Vogelarten (° = Vögel der offenen Landschaft, # = Vögel der halboffenen bzw. geschlossenen Landschaft; 1-15 = Beobachtungspunkte, vgl. Blatt 1; f = Frühjahrsbeobachtung; h = Herbstbeobachtung); = Raben- und Nebelkrähe wurden als zwei "Arten" aufgeführt

**Tabelle 1 konnte leider nicht dargestellt werden.**

Von den nachgewiesenen 73 Vogelarten können 41 Arten (56,2% der Gesamtartenzahl) den Vogelgemeinschaften der halboffenen und geschlossenen Landschaften zugeordnet werden; auf diese entfallen 43,7% der beobachteten Individuen. Auf die 32 Arten der offenen Landschaft (43,8% der Gesamtartenzahl) verteilen sich 56,3 % der Individuen (s. Tab. 1 und 2).

Trennt man diese Zahlen nach Frühjahrszug und Herbstzug (Tab. 2), so ergibt sich jedoch ein differenzierteres Bild: während der Frühjahrszugbeobachtungen wurden 1.904 Individuen ermittelt, das entspricht 11,3% der Gesamtzahl von 16.902 Individuen. Von diesen entfielen 56,7% auf Vogelarten der offenen Landschaft. Auf die 88,7% festgestellten Individuen (entspricht 14998 Ind.) des Herbstzuges entfallen 56,3 % auf Arten der offenen Landschaft. Ausschließliche Zugbeobachtungen lagen im Frühjahr mit 9,1% höher als im Herbst (5,2%).

Tab. 2: Gesamtbeobachtungszahlen in Individuen, ausschließliche Zugbeobachtungen und Verteilung der Zugbeobachtungen auf die Zugrichtungen

Beobachtung	Gesamt	offen	halbaffigeschi.	Zugbeob.	NW	N	NE	E	SE	S	SW	W
Frühjahrszug	1904	1080	824	173	7	4	7	80	4	34	3	34
	100,0%	56,7%	43,3%	9,1%	4,0%	2,3%	4,0%	46,2%	2,3%	19,7%	1,7%	19,7%
Herbstzug	14998	8444	6554	781	0	6	0	148	58	158	194	217
	100,0%	56,3%	43,7%	5,2%	0,0%	0,8%	0,0%	19,0%	7,4%	20,2%	24,8%	27,8%

Die Zugrichtung für die überwiegende Zahl der Individuen lag im Frühjahr einerseits in Richtung Nordost bis Ost (50,2% aller beobachteten Individuen) und andererseits konnten jedoch auch Bewegungen Richtung Süd (19,7 % aller beobachteten Individuen) und West (19,7 % aller beobachteten Individuen) beobachtet werden.

Im Herbst lag die Zugrichtung für die überwiegende Zahl der Individuen in Richtung Süd bis West (72,8% aller beobachteten Individuen) (Tab. 2 u. 3).

Diese Zugrichtungstreuung beruht vermutlich auf einem Leitlinienzug, der sich im Frühjahr über der Elbe erstreckt, von wo aus sich dann die Arten möglicherweise in Richtung Binnenland entlang Stör, Kremper Au orientieren. Hier kann es dann zu Schwarmaufspaltungen kommen. Im Herbst - auf dem Rückzug - erfolgt dies einerseits entlang der Stör und andererseits entlang der Kremper Au und der Grosse Wettern (Grevenkop). Ähnliche Tendenzen ließen sich auch im Rahmen früherer Untersuchungen erkennen. Genauere Aussagen lassen sich aber anhand der viel zu geringen Stichproben im Rahmen der angewandten Methode nicht ableiten.

Tab. 3: Beobachtete Zugrichtungen an den einzelnen Zählpunkten; Angaben bei den Zugrichtungen in % der **Gesamtbeobachtungen** am jeweiligen Stoppunkt

**Tabelle 3 konnte leider nicht dargestellt werden.**

Die höchsten Zug- und Rastaktivitäten (Tab. 4) des Frühjahrszugs wurden im Nordwestteil der Untersuchungsfläche (hier hauptsächlich an den Stoppunkten 2 bis 5, insgesamt 26,8% aller Frühjahrsbeobachtungen) festgestellt (s. Blatt 1). Zum Herbstzug findet das Hauptgeschehen hauptsächlich sowohl im selben Bereich (hier hauptsächlich an den Stoppunkten 1 bis 4, insgesamt 23,7% aller Herbstbeobachtungen) aber auch z.T. im angrenzenden Westteil der Untersuchungsfläche statt (Stoppunkte 27 bis 30 zusammen 16,8% der Beobachtungen). Nur an den Stoppunkten 24 und 25 im südwestlichen Teil hielten sich mit 15 % im Herbst noch zeitweise erwähnenswerte Bestände auf.

Sowohl während des Frühjahrs als auch während des Herbstes bildeten Schwärme von Staren, Kiebitzen und Möwen das Hauptrastgeschehen. Diese bevorzugten hauptsächlich frisch gepflügte und angesäte (Acker-) Flächen oder Flächen mit niedriger Vegetation.

Tab. 4: Anteil der Individuen beobachteter Vogelarten der offenen Landschaft und der halboffenen/geschlossenen Landschaft an den einzelnen Zählpunkten während des Frühjahrs- bzw. Herbstzuges

**Tabelle 4 konnte leider nicht dargestellt werden.**

## **BEWERTUNG**

### Frühjahrszug

#### **Arten der halboffenen und geschlossenen Landschaften**

Der Anteil (s. Tab. 1) der Vogelarten der halboffenen und geschlossenen Landschaften liegt mit insgesamt 34 Arten höher als der der offenen Landschaft (24 Arten). Die Gründe hierfür liegen in Heterogenität der vorhandenen Landschaftsstrukturen. Aufgrund der Größe der Untersuchungsfläche findet man in dieser Ortschaften, Einzelgehöfte, kleine Feldgehölze, Baumreihen, Gewässer und zahlreiche Hochstaudenfluren. Sie bieten insbesondere Kleinvögeln der halboffenen und geschlossenen Landschaft Nahrung und Deckung (z.B. Punkte 5, 10 und 17).

#### **Arten der offenen Landschaft**

Die Arten der offenen Landschaft liegen zwar mit 41 % Artenanteil niedriger als die der halboffenen/geschlossenen Landschaft (Gründe s. o.), überwiegen aber mit fast 57%, bezogen auf die beobachteten Individuen (Tab. 2) gegenüber den Arten der halboffenen/geschlossenen Landschaft, was aufgrund der Großflächigkeit offener Landschaftselemente wiederum wenig verwundert. Der Hauptanteil wurde mit 47,5% an den Zählpunkten 2, 3, 4, 16 und 25 beobachtet (s. Tab. 4); dabei resultieren die Beobachtungen überwiegend aus Kiebitzbeobachtungen auf frisch angesättem Grünland und Acker.

#### **Bedeutung der Fläche für das Frühjahrszuggeschehen**

Einige Arten wie Austernfischer, Braunkehlchen, Großer Brachvogel, Uferschnepfe, u.a. wurden ausschließlich während des Frühjahrs beobachtet.

Der Anteil der ausschließlichen Zugbeobachtungen liegt mit ca. 9,1 eher niedrig (Tab. 2); allerdings lag die Beobachtungszeit grundsätzlich vormittags (Tageszeit hoher Rastbeobachtungen).



Von höherer Bedeutung ist das Auftreten des Großen Brachvogels (ev.. Brutvögel, RL-SH 3) mit mehreren Einzelbeobachtungen während des Frühjahres. Für den Kiebitz sind insbesondere die offenen, frisch angesätem Grünland- und Ackerflächen zur Nahrungssuche von Bedeutung (vgl. auch SCHREIBER 1993).

**Trotz der insgesamt doch relativ geringen Individuenzahlen während der Frühjahrsbeobachtungen sowohl der Arten der offenen Landschaft als auch der halboffenen/geschlossenen Landschaft ist das Untersuchungsgebiet wegen des Auftretens mehrerer gefährdeter Arten (Tab. 5) für das Durchzugs- und Rastgeschehen während des Frühjahrszugs von mittlerer Bedeutung.**

## Herbstzug

### **Arten der halboffenen und geschlossenen Landschaft**

Mit ca. 61% (33 Arten) stellen die Arten der halboffenen/geschlossenen Landschaft den Hauptanteil. Ähnlich wie beim Frühjahrszug werden die struktureicheren Teile der Untersuchungsfläche, meist von Kleinvögeln, verstärkt aufgesucht. Dabei läßt sich sowohl eine Konzentration im NE-Teil (Stoppunkte 4-10) mit 49% Individuenanteil, als auch im SW-Bereich (Stoppunkte 23-25) mit 22,1% feststellen. Auffällig sind dabei die größeren Anzahlen von Staren im nördlichen bis nordöstlichen Bereich (über 2.600 Ex. am 03.10.).

### **Arten der offenen Landschaft**

Mit 21 Arten (ca. 39%) sind die Arten der offenen Landschaft zwar nur subdominant vertreten, stellen jedoch 56,3% Individuenanteil (Tab. 2). Die Schwerpunktbereiche liegen im NW- Teil (Stoppunkte 1-4) mit 33,9% Anteil, aber auch im Westen des Untersuchungsgebiets (Stoppunkte 27-29) mit 21,9%. Als aspektbeherrschende Art trat der Kiebitz mit insgesamt über 6.000 beobachteten Individuen (an nur einem Beobachtungstag) auf. Ein großer Teil konzentrierte sich im Wesentlichen auf zwei Teilbereiche, im Westen (Punkte 26-29) mit je über 1.200 Individuen und im Nordwesten (Punkt 1) mit je ca. 2.200 Individuen.

### **Bedeutung der Fläche für das Herbstzuggeschehen**

Ausschließlich im Herbst wurden u.a. Bergfink, Feldsperling, Goldregenpfeifer, Merlin, Rauhußbussard, Rebhuhn. Der Anteil der Zugbeobachtungen liegt mit etwa 5,2% eher niedrig (Tab. 2); allerdings lag die Beobachtungszeit grundsätzlich vormittags (Tageszeit hoher Rastbeobachtungen).

Von höherer Bedeutung ist das Auftreten des Goldregenpfeifers (RL-SH 0) mit 8 Individuen und das Auftreten großer Kiebitzschwärme am 03.10. mit einer Gesamtzahl von über 6.000 Ind. im Untersuchungsgebiet. Für den Goldregenpfeifer und den Kiebitz (RL-SH 3) sind insbesondere die offenen, frisch angesätem Grünland- und Ackerflächen zur Nahrungssuche von Bedeutung (vgl. auch SCHREIBER 1993).

**Trotz der insgesamt eher durchschnittlichen Arten- und Individuenzahlen (bezogen auf die Flächengröße) während der Herbstbeobachtungen sowohl für die Arten der offenen Landschaft als auch der halboffenen/geschlossenen Landschaft ist das Untersuchungsgebiet wegen des Auftretens mehrerer gefährdeter Arten mit zum Teil hohen Rastbeständen für das Durchzugs- und Rastgeschehen während des Herbstzugs von höherer Bedeutung. Aufgrund der hohen Rastbestände des Kiebitz (mit über 1.200, bzw. über 2.000 Ind.in je zwei Teilbereichen) im Herbst ist das Untersuchungsgebiet nach BERNDT et al. (1983) vorläufig als Rastgebiet mit lokaler, bzw. regionaler Bedeutung einzustufen. Dabei sind die ermittelten Gesamtbeobachtungszahlen von über 6.000 Individuen an einem Beobachtungstag mit den gleichzeitig getätigten Beobachtungen im SO-Bereich 'Elskop' sowie S- bis SW-Bereich 'Süderau' im Zusammenhang zu sehen. Faßt**

man diese Teile als einen Bereich (auch naturräumlich!) zusammen, so haben dort zeitgleich ca. 8.000 Kiebitze gerastet. Nach BERNDT et al. (1983) käme diesem Rastflächenverbund eine nationale Bedeutung zu. Für eine endgültige Einstufung müssen aber Zahlen über fünf Jahre vorliegen.

### Vergleich Frühjahrzug - Herbstzug

Der Frühjahrzug zeigte sich im Aktionsmuster ausgeprägter, aber auch viel kürzer, als der Herbstzug. Die beobachteten Individuenzahlen lagen bei nur etwa 13% der des Herbstzuges, ausschließliche Zugbewegungen waren im Verhältnis jedoch fast gleich niedrig (9,1% zu 5,2%) zu beobachten (Tab. 2).

Der Herbstzug zeigt sich weniger eindeutig gerichtet, vielmehr findet eine Zugrichtungstreuung mit Tendenz von Süd bis West statt. Diese beruht vermutlich auf einem Leitlinienzug, der sich im Herbst einerseits entlang der Stör und andererseits entlang der Kremper Au und der Grosse Wettern (Grevenkop) orientiert. Vermutlich konzentrieren sich dann die Schwärme wieder in Elbnähe.

Der Artenanteil liegt im Frühjahr nur unwesentlich höher als im Herbst. Arten, die ausschließlich nur während einer Zugperiode auftraten, waren im Herbst mit 24 Arten häufiger als im Frühjahr (19 Arten).

Die meisten Arten sind Durchzügler; nach der Roten Liste der in Deutschland und/oder in Schleswig-Holstein gefährdeten Vögel gelten **Goldregenpfeifer** als ausgestorben, **Kornweihe**, **Blaukehlchen**, als vom Aussterben bedroht, **Bekassine**, **Gänsesäger**, **Großer Brachvogel**, **Kormoran**, **Sumpfohreule**, **Uferschnepfe**, als stark gefährdet sowie **Braunkehlchen**, **Eisvogel**, **Feldlerche**, **Habicht**, **Kiebitz**, **Kolkrabe**, **Löffelente**, **Rebhuhn**, **Rot-**

**schenkel**, **Saatkrähe**, **Schafstelze**, **Sperber** und **Wiesenpieper** als gefährdet (angegeben ist jeweils die höchste Kategorie, s. auch Tab. 5).

Tab. 5: Liste der während der Rast- und Zugvogelbeobachtungen im Untersuchungsgebiet Sommerland nachgewiesenen gefährdeten Vogelarten mit Angaben zum Gefährdungsgrad (Erläuterung siehe Kap. 4: Methoden) nach den Roten Listen der Bundesrepublik Deutschland (DDA & DSIRV 1991) bzw. Schleswig-Holstein (KNIEF et al. 1990) (RL-D Rote Liste der Bundesrepublik Deutschland, RL-SH = Rote Liste Schleswig-Holstein)

Art	RL-D	RL-SH
Bekassine	2	2
Blaukehlchen	-	-
Birkenzeisig	-	4
Braunkehlchen	3	3
Erlenzeisig	-	4
Eisvogel	3	3
Feldlerche	-	3
Gänsesäger	2	2
Goldregenpfeifer	1	0
Großer Brachvogel	2	3
Kiebitz	3	3
Kolkrabe	3	3
Kormoran	2	3
Kornweihe	1	1
Löffelente	3	3
Rebhuhn	3	3
Rotschenkel	3	3
Saatkrähe	3	3
Schafstelze	3	3
Sperber	3	3
Sumpfohreule	2	3
Uferschnepfe	2	2
Wacholderdrossel	-	4
Wiesenpieper	3	3
E Arten = 24	19	23

Große Arten wie Z.B. Gänse konnten nur im Februar/März 1996 (außerhalb der systematischen Zähltermine) beim Überflug zu weiter entfernt liegenden Nahrungsplätzen beobachtet werden.

Trotz der großen offenen Grünlandflächen und der Nähe zu Bereichen mit Leitlinienzug (z.B. Elbe) scheint das Untersuchungsgebiet nur für relativ wenige Rastvogelarten attraktiv zu sein. Allerdings wurden für den **gefährdeten Kiebitz auffällig hohe Rastbestände** beobachtet.

### Gesamtbewertung

**Insgesamt muß die Untersuchungsfläche in Teilbereichen (im Westen um Stoppunkte 26 bis 29 und im Nordwesten um Stoppunkt 1) nach den "Kriterien zur Bewertung von Lebensstätten für Vögel" (BERNDT et.al. 1983) für das Rast- und Vogelzuggeschehen aufgrund der hohen Rastbestände des Kiebitz (insgesamt an einem Zähltermin über 6000 Ind.; ca. 1200 Ind. an den Stoppunkten 26 bis 29 und ca. 2000 Ind. an Stoppunkt 1) vorläufig als Feuchtgebiet regionaler Bedeutung eingestuft werden. Dabei sind die ermittelten Gesamtbeobachtungszahlen an einem Beobachtungstag im Herbst mit den im gleichen Zeitraum getätigten Beobachtungen im SO-Bereich von 'Elskop' sowie im S- bis SW-Bereich von 'Süderau' im Zusammenhang zu sehen. Faßt man diese Teile als einen Bereich (auch naturräumlich) zusammen, so haben dort zeitgleich ca. 8.000 Kiebitze gerastet. Nach BERNDT et al. (1983) käme diesem Rastflächenverbund eine nationale Bedeutung zu. Für eine endgültige Einstufung müssen aber Zahlen über fünf Jahre vorliegen.**

Diese Aussage ist aber nur gültig unter der Berücksichtigung der hier beauftragten Punkt- Stop- Untersuchungsmethode mit 6 Beobachtungsterminen und relativ geringen Beobachtungszeiten.

Eine weitergehende Bewertung ist im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht möglich, da, sowohl die Anzahl der Beobachtungstage und die Beobachtungszeit pro Termin als Minimum anzusehen sind, als auch keine Nachtzugbeobachtungen gemacht wurden.

**Eine endgültige Bewertung der Flächen des Gemeindegebietes Sommerland für die Nutzung der Windkraft aus ornithologischer Sicht ist ohne eine Brutvogelbestandserfassung unvollständig und von relativ geringer Aussagekraft.**

### **Empfehlungen für das Aufstellen der Windkraftanlagen im Untersuchungsgebiet Sommerland**

Sollte es trotz der vermutlich regionalen Bedeutung des Gebietes zur Ausweisung von Standorten für Windkraftanlagen im Untersuchungsgebiet kommen, ist es erforderlich, daß bei der Planung in Hinsicht auf die Rast- und Zugvögel, welche einerseits durch den Verschattungseffekt der Windkraftanlagen als auch durch Störungen ihrer Interaktionsräume durch die Barrierewirkung betroffen sind (das betrifft in erster Linie die störungsempfindlichen Arten wie Goldregenpfeifer, Großer Brachvogel und Kiebitz) folgendes berücksichtigt wird:

- Aufstellung der Anlagen nicht im westlichen und nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes (vor allem im Bereich der Punkte 1 und 26 bis 29).

Wegen der fehlenden Brutvogeluntersuchung lassen sich derzeit keine weiteren Empfehlungen aussprechen

Weitere Richtlinien finden sich in BÖTTGER et. al. (1990).





## **Linienbestimmung A20 / Nordwestumfahrung Hamburg**

Aktenzeichen der Anhörungsbehörde: LS 162-553.11-A20/West

Die in der AG29 zusammengeschlossenen Verbände nehmen zu obigem Verfahren wie folgt Stellung:

### **Die Planung ist nicht erforderlich.**

Selbst für den von der Landesregierung und der Planung favorisierten Westlichsten der Planungskorridore ist nicht dargelegt, wie die in der politischen Diskussion beschworene Entwicklung des Westens Schleswig-Holsteins durch die Autobahn bewirkt werden soll. Es steht zu befürchten, daß die Autobahn letztlich nur der verkehrlichen Entlastung Hamburgs dienen soll. Selbst wenn dieses Ziel erreicht würde, wäre jedoch zu fragen, ob die Erreichung eines solchen Ziels die vielfältigen Belastungen Schleswig-Holsteins durch den Autobahnbau rechtfertigen würde. Die Planung dient nicht dem Wohl der Allgemeinheit. Sie rechtfertigt deshalb nicht die zu erwartenden erheblichen Eingriffe in bestehende Eigentumsrechte. Im Übrigen täuscht die äußerliche "Glattheit" der Unterlagen über viele inhaltliche Mängel der Planung hinweg. In der jetzigen Form kann die Planung rechtmäßigerweise keinen Bestand haben. Die Planunterlagen erwecken jedoch den Eindruck, daß die Planung um jeden Preis durchgesetzt werden soll; dies wird gerügt. Es sollte möglich sein und wird gefordert, "Schmerzgrenzen" festzulegen, bei deren Überschreitung die Planung aufgegeben wird.

### **Zum Gegenstand der Planung**

Die Planung soll der Vorbereitung der Linienbestimmungsentscheidung des Bundesverkehrsministers dienen. Dies kann sie nur, wenn die gegenseitigen Vorzüge und Nachteile der verschiedenen Varianten in ein richtiges Verhältnis setzt. Dies ist nicht geschehen. Wegen des Umfangs des zu bearbeitenden Materials können die nachfolgenden Anmerkungen nicht vollständig sein. Weiterer Vortrag muß vorbehalten bleiben.

### **Zum Verfahren**

Obwohl nicht alle Unterlagen ausgelegt wurden - es fehlten beispielsweise FFH-Unterlagen zu Niedersachsen, auch wurden viele zum Verständnis der Untersuchungen eigentlich erforderliche Gutachten nicht mit ausgelegt - waren die Unterlagen mit 56 Ordnern viel zu umfangreich, um den Betroffenen und Verbänden eine faire Chance zu einer substantiierten Stellungnahme zu ermöglichen. Dies verstößt gegen die Verfassungsgebote der Chancengleichheit, der Verfahrensfairness und der Gewährleistung rechtlichen Gehörs. Die Unterlagen hätte andererseits aus Rechtsgründen nicht so umfangreich sein dürfen, denn die Planung in gewissen Korridoren ist mit der Bedarfsplanung des Bundes nicht vereinbar und unzulässig (siehe hierzu weiteres unten).

Hierbei ist die von der Landesregierung gewährte Fristverlängerung gegenüber der gesetzlichen Frist nach der Rechtsprechung gar nicht zulässig. Dies hat uU zur Folge, daß Stellungnahmen, die nach Ablauf der gesetzlichen Frist eingehen, später möglicherweise nicht mehr gewertet werden. Es wird mit Blick auf die hier bestehende Rechtsunsicherheit deshalb gefordert, die Auslegung zu wiederholen.

Die vorgelegten Unterlagen hätten im Übrigen gerade im Hinblick auf den Umfang besser

aufbereitet werden müssen. Es fehlen insbesondere zentrale Inhalts- und Stichwortverzeichnisse sowie Literatur- und Gutachtenlisten. Es sind auch vielfach die Untersuchungsmethoden für den schleswig-holsteinischen Teil unterschiedlich zu denen im niedersächsischen Teil.

## Raumordnungsverfahren

Gerade die verfahrensmäßigen Probleme könnten zT bewältigt werden, wenn ein Raumordnungsverfahren durchgeführt würde. Insbesondere würde es im Rahmen des Landesplanungsrechts dem Landesgesetzgeber freistehen, gesetzlich eine längere Frist zur Stellungnahme anlässlich der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vorzusehen. Hierbei sollten die Anforderungen der EU-Richtlinie zur Plan-UVP (2001/42/EG) angewandt werden. Dies betrifft vor allem die gegenüber der bestehenden deutschen Rechtslage verschärften Anforderungen hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung (Artikel 6 der Richtlinie), aber auch hinsichtlich der durch die Richtlinie gestellten materiellen Anforderungen (Anhang I). Nach dieser Richtlinie ist zwingend eine angemessene Frist zur Stellungnahme vorzusehen und ebenso zwingend die Frage von Ausgleichsmaßnahmen (hierzu weiteres unten) auch auf einer "vorgelagerten" Planungsebene wie hier der Linienbestimmung zu bearbeiten.

Auch in der Sache wäre die Durchführung eines solchen Verfahrens geboten. In den Planunterlagen reduziert sich die Abprüfung der raumordnerischen Belange nämlich iW auf die Frage der Erreichbarkeit von Reisezielen mittels Kfz (vgl S. 5 der Raumstrukturellen Untersuchung, Ordner E-1). Das Ergebnis der Untersuchung zeigt, der reduzierten Aufgabenstellung entsprechend, daß die A20 (fast) nur positive raumstrukturelle Auswirkungen hat (Raumstrukturelle Untersuchung, S. 141 ff).

Gerade die abzusehenden und erwünschten Folgen des Baus der A20 (Wirtschaftliche Entwicklung!) müßten jedoch nicht nur als - politische - Begründung für den Bau herangezogen, sondern auch und gerade in ihren negativen Folgen - und diese sprächen dann gegen den Bau - betrachtet werden. Eine Rechtspflicht zur Prüfung verbundener Planungen ergibt sich im Übrigen aus der FFH -Richtlinie; sie wird sich zwingend aus der Plan- UVP-Richtlinie ergeben.

Die raumordnerischen Folgen sind jedenfalls im gesamten Planungsraum beträchtlich. Man darf hierzu die schon oben geltend gemachten jagdlichen Belange ohne weiteres zählen. Vor allem aber wird die Durchführung der Planung dramatische Auswirkungen auf den ländlichen Raum insgesamt durch die zu erwartenden erheblichen Eingriffe in die landwirtschaftliche Struktur haben. Gleichwohl macht sich zB die schleswig-holsteinische Landwirtschaftskammer (anders die niedersächsische Kammer) nicht einmal die Mühe, abzuzählen, wieviele Betriebe bei Realisierung der Planung aufgeben müßten, sondern begnügt sich mit dem schlichten Hinweis, Betriebsaufgaben könnten erforderlich sein. Es sollte der Landesregierung gerade nach den Erfahrungen mit dem Bau der A20 in Lübeck bekannt sein, wie außerordentlich schwierig sich die Neugestaltung des (ländlichen) Raumes nach einem Autobahnbau darstellt. Der Hinweis auf spätere Planungsebenen ist verfehlt.

## Zur Rechtmäßigkeit der Planung

Es kann vielmehr durchaus schon jetzt ermittelt und festgehalten werden, daß eine Planung wie die hier vorgestellte in einer für die Betroffenen zumutbaren Weise nicht durchführbar ist. Um beim Beispiel der Landwirtschaft zu bleiben: In einer Planung, in

der flächendeckend einzelne Biotope kartiert werden, müßte es möglich sein, die erheblichen konkreten Betroffenheiten von Bauernhöfen festzustellen. Das Fehlen derartiger Ermittlungen kann eigentlich nur bedeuten, daß die Planung um jeden Preis durchgesetzt werden soll. Ein solche Durchsetzung wäre nicht rechtmäßig; die Planung widerspricht in vieler Hinsicht geltendem Recht, wie nunmehr an ausgewählten Themen dargestellt werden soll.

Die Planung entspricht nicht der Bedarfsplanung des Bundes.

Die Maßnahme befindet sich nicht im geltenden Fünfjahresplan für Bundesfernstraßen; ihre Planung ist derzeit haushaltsrechtlich unzulässig. Der derzeit gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht von Gesetzes wegen eine Trassierung der A20 im Raum Glückstadt vor. Die Planungen in den Korridoren II und III sind hiermit nicht vereinbar und damit rechtswidrig. Ähnliches gilt auch für gewisse Untervarianten im Korridor I (insbesondere: Hauptvariante I.11). Für die Untervarianten I11.32, 111.33 und 111.34, die östlich bis nach Pinneberg verschwenken, gilt dies ganz besonders. Auch die Prüfung weiterer Details der Trassenplanung (zB: Parallelführung der A20 zur Elbe in Niedersachsen, Nordumfahrung Bad Bramstedt, Vorratsplanung der A22) ist aus den gleichen Gründen problematisch. Es ist deshalb bedeutsam, daß zwar viel öffentliches Kartenwerk in den Planunterlagen reproduziert wird, die - gesetzlich verbindliche! - Bedarfsplankarte aber gerade nicht. Die Abweichung von dieser gesetzlichen Vorgabe bedeutet im Übrigen, daß der Planungsumfang viel zu groß ist.

Der Bedarf für die Autobahn ist nicht gegeben.

Der Bedarf für die Autobahn - auch nur im Sinne einer Verkehrsbe- und Entlastung, die den Bau einer Autobahn rechtfertigen würde - ist nicht erwiesen und jedenfalls bei Erhebung einer Maut für eine Elbquerung nicht gegeben. Die Zielvorstellungen der Planung (Siehe: Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S.5) können nicht unhinterfragt übernommen werden. Ihre Legitimität wird hier bestritten; ihre Realisierung durch die vorliegende Planung ist im Übrigen zweifelhaft.

Zunächst können die raumstrukturellen Folgen der A20 (Wirtschaftsentwicklung) als Bedarfsrechtfertigung nicht herangezogen werden. Diese sind in den Unterlagen nicht (zureichend) quantifiziert. Auch der Ansatz der raumstrukturellen Untersuchungen ist zu kurz gegriffen (siehe hierzu weiteres unten).

Was die Verkehrsuntersuchungen angeht, ist anzumerken: Ihre Methodik ist zu

undurchsichtig, um den einschlägigen rechtlichen Anforderungen zu genügen. Die Methodik ist andererseits, soweit erkennbar, in sich widersprüchlich. Es werden zB Bewertungsansätze aus dem geltenden und dem zukünftigen Bundesverkehrswegeplan vermischt. Unvereinbarkeiten mit früheren (Verkehrs)Untersuchungen werden nicht erklärt. Die Grunddaten über die verkehrliche Entwicklung ("Scenarios") sind, soweit erkennbar, falsch. Es ist durchaus nicht von vornherein mit einer hohen weiteren Verkehrssteigerung zu rechnen; bundesweit scheint sich vielmehr ein Trend zur Abnahme der Verkehre anzuzeichnen.

Die **gesamtwirtschaftliche Betrachtung** ist nicht tragfähig. So sollen sich einige



Planvarianten nach der gesamtwirtschaftlichen Bewertung positiv auf die Umwelt auswirken(!). Die Kosten hinwiederum umfassen nur die Investitionskosten für das Bauwerk (diese im Zweifel zu niedrig) und blenden die gesellschaftlichen Kosten vollständig aus. Denn die Eigentumsbeeinträchtigungen - Wohnwertverluste, Betriebsschädigungen (Landwirtschaft, Gewerbe), Zerstörung jagdlicher Strukturen, ...- werden nirgends erfaßt.

### Zu Unrecht ausgelassene Planungsvarianten

Soweit man der Planung zugesteht, in umfassendem Umfang Alternativen zu prüfen, ist anzumerken, daß zumindest die Prüfung zweier weiterer Globalvarianten sich aufgedrängt hätten; deren Prüfung ist in der Planung zu Unrecht unterblieben.

Dies ist einmal die **Schienen-Straße-Querung bei Glückstadt**, die im Landesraumordnungsplan angesprochen wird und zum anderen eine Planung in einem östlich zum Hamburg gelegenen Korridor (**Ostumfahrung Hamburg**), die sich, anders als die Planungen der Korridore II und III, als A263 im Bedarfsplan befindet und die auch in den einschlägigen Verkehrsuntersuchungen von 1992 und 1998 noch Berücksichtigung fand. Die schlichten Hinweise in der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S. 5f, S. 10 können nicht genügen, um den Ausschluß aus der weiteren Planung zu begründen. Die genannten (Korridor-) Varianten sind nämlich aus Rechtsgründen nach wie vor in die Prüfung einzustellen. Im Übrigen wird als unzureichend gerügt, daß die Korridorwahl fast ausschließlich durch verkehrliche Überlegungen gesteuert wurde.

Im geprüften **Variantenbündel** ist darüber hinaus folgender Mangel augenfällig: Es wird das Gebiet des ehemals geplanten **Flughafens Kaltenkirchen** durch alle Trassenvarianten ausgespart, ohne daß man eine auf den Flughafen verweisende Begründung in den Planunterlagen fände. Dies erinnert fatal an die A20-Planung im Raum Lübeck, die auch in hohem Maße Rücksicht auf Zukunftsplanungen des dortigen Flughafens nahm, ohne daß dies in den Begründungszusammenhängen je so recht zugegeben wurde. Es wird deshalb davon ausgegangen, daß sich in den Planunterlagen weitere Lücken finden, nicht ohne weiteres erkennbar sind.

Schließlich fehlt ausdrücklich die **Nullvariante**. Gerade die Prüfung dieser Variante hätte die Planung gezwungen, überhaupt erst das Problem zu benennen, das durch die Planung gelöst werden soll.

Insgesamt erweisen sich Korridor- und Variantenwahl schon auf dieser Ebene als unzureichend.

### Bauwerksvarianten: ZB Tunnels

Aus Naturschutzsicht und wegen der hohen Kosten ist die Frage, wie die Untertunnelung der Elbe durchgeführt werden soll, von größter Bedeutung. Die Ableitung der Trassenpräferenzen basiert ganz grundlegend auf der Annahme, daß aus Naturschutzgründen Elbtunnel erheblich länger als bautechnisch erforderlich sein werden.

Diese Annahme ist falsch. Gerade mit Blick auf die Privatfinanzierung von Tunnels - deren verfassungsrechtliche Zulässigkeit im Übrigen bestritten wird - ist aus der Perspektive des Investors ein langer Tunnel nicht durchsetzbar. Die Erfahrungen mit dem Bau der A20 in

Lübeck (dort: Wakenitztunnel) lassen erwarten, daß derartige Versprechungen aus frühen Planungsstadien letztlich nicht eingehalten werden.

Der Trassenvergleich ist deshalb unter Zugrundelegung realistischer Annahmen über die Tunnellängen zu wiederholen. Die Planunterlagen lassen ja immerhin erkennen, daß die Frage der Tunnellängen zu den entscheidenden Faktoren für die Bevorzugung oder Benachteiligung von Trassenvarianten zählt. Die hier geforderte modifizierte Untersuchung wird zeigen, daß die Trassenpräferenzen neu geordnet werden müssen.

Es wird sich vor allem aber zeigen, daß bei Zugrundelegung realistischer Annahmen gerade über die Länge eines Elbtunnels die Planung aus Rechtsgründen nicht durchsetzbar sein wird.

Die Planung befaßt sich unzulässigerweise mit vielen "Nebenproblemen" nicht.

Die Planung verweist hinsichtlich gewisser "Nebenprobleme" auf die nachfolgende Planungsebene. Dies kann nicht unwidersprochen hingenommen werden. Viele nicht bearbeitete Probleme sind auch (manachmal sogar: gerade) auf der Ebene der Linienbestimmung zu bearbeiten. Das derartige Probleme dann nicht bearbeitet werden, kann nur so verstanden werden, daß (in Teilen) über die tatsächlichen Probleme der Planung hinweggetäuscht werden soll.

Zerschneidungsprobleme werden zwar in allgemeiner Form angesprochen: Die angedeuteten Lösungsmöglichkeiten werden jedoch nicht zu verbindlichen Bestandteilen der Planung. Es bleibt hier - wie auch sonst in vielen Teilen der Planung - bei einer Bestandsaufnahme (manchmal mehr, manchmal weniger umfänglich), ohne daß die alsdann festgestellten Beeinträchtigungen alsdann systematisch im Sinne von Vermeidung, Minimierung und Ausgleich bearbeitet würden.

Unter dem Thema "Zerschneidung" wichtig wären Fragen der Wildbiologie und oder der Jagd. Selbst wenn man zB nur die Kostenbilanz ins Auge faßte, wäre zu rügen, daß die Planung keine Untersuchungen betreffend die konkrete Erforderlichkeit von Wildschutzmaßnahmen und Querungshilfen enthält. Auch Änderungen der Kostenbilanzen hier würden die relativen Vorzüge der

Trassenvarianten verändern.

Weiter ist zB deutlich, daß gewisse Trassenvarianten in erheblichem Maße **Moorflächen** durchschneiden werden. Dies wird zwar als solches erkannt. Daß dies aber dazu führen wird, daß in erheblichem - dh die Trassenwahl beeinflussenden Maße - Bodenbewegungen durchzuführen und in der Folge zu **Seitenentnahmen** (Baggerseen) oder dergleichen anzulegen sein werden, wird nicht zugegeben, obwohl der hier bestehende Flächenverbrauch und die Belastung durch die Bauphase absehbar und im Vergleich zum "eigentlichen" Bauwerk, der Autobahntrasse, alles andere als vernachlässigbar sind. Das Bundesverwaltungsgericht hat jüngst entschieden, daß Seitenentnahmen zu den Bestandteilen einer Bundesfernstraße gehören. Der Vorhabensträger ist aufgerufen, hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen, auch wenn diese sich ihm nachteilig darstellen mögen.

Schließlich sind im Bereich "Lärmschutz" zwar Grunddaten ermittelt. Es hätte aber - was nicht geschehen ist - durchaus auch einiges zum Umfang der jeweils erforderlichen **Lärmschutzbauten bzw - maßnahmen** gesagt werden können. Interessanterweise wird hierzu beispielsweise im Fall der Osterau-Querung einiges gesagt, allerdings nur im Hinblick darauf,

unter FFH- Gesichtspunkten die Erheblichkeit des Eingriffes zu verneinen. Es ist demgegenüber anzumerken, daß der Einfluß von (Straßen)Lärm auf viele Tiergruppen erheblich ist und im Fall der vorliegenden Planung zu großräumigen Problemen führen kann. Dies erkennt die Planung zwar, es werden hieraus aber keine Folgerungen gezogen. Entsprechende *konkrete* Untersuchungen sind nachzuholen. Mit Blick auf den "Faktor Mensch" hätte sich weiter herausgestellt, daß in bestimmten Ortslagen die gesetzlichen Anforderungen zum Lärmschutz gar nicht eingehalten werden können und mithin gewisse Trassenvarianten aus der Betrachtung ausscheiden. So ist beispielsweise bei Realisierung der östlichen Achsvariante der durch Pinneberg führen Variante dort ein den gesetzlichen Anforderungen genügender Lärmschutz aus baulichen Gründen gar nicht möglich; ähnliches dürfte auch im Fall anderer Ortschaften gelten. Derartige Trassenvarianten wären aufzugeben. Jedenfalls wäre zu ermitteln, welche Lärmschutzmaßnahmen möglich sind und wieviel Lärm beispielsweise die Planung den betroffenen Menschen zuzumuten bereit ist.

Die Vernachlässigung des Faktors "Mensch" zeigt sich auch darin, daß zwar (wenn auch sehr eingeschränkt) über **Mortalitätsraten** bei Tieren nachgedacht wird, hinsichtlich des Menschen (Todesraten durch: Neuverkehre, Lärm, Luftverschmutzung,...) aber nicht.

Hingewiesen wurde bereits auf die Notwendigkeit, auch auf dieser Planungsebene die konkrete Wirkung auf die **Landwirtschaft** im jeweils betroffenen Raum zu bearbeiten. Die vorgelegten Untersuchungen betrachten die gehen von der A20 als "Linie im Raum" aus und fragen, wieviele Betriebe betroffen sein werden. Auch nicht im Ansatz werden die auf dieser Planungsebene möglicherweise erkennbaren Betroffenheiten erörtert. Die Unterlagen sind weit davon entfernt, zur Erörterung der Problematik der Autobahn als wirksam für die "Fläche im Raum" Stellung zu nehmen.

In diesem Zusammenhang ist ein wichtiges Beispiel das Problem der naturschutzrechtlich notwendigen **Ausgleichsflächen. Ausgleichskonzepte** betreffend die Kompensationsflächen für Eingriffe in die Natur werden durch die

Planung überhaupt nicht bearbeitet. Die pauschale Behauptung, daß bei einem Flächenverbrauch für den Straßenkörper von 350-450 ha mit Kompensationsflächen von 1750-2500 ha zu rechnen sei (Ordner 0-1, Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, S. 17), verniedlicht das durch den erforderlichen Ausgleich zu erwartende Problem. Zum Vergleich: Bei einer Trassenlänge von 5 km (entspricht dem ersten Planfeststellungsabschnitt der A20 in Lübeck) würde der Ansatz der Planung (50m Korridor, Ausgleich 1:5) zu Ausgleichsflächen von 125 ha führen. Dies hat die Planfeststellung in Lübeck zunächst auch angesetzt. Festgestellt wurden schließlich circa 350 ha! Eine Vergrößerung des Ausgleichs ist unter Naturschutzgesichtspunkten grundsätzlich zu begrüßen. Es kann aber nicht angehen, Betroffenheiten einfach zu ignorieren, [denn, so](#) wird dem Naturschutz langfristig kein Gefallen getan.

Der Hinweis auf die nachfolgende Planungsebene ist hier auch deshalb verfehlt, weil die Planung Schutzgüter der Flora-Fauna- Habitat- Richtlinie (**FFH- Richtlinie**) und der Vogelschutzrichtlinie (**VS-Richtlinie**) der EU berührt. Nach den genannten Regelwerken wird schon für vorgelagerte Planungsebenen - wie vorliegend die Linienbestimmung - die Festlegung eines auf **die Kohärenz** des Schutzgebietsnetzes NATURA2000 bezogenen Ausgleichskonzeptes verlangt. Die Linienbestimmung darf, wenn - wie hier - prioritäre Gebiete betroffen sind, nicht erfolgen, wenn nicht zuvor eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt wurde (vgl auch die Hinweise des Bundesverkehrsministers zu § 16 FStrG, G1Nr 10(3)). Die Planung hat einen entsprechenden Bericht für die Kommission vorzubereiten. Die vorgelegte Planung stellt sich diesem Problem nicht. Sie versucht derartige Konsequenzen vielmehr zu vermeiden, indem sie die FFH- und Vogelschutzproblematik "weggutachtet". Dies geschieht zB durch die bereits

angesprochene - unrealistische - Annahme langer Elbtunnels, mittels derer die Beeinträchtigung gewisser elbnaher Gebiete vermieden werden soll. Das Vorliegen erheblicher Beeinträchtigungen wird weiter unzulässigerweise mit Blick auf mögliche Kompensationsmaßnahmen verneint. Ebenso reicht es dem FFH- Gutachten, wenn die Errichtung beispielsweise "Grünbrücken mit Leitsystemen" aus seiner Sicht möglich ist.

## Zum Europäischen Naturschutz

Die Planung ist auch über das Problem der festzulegenden Ausgleichskonzepte hinaus mit dem Europäischen Naturschutzrecht nicht vereinbar:

Die Planung geht davon aus, daß außerhalb der von der Landesregierung festgelegten **Gebietskulisse** keine weiteren Schutzgebiete mit europäischem Schutzstatus zu beachten seien. Dies ist falsch; beispielsweise sind in den Elbmarschen die dortigen Vogelschutzgebiete zu klein bemessen. Mit Blick auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zu den sogenannten "Faktischen Vogelschutzgebieten" ist die Planung dort deshalb in Teilen nicht haltbar. Die Planung gibt im Übrigen selber zu, daß die Annahme, die schleswig-holsteinische Gebietskulisse könne vollständig sein, problematisch ist. (Beispiel: Freihaltung eines Korridors (für die Autobahn?) in der Barker/Wittenborner Heide). Im Übrigen ist bekannt, daß die EU- Kommission in der Folge einschlägiger Fachkonferenzen jüngst gefordert hat, auch für Schleswig-Holstein weitere europäische Schutzgebiete zu melden. Der Versuch, diese Argumentation unter Hinweis auf eine Prüfung (negativ ausgefallen) von Gebieten, wie sie von den Naturschutzverbänden vorgeschlagen wurden abzusichern, ist zum Scheitern verurteilt. Maßgebliches Kriterium für die Einordnung als "potentielles FFH- Gebiet" ist nicht eine "zwingende Erforderlichkeit". Hiernach wären zumindest Hörner Au und Himmelmoor ebenso wie die Erweiterung der Pinnauniederung als potentielle FFH- Gebiete zu behandeln. Der freigehalten Korridor im Bereich Barker/Wittenborner Heide ist selbstverständlich gleichfalls im Sinne eines potentiellen FFH- Gebietes zu behandeln. Ähnliche Probleme sind hinsichtlich der Schmalfelder Au und für die Ohlau zu sehen, die zum Gewässersystem der Bramau- Osterau gehören.

Was die **einzelnen Gebiete** angeht, muß die Planung umfassend zugeben, daß der rechtliche Rahmen der Gebietskulisse unzureichend abgesteckt ist. **Die** Eintragungen des Landes in die sogenannten **Standard-Datenbögen** sind unzureichend und müssen von der Planung *ad hoc* ergänzt werden. Eine systematische Beschreibung von **Erhaltungszielen** hat in der schleswig-holsteinischen Gebietskulisse bisher nicht stattgefunden. Die **Erheblichkeitsschwelle** für die Beeinträchtigung betroffener Gebiete wird zu hoch angesetzt. Die Erheblichkeit wird zudem, wie schon gesagt, gelegentlich durch die Einrechnung (möglicher(!)) Ausgleichsmaßnahmen "weggegutachtet".

Das **Schutzregime** für potentielle FFH- Gebiete dürfte mit Blick auf die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zu "Faktischen Vogelschutzgebieten" strenger sein als für ausgewiesene Gebiete. Gerade im Randbereich der Elbe (zB im Bereich der Wedeler Au / Haseldorfer Marsch) "übersieht" die Planung zudem "faktische Vogelschutzgebiete", so daß hier nachzuarbeiten wäre.

An keiner Stelle stellt sich **die** Planung dem Problem, wie bei Auswahl einer Trasse mit erheblichen Beeinträchtigungen Europäischer Schutzgebiete (wenn sie denn zugegeben werden), das erforderliche "zwingende überwiegende öffentliche Interesse" an der Planung begründet werden soll. Es wird nachdrücklich und gerade für den Fall prioritärer

Gebiete bestritten, daß ein solches Interesse für die vorliegende Planung bestehen könnte.

Insgesamt sind auch die Mängel der Planung im Hinblick auf die Anforderungen der Europäischen Naturschutzrichtlinien so, daß zumindest die relative Bewertung der Trassenvarianten nicht tragfähig ist und wiederholt werden muß.

## Zur Bestandserfassung Naturschutz

**Pflanzen.** Der Planung ist zwar zuzugeben, daß hier eine "flächendeckende" Untersuchung angestrebt wurde. Diese bezieht sich allerdings selbstredend nur auf die Planungskorridore, die im Verhältnis zur gestellten Aufgabe, die "Trasse minimalen Schadens" zu finden, zu schmal sind. Darüber hinaus ist die Kartierung mit Blick auf die Einordnung als "Biototyp" bzw. "I5a-Biotop" erfolgt (vgl auch Anhang 2, Ordner B2-19, Biototypenkartierung), ein einengender Gesichtspunkt, dem nicht gefolgt werden kann. Der Erläuterungsbericht Bestandsaufnahme und Bewertung (Ordner B2-1) enthält sich zudem näherer Hinweise zur Methodik (insbesondere **zum** Kartierungszeitraum). Da die Ergebnisse hiervon stark abhängen können, kann letztlich gar nicht beurteilt werden, ob die Bestandsanalyse Pflanzen gelungen ist. Hier sind Klarstellungen von Nöten.

**Tiere.** Die Planung verfolgt den Ansatz der **faunistischen Potentialbewertung** (Ordner B2-25), dh es wird letztlich von der Geeignetheit eines Lebensraumes auf das Vorhandensein von Arten geschlossen. Das Verfahren mag der Planungsbeschleunigung dienen; fachlich geeignet ist es nicht.

**Europäischer Naturschutz.** Demgegenüber scheint eine spezifische Kartierung mit Blick auf den Europäischen Naturschutz (Lebensraumtypen nach **der** FFH- Richtlinie) nicht erfolgt zu sein. Es wird insoweit auf die den bisherigen Meldungen zugrundeliegende Datensammlung des LANU abgestellt, die fallweise - nach den Bedürfnissen der Planung? - ergänzt wird. Ein derartiges unsystematisches Vorgehen kann nicht gebilligt werden; es dürfte auch den rechtlichen Anforderungen widersprechen. Die Planung ist unter Zugrundelegung einer systematischen Vorgehensweise zu wiederholen. Hinzuweisen ist darauf, daß die Bundesländer seit langem rechtlich verpflichtet sind, eine flächendeckendes Monitoring hinsichtlich des FFH- Inventars zu betreiben. Es wird gefordert, daß dies zunächst unternommen wird, bevor mit der Planung - wenn überhaupt - fortgefahren wird.

## Städtebau

Die **städtebauliche Untersuchung** beschränkt sich iW auf eine oberflächlich gehaltene Bestandsanalyse und beschränkt sich im Übrigen auf qualitative gehaltene Allgemeinplätze ("Aufhaltungsfunktion wird beeinträchtigt", "Siedlungsentwicklung wird behindert"). Auch hier gilt, daß sich bereits auf dieser Planungsebene erheblich mehr sagen ließe. Der Hinweis, daß erst "die parzellenscharfe Festlegung der Trassierung" weitergehende Aussagen ermöglichen, geht fehl, denn in vielen Bereichen gerade in Städten sind gerade kleinräumige Trassenverschiebungen gerade nicht möglich. Es wäre geboten gewesen, in wesentlich schärferer Form als geschehen, sich mit der Beeinträchtigung von Flächen- und Wegebeziehungen (zB: Auswirkung der A20 auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz) auseinanderzusetzen. Auch hier gilt ja, daß die Wirkung der A20 sich eben nicht auf eine Linie in der Landschaft beschränkt, sondern die Autobahn tief in den Raum aufgreift. Hinsichtlich der gesamten Umorientierung der Verkehre innerhalb der betroffenen Gemeinden mit den entsprechenden Folgen für die

dortige Bevölkerung ist den Planungen nichts Konkretes zu entnehmen.

Als ein Unterfall der städtebaulichen Problematik wäre das Problem der **Naherholung** in die Betrachtung einzuschließen. Dieses stellt sich aus städtischer Sicht ganz anders dar, nämlich als ein Problem der - möglichst fußläufigen - Erreichbarkeit und nicht - wie in der UVS angedacht - eher als ein Problem der Zerschneidung und Verlärmung des Außenbereichs (obwohl selbstverständlich letztere Belange auch wichtig sind).

Schließlich ist hinsichtlich der erhobenen Grundlegendaten gerade für den Städtebau anzumerken, daß diese in erheblichem Umfange veraltet sind und ein falsches Bild der tatsächlichen Situation ergeben.

## Einzelne Umweltmedien

Ähnlich eingeschränkt und damit unzureichend ist auch die Behandlung anderer Umweltmedien.

**Luft.** Die Planung muß selber zugeben, daß uU die Einhaltung zwingender Grenzwerte der Europäischen Richtlinien zum Immissionsschutz (speziell: Stickstoffdioxid) nicht gewährleistet werden kann. Die hier einzig mögliche Konsequenz, die Planung aufzugeben, wird nicht gezogen.

**Wasser.** Zwar befaßt sich die Planung dem Grunde nach mit der durch Eingriffe in den Wasserhaushalt. Mit Blick auf die abzusehende lange Dauer der Planung hätte jedoch bereits auf die Wasserrahmenrichtlinie und deren Festlegungen abgestellt werden müssen. Unterlassen wird auch, die Folgen großer Unfälle (Chemie/Tank-Laster) zu untersuchen. Bei den Eingriffen gerade in das Grundwasser macht sich bemerkbar, daß "Nebenprobleme" wie das Seitenentnahmen nicht und Probleme zB der Moorentwässerung (gerade im Korridor I) nur am Rande bearbeitet werden. Die erheblichen Probleme beispielsweise im Zusammenhang mit Tunnelbaumaßnahmen und deren Auswirkungen auf die Elbe werden auch nicht im Ansatz konkret angegangen.

**Boden.** Hinsichtlich des Bodens stellt die Planung verschiedentlich rechtsirrig auf das Bundesbodenschutzgesetz ab, daß so für die Planung von Bundesfernstraßen nicht gilt. Auch hier gilt, daß im Hinblick darauf, daß Trassenvariationen in vielen Bereichen kaum möglich sind, der Umfang von Bodenbewegungen hätte ermittelt werden müssen, so daß auch hier tiefgreifende Untersuchungen möglich und geboten gewesen wären.

### Bauphase

Gerade die FFH- Verträglichkeitsstudien zeigen die Bedeutung der Bauphase für die Belastung von Umweltgütern. Ähnliches würde aber auch zB in städtebaulicher Hinsicht gelten. An keiner Stelle wird die Planung hier auch nur im Ansatz konkret. Die Umweltbelastungen durch die Planung werden aufgrund dieser Unterlassung erheblich unterschätzt. Auch hier besteht Nachholbedarf.

## Zusammenfassung

Die Darstellung der Planung, sie sei erforderlich und die entgegenstehenden Belange könnten sich nicht durchsetzen, überzeugt nicht und ist falsch. Gerade bei den mittelbaren Folgen der Planung, insbesondere der Raumordnung, werden die positiven Folgen der Planung beschworen, die negativen aber eher verschwiegen. Die Darstellung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassenkorridore und -varianten krankt an so vielen und erheblichen Mängeln, daß eine gerechte Abwägung (wenn man überhaupt an der Planung festhalten will) auf der Grundlage des vorgelegten Materials nicht möglich ist. Dies schlägt auch auf jede einzelne näher ins Auge gefaßte Variante durch.

Die Planung ist insgesamt wegen Rechtswidrigkeit und Unzumutbarkeit abzulehnen. Soweit dies nicht geschieht, ist zum Mindesten zu fordern, daß die vielfach in der Planung angesprochenen Vermeidungsmaßnahmen (Stichwort: "Lange Tunnels") oder Minimierungsmaßnahmen im Rahmen der Linienbestimmung rechtlich verbindlich festgeschrieben werden.

Es wird gefordert, die Planung - wenn sie denn nicht aufgegeben wird - nach Überarbeitung der Unterlagen neu zu starten. Ergänzend soll zuvor die Rechtslage der hier bestehenden besonderen Problematik angepaßt werden. An den Bund wären die Forderungen zu richten, einen neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu erstellen, der zuvor einer FFH Verträglichkeitsprüfung unterzogen wurde. Es wird davon ausgegangen, das eine A20 / Nordwestumfahrung Hamburg in einem solchen Bedarfsplan nicht auftauchen würde. Des weiteren wäre vom Bund die sogenannte Aarhus-Konvention umzusetzen, damit die Linienbestimmung unmittelbar gerichtlich überprüfbar wird. Schließlich ist das Landesplanungsrecht unter Berücksichtigung der Plan -UVP- Richtlinie anzupassen, damit insbesondere für eine Planung wie die vorliegende von Gesetzes wegen angemessene Fristen zur Stellungnahme gewährt werden können.

Weiterer Vortrag bleibt vorbehalten. Es ist insbesondere vorgesehen, bis zum Ablauf der bekanntgemachten Frist (6. März 2003) den vorliegenden Vortrag zu vertiefen. Soweit die vorliegende oder eine nachfolgende Stellungnahme nach Ablauf der gesetzlichen Frist eingehen sollte, wird vorsorglich Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand beantragt. Zwar scheint hier eine gewisse Rechtsunsicherheit zu bestehen. Es wurde jedoch auf die wiederholten Zusicherungen der beteiligten Behörden vertraut, Stellungnahmen könnten bis zum 6. März 2003 abgegeben werden. Für den Fall, daß sich dies nicht als richtig erweist und auch eine Wiedereinsetzung nicht möglich ist, wird die Wiederholung der Auslegung beantragt.

## **Linienbestimmung A20 / Nordwestumfahrung Hamburg**

Aktenzeichen der Anhörungsbehörde: LS 162-553.11-A20/West

### **Vorbemerkung**

Der Landesjagdverband (LJV) hat zu obigem Vorhaben bereits am 20. Februar 2003 Stellung genommen. Diese Stellungnahme wird nachfolgend in ergänzter Form wiederholt; der bisherige Vortrag bleibt beibehalten.

Hintergrund der zeitlichen Staffelung der Stellungnahme ist die nach diesseitiger Auffassung bestehende Rechtsunsicherheit bezüglich der Stellungnahmefristen im Verfahren. Die gesetzliche Frist lief gemäß § 15 Abs 2 UVPg am 20. Februar 2003 ab. Wie der LJV zwischenzeitlich erfuhr, hat der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein unter Datum vom 7. Februar 2003 gegenüber der BI "Keine A20 um

Elmshorn" erklärt, die Verlängerung der Stellungnahmefrist bis zum 6. März 2003 sei "in Anlehnung an § 140 Abs 4 LVwG" erfolgt. Eine weitere Verlängerung - wie von der BI erbeten - sei nicht möglich, da die Anhörungsbehörde Auslegungs- und Äußerungsfristen nicht beliebig festsetzen könne, sondern an die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften gebunden sei. Die Anhörungsbehörde ihrerseits hat gegenüber dem Landesnaturschutzverband (LNV) unter Datum ebenfalls vom 7. Februar 2003 erklärt, die Behörden seien bei der Linienbestimmung nicht gehindert, im Sinne bürgerfreundlichen Verhaltens wegen des außergewöhnlichen Umfangs der Planunterlagen eine längere Stellungnahmefrist als im Gesetz vorgesehen zuzugestehen. Die beiden Äußerungen stehen ersichtlich zueinander in Widerspruch und zeigen, daß die vorn LJV angemerkte Rechtsunsicherheit unzweifelhaft besteht. Der Hinweis des Ministers auf § 140 Abs 4 LVwG ist jedenfalls verfehlt. Denn die Vorschrift bezieht sich auf das Planfeststellungsrecht, während es vorliegend um ein Linienbestimmungsverfahren geht. Zudem handelt es sich um § 140 LVwG um eine Vorschrift des Landesrechts, während die Linienbestimmung von Bundesfernstraßen bundesrechtlich geregelt ist (§§ 16 FStrG; 15 UVPg). Vor diesem Hintergrund wird zunächst **beantragt**,

**Wiedereinsetzung** in den vorherigen Stand zu gewähren, soweit die nachfolgende Stellungnahme - entgegen der diesseitigen Auffassung - Gesichtspunkte enthalten sollte, die von der Anhörungsbehörde nicht als Erläuterung der ersten Stellungnahme angesehen werden;

**hilfsweise**,

soweit Wiedereinsetzung nicht möglich ist, eine **Neuauslegung der Planunterlagen** vorzunehmen.

Der Anspruch auf Wiedereinsetzung wird mit dem Hinweis auf den Vertrauensschutz begründet; es liegen immerhin mehrfache Äußerungen der beteiligten Behörden vor, daß die Abgabe einer Stellungnahme bis zum 6. März 2003 möglich ist. Der LJV bitte ausdrücklich um **Bescheidung dieses Antrages** durch die Anhörungsbehörde sobald wie möglich nach dem 6. März 2003.

Im Übrigen wird **beantragt**,

die Planung aufzugeben,

**hilfsweise**,

solche Änderungen in den Planunterlagen vorzunehmen, wie sie sich aus den nachfolgenden Ausführungen ergeben und die Pläne erneut auszulegen.

**Zur Begründung wird wie folgt vorgetragen:**

**Zur Betroffenheit**

**Die Planung ist nicht erforderlich.**

**Ziele und Zielerreichung**

**Bedarfsrechtfertigung**



Zum konkreten Bedarf

Plausibilitätskontrolle der vorgelegten Prognose  
Belastungen der Elbkreuzung  
Veränderung der Belastungen von Ortsdurchfahrten

Zur methodischen Kontrolle  
Eingangsparameter  
Fixierung auf den Kfz-Sektor  
Modellkalibrierung und Bezugsfall  
Keine Berücksichtigung des abschnittswiseigen Baus

Zwischenergebnis: Keine konkrete Bedarfsbegründung vorhanden

Unzulässigkeit des Ausschlusses der Nullvariante

Qualifizierte Nullvariante

Keine Bedarfsrechtfertigung durch den Bedarfsplan

Keine konkrete Bedarfsbegründung durch den Bedarfsplan

Die Planung entspricht nicht der Bedarfsplanung des Bundes

Die Planung ist derzeit haushaltsrechtlich unzulässig

Raumordnung

Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Die Bedeutung der FFH-Richtlinie

Überalterung des Bedarfsplans

Zusammenfassung

## **Zum Gegenstand der Planung**

**Auswahl des Planungskorridors**

**Auswahl der Linie / Trasse**

**Linienbestimmung und Plan- UVP- Richtlinie**

**Zum (erforderlichen) Regelungsgehalt der Linienbestimmungsentscheidung**

## **Zum Verfahren**

**Zu den Planunterlagen**

## **Raumordnungsverfahren**

Kompetenz des Landes und Einbindung der Plan- LTVP -Richtlinie

Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens in der Sache

## **Zu den von der Planung bereit gestellten Abwägungsgrundlagen zu**

### **Unrecht ausgelassene Planungsvarianten**

Nullvariante

Schienen/Straße-Querung bei Glückstadt

**Ostumfahrung** Hamburg

Krause-Bogen

Varianten im Bereich des Flughafens Kaltenkirchen

Zwischenergebnis

Unterschlagnene "Nebenprobleme" der Planung

Seitenentnahmen

Tunnelaushub

Querungshilfen

Lärmschutz

Unzureichende Grunddaten

Beschränkung der Rechnung auf die A20

Rechnung ohne Lärmschutzbauten

Grundsatz

Ausnahme: Lärmschutzbauten zur Verminderung der FFHErheblichkeit

Lärm und weitere Tiergruppen

Ermittlung von Lärmbetroffenheiten für das "Schutzgut Mensch"

Zwischenbewertung

Mortalitätsraten

Ausgleichsflächen

Bedeutung für die Landwirtschaft

Zusammenhang mit dem Europäischen Naturschutzes

## Zum Vernetzungsgedanken im Allgemeinen

Zur Bestandserfassung im Naturschutz

P f l a n z e n

T i e r e

Lebensraumtypen

Probleme des Europäischen Naturschutzes

Zur Gebietskulisse

Mängel der Standard-Datenbögen

Benennung der Lebensraumtypen  
Benennung der Erhaltungsziele

Zwischenergebnis

Zur Erheblichkeitsschwelle

Schadensbegrenzungsmaßnahmen

Schadensbegrenzungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen

Zum "zwingenden überwiegenden öffentlichen Interesse"

Zwischenergebnis

Einzelne Umweltmedien

L u f t

W a s s e r

B o d e n

L ä r m

Zu den raumordnerischen Untersuchungen

Raumstrukturelle Untersuchungen

Agrarstrukturelle Untersuchungen

Städtebau

Zusammenfassung; Lücken

Wirtschaftlichkeit

Allgemeines

Fehlende gesellschaftliche Kostenansätze

Induzierter Verkehr

Der Nutzen der Autobahn für die Umwelt

Zur Rolle der Tunnelbaukosten

Bauphase

**Zusammenfassung; Schlußbemerkung**

## Zur Betroffenheit

Die Betroffenheit durch die Planung der A20 / Nordwestumfahrung Hamburg ergibt sich vorliegend maßgeblich aus dem Eingriff in jagdliche Belange. Nach den Zielvorstellungen des Bundesjagdgesetzes und des Landesjagdgesetzes sind diese umfassend zu verstehen und schließen zunächst die Hege (§ 1 Abs 2 BJagdG), aber auch die Erhaltung der Lebensgrundlagen des Wildes, die Vernetzung und Wiederherstellung der Lebensräume wildlebender Tiere in einem artenreichen Beziehungsgefüge (§ 1 Abs 3 Nr 1 LJagdG) und schließlich die Erhaltung, Verbesserung, Vermehrung und Vernetzung von natürlichen und naturnahen Wildtierlebensräumen, insbesondere durch Förderung von naturraumtypischen Pflanzengesellschaften, Sukzessionsflächen und Feuchtbiotopen (§ 2 Nr 1 LJagdG) ein. In diesem Sinne dient die Jagd dem Wohl der Allgemeinheit (vgl § 1 Abs 3 Nr 4 LJagdG).

Eine Planung wie die vorliegende bedeutet weitreichende Eingriffe in die Raumstruktur, insbesondere durch die Zerschneidung von Lebensräumen und die Unterbrechung von Wanderungskorridoren. Gleichfalls weitreichend sind die Eingriffe in die räumliche Organisation der Jagd insbesondere durch die zu erwartende Zerschneidung von (gemeinschaftlichen) Jagdbezirken.

Betroffen von der Planung ist deshalb nicht nur der Landesjagdverband insbesondere in seiner Eigenschaft als anerkannter Naturschutzverband. Betroffen sind auch und maßgeblich die Jagdgenossenschaften und Jagdpächter in ihrem aus dem Eigentum fließenden (§ 3 Abs 1 BJagdG) Jagdrecht.

Der LJV weist darauf hin, daß seiner Meinung nach die Jagdgenossenschaften auch in Funktion als Träger öffentlicher Belange hätten beteiligt werden müssen. In diesem hätten ihnen wie den anderen Trägern öffentlicher Belange insbesondere die Planunterlagen zugestellt werden müssen. Der LJV rügt diese Unterlassung und beantragt eine ergänzende Anhörung der Jagdgenossen nach vorheriger Zustellung der Planungsunterlagen.

Es wird vorab gerügt, daß die jagdlichen Belange in der Planung nur sehr ungenügend bearbeitet werden. In den Tabellen 7, 8 der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, S. 21ff (Ordner 0-2) etwa werden die jagdlichen Belange nicht erwähnt. Sie sind gleichwohl nach dem Eingeständnis der Planung durchaus von Bedeutung für die Umweltverträglichkeitsprüfung der Planung. Immerhin findet sich in der genannten Unterlage (dort: S. 54) der Hinweis auf eine wildbiologische Untersuchung. Die genannte Untersuchung ist allerdings noch nicht fertig (dort: S. 29) und muß deshalb in die Planung auch erst noch eingearbeitet werden. Die dort (S. 29) aufgestellte Behauptung, die "vorläufigen Ergebnisse und Vorabschätzungen seien in der UVS berücksichtigt worden", ist falsch. Denn die Behauptung findet sich in der UVS der Stufe I, deren Gegenstand die

Bestimmung der Planungskorridore war (Allgemeinverständliche Zusammenfassung, Ordner 0-2, S. 4). Diese Korridorwahl aber war lange vor dem auf der genannten Unterlagen als Abschlußdatum genannten "Oktober 2002" abgeschlossen. Eine Berücksichtigung von Ergebnissen eines erst für 2003 fertigzustellenden Gutachtens in der UVS I ist vom Planungsablauf her völlig ausgeschlossen. Dieses "Detail" ist nur ein Beispiel dafür, daß die Planunterlagen in sich in vielfacher Hinsicht widersprüchlich und in ihren Aussagen schon aus formalistischen Gründen durchaus nicht immer glaubwürdig sind.

Der LJV fordert, daß die jagdlichen Belange im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Linienbestimmungsverfahren erörtert werden. In den bisher durchgeführten Untersuchungen wurde der Bestandsaufnahme zum Thema "Wild" entschieden zu wenig, der zum Thema "Jagd" praktisch kein Raum gegeben. Es gibt zwar in der Unterlagen verstreute einschlägige Hinweise; diese sind aber pauschaler Natur (vgl zB Zusammenfassender

Erläuterungsbericht, Ordner 0-1, S. 66). Die Karten der UVS II (Ordner B2-1 und nachfolgende) enthalten zwar Darstellungen von Wildlebensräumen und zumindest in der Legende auch einen Hinweis auf Wildkorridore. Diese beziehen sich aber ersichtlich nur auf Rotwildvorkommen. Eine auch nur annähernde vollständige Erfassung der Tatbestandslage ist hiermit aber nicht verbunden (vgl. auch die Darstellung in Anhang 7 zur UVS II). Das Tabellenwerk der UVS I (Zusammenfassender Erläuterungsbericht, Ordner 0-1, Tabellen 4.1 bis 4.4, S. 107ff) läßt in keiner Weise die Berücksichtigung jagdlicher Belange, schon gar nicht in herausgehobener Weise, erkennen. Die UVS der Stufe II verhält sich letztlich nicht anders. Nach dem Erläuterungsbericht, UVS II, Ordner B2-1, S. 105ff findet zwar eine umfassende - wenn auch im Einzelnen und in der Methodik zu kritisierende (s.u.) Erfassung des faunistischen Inventars statt, gleichwohl fallen auch hier die jagdlichen Belange wiederum durch die Maschen irgendwelcher nicht genannter Vorgaben der Planung. Dies wird besonders deutlich an der Beschreibung der faunistischen Konfliktbereiche (Erläuterungsbericht, UVS II, Ordner B2-1, S. 129ff); die Erkenntnislücke wird dort auf S. 134 im Übrigen auch noch einmal ausdrücklich festgehalten.

Würden die jagdlichen Belange ihrer Bedeutung entsprechend in die Planung eingearbeitet, würde sich einmal ergeben, daß die insgesamt gegen die Planung sprechenden Belange gewichtiger sind als bisher von der Planung zugestanden und zum anderen, daß sich die Abschätzung der relativen Wertigkeit der verschiedenen Trassenvarianten erheblich verschieben würde.

Umgekehrt bedeutet dies, daß die vorgelegten Planungsunterlagen insbesondere nicht geeignet sind, eine gerechte Entscheidung darüber, ob die Autobahn gebaut werden soll, und wenn ja, welche Variante gewählt werden soll, zu begründen. Die Planunterlagen sind - wenn nicht von der Planung insgesamt Abstand genommen werden soll - grundlegend zu überarbeiten und es ist die Öffentlichkeitsbeteiligung zu wiederholen. Es kann hierbei nicht einfach mit der Vorlage eines weiteren Gutachtens sein Bewenden haben. Dies gilt umso mehr, als ein solches "nachgeklapptes" Gutachten ohnehin nur Feigenblattfunktion haben könnte. Es ist vielmehr eine systematische Untersuchung der jagdlichen Belange anzustellen und insgesamt in die Planung einzubringen. Vorbild für die zu stellenden Minimalanforderungen in methodischer Hinsicht können die von der Planung vorgelegten agrarstrukturellen Untersuchungen (Ordner G - Schleswig-Holstein; Ordner K - Niedersachsen) sein.

In diesem Sinne beantragt der LJV deshalb,

eine jagdstrukturelle Untersuchung anzustellen und mittels Neuauslegung in das Verfahren einzubringen, die auf der Betroffenheit der flächenmäßigen jagdlichen Grundstrukturen den *gemeinschaftlichen Jagdbezirken der Jagdgenossenschaften* aufbaut. Hierbei sollten Beeinträchtigungen ermittelt und dargestellt werden, die sowohl durch Zerschneidung der Jagdbezirke entstehen wie auch aus "Abschnürungseffekten" von außen. Letzteres wäre insbesondere der Fall, wenn die Führung der Autobahn dicht an einem Jagdbezirk entlang führen würde und diesen zwar nicht durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme berührt, aber sehr wohl zB dadurch, daß Wild den Jagdbezirk wegen des Vorhandenseins der Autobahn in der Nachbarschaft nicht mehr erreichen kann.

Die Planung weist aber nicht nur in Bezug auf die jagdlichen Belange, sondern auch sonst erhebliche Mängel auf. Hierzu wird nachfolgend vorgetragen. Wegen der Fülle des Materials muß die Darstellung sich auf eine Auswahl beschränken.

**Die Planung ist nicht erforderlich.**

## Ziele und Zielerreichung

Hinsichtlich der Erforderlichkeit der Planung stellen sich eine Reihe und teilweise komplex ineinander verwobener Fragen. Zu fragen ist,

welches Ziel angestrebt wird

ob die Planung dieses Ziel erreicht

und ob die Zielerreichung auch angesichts rechtlicher oder "bloß" tatsächlicher Hindernisse (entgegenstehender Belange) gerechtfertigt ist.

Der Planung ist immerhin zuzugeben, daß sie *Ziele* benennt (vgl. Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort S. 10). Dies reicht aber nicht. Die Planung hätte vielmehr das konkrete *Problem* benennen müssen, daß mit ihr gelöst werden soll. Die Erforderlichkeit wird ja beispielsweise nicht dadurch begründet, daß man den Wunsch ausspricht, die A20 in Richtung Westen zu verlängern und dort an das Fernstraßennetz anzubinden. Dies mag ein Ziel der Planung sein. Es trägt aber die Erforderlichkeit nicht, denn dies würde voraussetzen, daß eine solche Verknüpfung notwendig ist.

Zu den von der Planung (aaO) genannten Zielen gehören ganz dominant die Entlastung Hamburgs sowie die Stärkung Hamburgs als Metropolregion, als zweites wohl die Steigerung der Attraktivität Schleswig-Holsteins als Transitland und schließlich die Verbesserung der Anbindung Schleswig-Holsteins, insbesondere der Westküste sowie weiter nachrangig die Entlastung von Ortsdurchfahrten und die allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ganz vorrangig sind hierbei verkehrliche Zielvorstellungen im Sinne einer zu erwartenden Auslastung der zukünftigen Autobahn, der verbesserten verkehrlichen Erreichbarkeit (beschränkt auf Kfz) vorgegebener Reiseziele und ggfs der Entlastung etwa von Ortsdurchfahrten. Dies wird deutlich auch daran, daß die Zielvorstellungen der Planung insgesamt, wie

im Ordner 0-2 dargestellt, sich praktisch unverändert im Ordner F (Verkehrsuntersuchung, dort: Kurzfassung S. 1 f, Langfassung, S. 1), wiederfinden.

Selbst wenn die genannten Ziele erreicht werden würden, wäre zu fragen, ob die Zielerreichung die vielfältigen durch die Autobahn zu erwartenden Belastungen Schleswig-Holsteins rechtfertigen würde. Aus der Sicht des LJV sind die gewählten Ziele, die letztlich auf eine Befürwortung von mehr Verkehr abstellen, nicht gutzuheißen. Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, daß die Zielerreichung nachgewiesen wäre. Im Übrigen gilt: Selbst für den von der Landesregierung und der Planung favorisierten westlichsten der Planungskorridore ist nicht dargelegt, wie die in der politischen Diskussion beschworene Entwicklung des Westens Schleswig-Holsteins durch die Autobahn bewirkt werden soll. Es steht zu befürchten, daß die Autobahn letztlich nur der verkehrlichen Entlastung bzw der sonstigen Stärkung der Metropolregion Hamburg dienen soll.

Es ist jedenfalls nicht zu erkennen, daß die Planung dem Wohl der Allgemeinheit dienen würde. Sie rechtfertigt die vielfältigen Eingriffe in entgegenstehende öffentliche Belange und die Rechte Betroffener nicht.

## Bedarfsrechtfertigung

Eine öffentliche Planung, die in Eigentumsrechte eingreift, muß dem Wohl der

Allgemeinheit dienen (Artikel 14 des Grundgesetzes). Hieraus hat die Rechtsprechung abgeleitet, daß eine solche Planung nicht aus sich selbst heraus gerechtfertigt ist, sondern des Nachweises einer Rechtfertigung bedarf (Bedarfsrechtfertigung, Planrechtfertigung). Unabhängig von dieser Anforderung des nationalen Rechts enthält die Flora- Fauna-Habitat- Richtlinie (FFH- Richtlinie, 92/43/EG) der Europäischen Union in ihrem Artikel 6 eine Anforderung, wonach Pläne und Projekte, die ein Europäisches Schutzgebiet (Vogelschutzgebiet oder FFH- Gebiet) einzeln oder in Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich zu beeinträchtigen geeignet sind, nur zulässig sind aus *zwingenden überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses*. Auch dies ist (auch) als Bedarfsrechtfertigungsklausel zu lesen.

Ergänzend, aber in gegenläufigem Sinne, ist zu berücksichtigen, daß § 1 Abs 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) festlegt, daß der Bedarf der in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommenen Vorhaben für Linienbestimmung und Planfeststellung verbindlich festgelegt sei.

Dies bedeutet, daß folgende Fragen zu bearbeiten wären: Nämlich einmal, ob ein konkreter Bedarf nachgewiesen sei und ob dieser insbesondere ein zwingendes überwiegendes öffentliches Interesse im Sinne des Artikels 6 der FFH- Richtlinie darstellen könne. Soweit ein konkreter Bedarf nicht nachgewiesen ist, wäre zu fragen, ob dieser Nachweis durch die Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ersetzt werden kann.

Zum konkreten Bedarf

Der Nachweis des Bedarfs knüpft regelmäßig an eine verkehrsprognostische Darstellung der Be- und Entlastungswirkungen der Autobahn an. Dies ist auch vorliegend der Fall (Ordner F). Soweit raumstrukturelle Überlegungen ergänzend herangezogen werden, reduzieren sich diese auf die Frage der Erreichbarkeit durch Kfz, also letztlich auf eine verkehrliche Überlegung. Die Gültigkeit einer Prognose hängt nach der Rechtsprechung davon ab, ob mit einer wissenschaftlich vertretbaren Methodik und mit den korrekten Eingangsdaten gearbeitet wird. Es wird also nicht so sehr das Ergebnis der Prognose, sondern deren Methodik hinterfragt.

Es ist zunächst anzumerken, daß die Planung (Ordner F) sich zur Methodik der Verkehrsuntersuchung, insbesondere was die Rechenverfahren angeht, praktisch vollständig ausschweigt. Die Verkehrsuntersuchung kommt sogar völlig ohne Hinweise auf die einschlägige wissenschaftliche Literatur aus. Es wird insoweit beantragt,

die Methodik der Verkehrsuntersuchung einschließlich der verwendeten Rechenverfahren nebst Nachweis von deren Anwendbarkeit vorzulegen.

Soweit der beauftragte Gutachter sich weigert, die von ihm benutzte Methodik offen zu legen, wird hilfsweise beantragt,

einen Gutachter zu beauftragen, der mit der Offenlegung der von ihm benutzten Methodik einverstanden ist und ein entsprechendes neues Verkehrsgutachten in die Planung einzubringen.

Plausibilitätskontrolle der vorgelegten Prognose



Die Reichweite der Gültigkeit verkehrsprognostischer Methoden kann als umstritten gelten. Es bedarf vorliegend keiner weitreichenden Darstellung hierzu. An zwei einfachen Beispielen kann vorliegend gezeigt werden, daß die vorgelegte Untersuchung nicht einmal einfachste Plausibilitätskontrollen übersteht, mit der Folge, daß sich als Grundlage einer Bedarfsrechtfertigung ausscheidet.

Belastungen der Elbkreuzung

Ein Blick in die vorhandenen Verkehrsprognosen zur verkehrsprognostischen Aussagen zur Nordwestumfahrung Hamburg zeigt folgendes. In der

Wirkungsabschätzung "Großräumige Umfahrung Hamburgs" von 1992 (ISB, IVV, ILS und Heusch-Boesefeld) - Kurzfassung - ergeben sich (dort: Seite 26; Bild 6) für die Planfälle einer Nordwestumfahrung

V 1.1.: 8.000 Kfz/Tag

V 2.1.: 24.000 Kfz pro Tag.

Die

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung A20 - Großräumige Umfahrung der

Metropolregion Hamburg - Ergebnisdarstellung

vom Februar 1998 verhilft den Elbquerungen immerhin schon zu Werten zwischen **Variante**

**1.1.:** 16.300 Kfz/Tag

und

**Variante III:** 36.300 Kfz/Tag.

Die jetzige Planung (Ordner F., Kurzfassung, Tabelle 5.1, Seite 12 und Tabelle 7.11, S. 74 der Verkehrsuntersuchung, Langfassung) bringt es sogar auf Werte zwischen

**0.1.10:** 31.000 Kfz /Tag (bei Maut: 24.000)

und

**M.III.34:** 51.000 Kfz/Tag (bei Maut: 34.000)

im Bereich der Elbquerungen. Rechenmethoden, die zu derartigen Schwankungen der Voraussagen führen, dürfen keinen Vertrauensschutz für sich beanspruchen. Die von der Planung genannten Zahlen sind deshalb unglaubwürdig; ein konkreter Bedarf für die Autobahn kann nicht als nachgewiesen gelten.

Darüber hinaus sind die zuletzt genannten Zahlen Werte für den Fall, daß die Elbquerungen nicht mit Maut belegt sind, so daß Abstriche zu machen wären (vgl hierzu: Tabelle 7.11, S. 74 der Verkehrsuntersuchung, Langfassung). Es wird möglicherweise gerade so gerechnet, daß eine Rechtfertigungsgrenze für eine Autobahn gerade noch erreicht wird.

### **Veränderung der Belastungen von Ortsdurchfahrten**

Tabelle 4.20, Seite 150ff, des Zusammenfassenden Erläuterungsberichts Ordner 0-1, weist

die Veränderungen der Verkehrsstärken in ausgewählten Ortsdurchfahrten auf. In Glückstadt wird hier ein Zuwachs für die Varianten Ix zwischen 467% und 640% errechnet. Für Heist ergibt sich bei den Varianten III.30 (31) ein Zuwachs von 635 (624) %. Die Zahlen werfen die Frage auf; ob - was erforderlich wäre - unter Zugrundelegung einer *capacity restraint* Methode gerechnet wurde. Jedenfalls für Glückstadt liegt der prognostizierte Zuwachs im Bereich des verkehrstechnisch Unmöglichen. Es ist deshalb bedeutsam, daß sich dem Gutachten nicht entnehmen läßt, ob die genannte Methode angewandt wurde. Jedenfalls versagt auch in diesem Bereich die Verkehrsuntersuchung schon gegenüber einer simplen Plausibilitätskontrolle.

## **Zur methodischen Kontrolle**

In **methodischer Hinsicht** sind nunmehr folgende Anmerkungen zu machen.

### **Eingangsparameter**

Die Eingangsparameter der Untersuchung (namentlich die Strukturdaten und globale Verkehrsentwicklungszahlen) sind, soweit erkennbar, völlig überzogen. Es werden zB globale Verkehrszuwächse von bis zu 80% angesetzt (Langfassung, S. 10ff, vgl auch Tabelle 2.1 auf S. 5). Es kann nur vermutet werden, daß derartige Ansätze dem Bemühen geschuldet sind, die Bauwürdigkeit der Autobahn herbei zu rechnen. Die unterstellte globale Verkehrsentwicklung widerspricht dem derzeit bestehenden Bundestrend zu einer stabilisierten bzw abflachenden Verkehrsbelastung auf den Bundesfernstraßen.

Der Hinweis auf den in Entwicklung befindlichen neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und eine diesem zugeordnete Ifo-Strukturdatenprognose (Verkehrsuntersuchung, Langfassung, S. 4) kann den Einwand nicht entkräften. Im Gegenteil beruft sich die Planung maßgeblich auf den derzeit gültigen Bedarfsplan (Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S. 2). Dies ist in sich eine schwerwiegende methodische Inkonsistenz. Denn da die Methoden der jeweiligen Bundesverkehrswegepläne voneinander abweichen, kann nur das eine oder andere gelten; die Planung darf sich nicht fallweise auf den einen oder anderen berufen.

Es wird diesseitig und entgegen dem in der Planung suggerierten Trend diesseitig davon ausgegangen, daß ein neuer Bedarfsplan die A20 / Nordwestumfahrung Hamburg eben nicht mehr - jedenfalls nicht mehr zur Gänze und jedenfalls nicht im vordringlichen Bedarf enthalten wird. Die derzeitige Planung kann deshalb (nur) so verstanden werden, daß sie als Vorbereitung auf den zukünftigen Bedarfsplan dem Bund die Option anzubieten soll, jede A20 durch Schleswig-Holstein zu bauen, die er will. Dies mag verständlich sein unter dem Gesichtspunkt, daß irgendeine A20 durch Schleswig-Holstein auf jeden Fall gebaut werden soll. Ein sachlicher Grund für die Planung entsteht hierdurch nicht.

### **Fixierung auf den Kfz-Sektor**

Die Verkehrsuntersuchung ist fälschlich ausschließlich auf den Kfz-Sektor fixiert. Nach der Langfassung, S. 72 heißt es: "In den Planfällen mit Elbquerung I verläuft die A20 in unmittelbarer Nähe der Elbfähre und übernimmt vollständig deren Funktion." Die Planung übersieht hierbei, daß die Elbfähre - anders als dies bei einer Autobahn der Fall wäre - von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden kann!

### **Modellkalibrierung und Bezugsfall**

Eine Formulierung wie "Das Verkehrsmodell A20 basiert auf den Daten zur derzeitigen Aktualisierung der Bundesverkehrswegeplanung." (Verkehrsuntersuchung, Langfassung., S. 6) ist schon sprachlich verunglückt, es sei denn, das zu Grunde gelegte Modell wäre datenabhängig (??). Es mag ferner zwar richtig sein, daß das Analysenetz die im Jahr 2000 unter Verkehr stehenden Straßen erfaßt. Dieses Netz hat aber schon nichts mehr mit der im nachfolgenden Satz genannten "Matrix der Verkehrsbeziehungen" zu tun, denn diese dürften auf die Relationen zwischen Verkehrszellen abstellen.

Es wird sodann dort gesagt, daß die "Matrix der Verkehrsbeziehungen" "geeicht" wird. Unbeschadet der Frage, ob vorn durchschnittlich gebildeten Bürger erwartet werden kann zu wissen, was eine "Matrix" ist, zeigt die Formulierung dem insoweit Wissenden jedenfalls, daß hier eine Eichung erfolgt ist. Ein Nachforschen in den Unterlagen zeigt jedoch weiter, daß das Ergebnis der Eichung nicht mitgeteilt wird. Hierzu wäre nämlich eine Anwendung des Modells auf den Ist-Fall erforderlich und mit den einschlägigen Zählwerten zu vergleichen. Eben dieser Vergleich findet sich in den Unterlagen nicht. Er wäre von erheblicher Bedeutung, denn er würde der Öffentlichkeit ein erstes Bild über die zu erwartenden Fehlerquoten in verkehrsprognostischen Rechnungen vermitteln (auf dieser Stufe üblicherweise bereits 10%).

Als nächstes spezifisch für die vorliegenden Untersuchung und hochproblematisch ist die Einführung und Behandlung des sogenannten "Bezugsfalls". Üblicherweise wird der prognostische Wert einer Straße mit einem "Nullfall" verglichen. Das gewaltige Maßnahmenbündel des Bezugsfalls (Verkehrsuntersuchung, Langfassung, S. 8) verfälscht diesen Ansatz erheblich; über den Umfang der Verfälschung schweigen sich die Unterlagen aus. Zum mindesten wäre das Bezugsnetz auch für das Jahr 2000 zu berechnen gewesen, um wenigsten einen gewissen Vergleich zu erhalten. Vorliegend wird nur der Bezugsfall 2015 gerechnet (vgl. Abbildungsverzeichnis, Landfassung, S. vf); und selbst dieser findet sich im Tabellenverzeichnis (Langfassung S. vii) nicht mehr wieder (warum nicht?).

**In der Konsequenz** bedeuten schon diese wenigen Punkte, daß in der vorliegenden Fassung der Untersuchung die **Rechenergebnisse zur Auswirkung der A20** praktisch zur **Makulatur** geraten.

### **Keine Berücksichtigung des abschnittswisen Baus**

Es wird auch von der Planung nicht bestritten, daß die A20, wenn sie denn gebaut wird, jedenfalls abschnittsweise gebaut wird. Bei einer Gesamtlänge von 60 bis 80 km dürfte von etwa 10 Planfeststellungsabschnitten auszugehen sein. Die Realisierung von zwei Planfeststellungsabschnitten in Lübeck ab Linienbestimmung (1995) wird insgesamt mehr als zehn Jahre in Anspruch nehmen. Für die A20 / Nordwestumfahrung Hamburg dürfte demnach von einem Generationenprojekt auszugehen sein. An keiner Stelle in den Planunterlagen wird auf die Folgen hieraus eingegangen. Für die Verkehrswirksamkeit wird darauf abgestellt, daß die A20 und das Bündel der Maßnahmen des Bezugsfalls (s.o.) bis 2015 fertig gestellt sein werden - eine völlig unrealistische Annahme. Die für die Betroffenen möglicherweise völlig anderen (und möglicherweise fatalen) Verkehrsauswirkungen einer nur teilweise gebauten A20 werden nirgends behandelt.

### **Zwischenergebnis: Keine konkrete Bedarfsbegründung vorhanden**

Wie sich aus der vorangehenden - notwendig bruchstückhaft bleibenden -

Plausibilitätskontrolle bzw Methodenkontrolle ergibt, gelingt der Planung der *konkrete* Nachweis der Erforderlichkeit einer A20 / Nordwestumfahrung Hamburg nicht. Dies gilt umso mehr, als manchen Abschnitte ersichtlich nur eine Belastung weit unterhalb der Bauwürdigkeitsschwelle (bis zu dtv= 17.000 nach unten, Zusammenfassender Erläuterungsbericht, Ordner 0-1, S. 8; vgl auch Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S. 12) zugeordnet werden kann - dies erst recht in den Planungsfällen "mit Maut".

## Unzulässigkeit des Ausschlusses der Nullvariante

Die Planung schließt die Betrachtung der Nullvariante ausdrücklich aus (Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S. 5f; Zusammenfassender Erläuterungsbericht, Ordner 0-1, S. 86). Der Hinweis auf die Betrachtung des "Bezugsfalls" - insoweit ohnehin nur in der Verkehrsuntersuchung Ordner F - ist verfehlt. Die Planung hätte vielmehr das konkrete **Problem** benennen müssen, daß mit ihr verfolgt werden soll. **Die** Erforderlichkeit wird ja beispielsweise nicht dadurch begründet, daß man den Wunsch ausspricht, die A20 in Richtung Westen zu verlängern und dort an das Fernstraßennetz anzubinden. Dies mag ein Ziel der Planung sein. Es trägt aber die Erforderlichkeit nicht, denn dies würde voraussetzen, daß begründet wird, **warum** eine solche Verknüpfung erforderlich ist. Jedenfalls aus den Verkehrsuntersuchungen ergibt sich eine solche Erforderlichkeit im Sinne des Nachweises des *Warum* nicht.

Auch wenn nach der deutschen Rechtsprechung der Maßstab des Erforderlichen trotz der Anforderungen des Artikels 14 des Grundgesetzes (Eigentum) auf ein "Vernünftigerweise Gebotenes" reduziert wird und noch einmal dadurch reduziert wird, in ausgerechnet dem Planer selber zugestanden wird, das "Vernünftige" und das "Gebotene" zu definieren (eine Vorgehensweise, die diesseitig als unzulässig erachtet wird): Jedenfalls im Anwendungsbereich des Europäischen Naturschutzrechts wie bei der vorliegenden Planung sind andere Maßstäbe ("*zwingendes überwiegendes öffentliches Interesse*") anzulegen.

## Qualifizierte Nullvariante

Unter einer "qualifizierten Nullvariante" wird diesseitig eine Variante verstanden, die das zu lösende Problem nicht durch den Bau der Autobahn, sondern durch eine Reihe von kleineren Maßnahmen mit insgesamt günstigeren Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt zu lösen versucht. Mit dem "Bezugsfall" führt die Planung selber in gewissem Sinne eine "qualifizierte Nullvariante" ein. Sie dient jedoch gerade nicht dem Zweck, einer verschärfte Prüfling der Erforderlichkeit der Autobahn vorzunehmen. Die Prüfung einer qualifizierten Nullvariante im hier erstrebten Sinne fehlt deshalb in den Planunterlagen. Die Prüfung einer solchen wäre aber geboten und wird hier **gefordert**.

## Keine Bedarfsrechtfertigung durch den Bedarfsplan

### Keine konkrete Bedarfsbegründung durch den Bedarfsplan

Aus dieser Schwierigkeit wird der Planung auch nicht durch den Hinweis auf den Bedarfsplan ("Ausschluß der Nullvariante??") geholfen. Nach diesseitiger Auffassung ist die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan nicht zureichend für die Begründung eines konkreten Bedarfs. Insbesondere erfüllt der Bedarfsplan selber nicht

die verfassungsrechtlich gestellten Anforderungen an die Verkehrsprognostik. Seine Methodik wurde niemals zureichend offen gelegt. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des gültigen Bedarfsplans befand Deutschland sich in der Umbruchphase der Wiedervereinigung, so daß alle Datenaggregate aus jener Zeit - soweit sie im Übrigen überhaupt vorhanden waren - als hochgradig instabil anzusehen sind. Weiteres ließe sich hierzu vortragen, würde jedoch den Rahmen dieser Stellungnahme sprengen. Jedenfalls haben Bundesverfassungsgericht und Bundesverwaltungsgericht diese aufgeworfenen konkreten Fragen zur Bedarfsrechtfertigung durch den Bedarfsplan (dort: § 1 Abs 2 FstrAbG) bisher nicht beantwortet.

Die Planung entspricht nicht der Bedarfsplanung des Bundes.

Eine Berufung auf den Bedarfsplan ist der Planung aber auch deshalb nicht möglich, weil sie dem derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen widerspricht. Der Bedarfsplan sieht von Gesetzes wegen (kartographische Darstellung!) eine Trassierung der A20 im Raum Glückstadt vor. Die Planungen in den Korridoren II und III sind hiermit nicht vereinbar und damit rechtswidrig. Ähnliches gilt auch für gewisse Untervarianten im Korridor I (insbesondere: Hauptvariante I.11). Für die Untervarianten 111.32, 111.33 und 111.34, die östlich bis nach Pinneberg verschwenken, gilt dies ganz besonders. Auch weitere "Details" der Trassenplanung (zB: Parallelführung der A20 zur Elbe in Niedersachsen, Nordumfahrung Bad Bramstedt, Vorratsplanung der A22) sind aus den gleichen Gründen unzulässig. Es ist deshalb bedeutsam, daß zwar viel öffentliches Kartenwerk in den Planunterlagen reproduziert wird, die - gesetzlich verbindliche! - Bedarfsplankarte aber gerade nicht.

Die Planung ist derzeit haushaltsrechtlich unzulässig

Die Maßnahme befindet sich nicht im geltenden Fünfjahresplan für Bundesfernstraßen; ihre Planung ist derzeit haushaltsrechtlich unzulässig (§ 5 Abs 1 FstrAbG). Denn mit § 5 Abs 1 FstrAbG hat sich der Haushaltsgesetzgeber die Beschränkung auferlegt, in die Straßenbaupläne (als Anlage zum Haushaltsgesetz des Bundes) nur solche Vorhaben aufzunehmen, die zuvor in die vom Bundesverkehrsminister aufgestellten Fünfjahrespläne aufgenommen wurden. Einem Vorhaben, das nicht finanzierbar ist - und das ist hier aus Rechtsgründen der Fall - fehlt nach der Rechtsprechung die Erforderlichkeit (allein aus diesem Grunde).

Raumordnung

Die raumstrukturelle Untersuchung bezieht sich - fast - nur auf Fragen der Erreichbarkeit durch Kfz (siehe hierzu Weiteres unten). Dies allein vermag einen Bedarf nicht begründen. Die Auswirkungen auf den Raum werden nicht erörtert.

Soweit auf wirtschaftsstrukturelle Entwicklungen abgestellt wird, ist anzumerken, daß diese in der Planung nur ganz unzureichend dargestellt sind - nämlich als die Vermutung, bessere Erreichbarkeit vermittele wirtschaftlichen Aufschwung - und deshalb aus methodischen Gründen eine Bedarfsrechtfertigung nicht zu tragen vermögen.

### Gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Auch die gesamtwirtschaftliche Betrachtung (Ordner H1) trägt eine Bedarfsrechtfertigung nicht. Sie ist schon in sich nicht tragfähig. Dies ergibt sich wiederum schon aus einer Plausibilitätsüberlegung. So sollen sich einige Planvarianten nach der gesamtwirtschaftlichen Bewertung positiv auf die Umwelt auswirken(!). Die Kosten hinwiederum umfassen nur die Investitionskosten für das Bauwerk (diese im Zweifel zu niedrig) und blenden die gesellschaftlichen Kosten vollständig aus. Denn die Eigentumsbeeinträchtigungen - Wohnwertverluste, Betriebsschädigungen, sowie die tiefliegenden Eingriffe in landwirtschaftliche Strukturen und jagdliche Zusammenhänge - werden als solche nirgends erfaßt und schon gar nicht quantifiziert.

### Die Bedeutung der FFH- Richtlinie

Auch soweit die FFH- Richtlinie Anforderungen stellt an den Nachweis eines öffentlichen Interesses, werden dies im Zusammenhang von Verkehrswegeprojekten über Bedarfsprognosen zu erfüllen sein. Auch hier sind maßgeblich methodische Anforderungen zu stellen, die, wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, hier aber nicht erfüllt sind. Hinzu kommt folgender Gesichtspunkt: Die FFH- Richtlinie fordert eine "Verträglichkeitsprüfung" für "Pläne und Projekte". Es ist aber davon auszugehen, daß der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ein solcher Plan im Sinne des Artikels 6 der FFH- Richtlinie ist. Dies gilt jedenfalls im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der letzten zehn Jahre zur Festlegungswirkung des Bedarfsplans, dh, vor allem zur Auslegung des § 1 Abs 2 FStrAbG. Da dem Bedarfsplan gerichtspraktisch eine vielfache Bindungswirkung zugeschrieben ist, muß er andererseits einer FFH- Verträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Für den derzeit gültigen Bedarfsplan, wiewohl 1993 (und mithin nach Verabschiedung der FFH- Richtlinie) als Gesetz vom Parlament verabschiedet, wurde eine solche Verträglichkeitsprüfung nicht durchgeführt. Es wird gefordert, daß eine solche nachgeholt wird. Im Effekt bedeutet dies, daß zumindest für ein derart großes Projekt wie die A20 / Nordwestumfahrung Hamburg mit der Planung erst fortgefahren wird, wenn ein solcher neuer Bedarfsplan aufgestellt ist. Hierbei kann durchaus eine Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen; nach Auffassung des UV ergibt sich dies als Notwendigkeit auch im Gesetzgebungsverfahren aus Artikel 6 der FFH- Richtlinie.

### Überalterung des Bedarfsplans

Hierbei ist anzumerken, daß der Bedarfsplan ohnehin überaltet ist. Dies gilt im besonderen im Hinblick auf die schon oben angestellte Überlegung, daß die Verkehrsprognostik des Bedarfsplans zeitlich einer unzweifelhaft nicht mehr bestehenden Umbruchsituation zugeordnet ist. Auch aus diesem Grunde kann der derzeit "geltende" Bedarfsplan als Bedarfsbegründung jedenfalls nicht mehr für Großvorhaben wie die A20 / Nordwestumfahrung Hamburg erhalten.

### Zusammenfassung

Zusammengefaßt, macht die Planung ersichtlich keinen Gesichtspunkt geltend, der ihre Durchführung - dh die mit dieser Durchführung verbundenen Eingriffe in öffentliche Belange und subjektive Rechte - rechtfertigen würde. Sie ist aufzugeben.

## Zum Gegenstand der Planung

Soweit mit der Planung gleichwohl weiter verfahren wird, ist anzumerken, daß die Planung erklärtermaßen der Vorbereitung der Linienbestimmungsentscheidung des Bundesverkehrsministers dienen soll.

### Auswahl des Korridors

Es wird zunächst diesseitig bestritten, daß Gegenstand der Linienbestimmung auch die Auswahl des Planungskorridors sein kann. Zwar ist grundsätzlich zu begrüßen, wenn die Korridorwahl in einem Verfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung und (formalisierter) Öffentlichkeitsbeteiligung getroffen wird. Dies ist vorliegend aber nicht geschehen. Die Korridorwahl ist vielmehr maßgeblich aufgrund verkehrstechnischer Untersuchungen gesteuert worden (Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S. 7f). Die nachgeschalteten sogenannten "Scoping"-Termine (aao, S. 8) waren keine formalisierte Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des UVP-Rechts. Sie waren informelle Veranstaltungen ohne rechtliche Verortung. Die eigentliche Korridorauswahl war bereits im Jahre 1998 getroffen (UVS Stufe I/ Raumanalyse, Ordner B1-1, S. 1). Die UVS Stufe I selber, auch wenn sie von einem weit gefaßten Untersuchungsraum ausgeht, studiert letztlich Konfliktdichten in vorgefaßten Korridoren. Die nachgeschalteten Scoping-Termine waren demgegenüber bereits mit Details von Trassenplanungen befaßt und letztlich ein Vorgriff auf das erst jetzt eingeleitete Linienbestimmungsverfahren.

Insgesamt heißt dies zunächst, daß die verfahrensmäßige Vorgehensweise der Planung diffus ist. Hinzu kommt, daß durch die gleichzeitige Planung in mehreren Korridoren der Umfang der Planunterlagen so groß ist, daß er im vorgegebenen Zeitrahmen von der Öffentlichkeit nicht mehr bewältigt werden kann. Etwas anderes würde - wenn überhaupt - nur gelten, wenn Auslegungs- und Stellungnahmefristen substantiell verlängert würden (hierzu weiteres unten). Zu fordern wäre auch, daß der elektronische Zugriff auf die Planunterlagen kostengünstiger wäre und die Aufbereitung der Daten ein einfacheres *handling* ermöglichen würde.

### Auswahl der Linie / Trasse

Im Übrigen ist der originäre Gegenstand einer Linienbestimmung die Ermittlung der gegenseitigen Vorzüge und Nachteile der verschiedenen Trassenvarianten, damit hernach eine Trassenauswahl kraft gerechter Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange erfolgen kann. Es wird ersichtlich werden, daß die vorliegende Planung dieser Aufgabe nicht gerecht wird und nicht gerecht werden kann.

### Linienbestimmung und Plan- UVP-Richtlinie

Derzeit werden Linienbestimmungsentscheidungen als Entscheidungen ohne Begründung formuliert, da sie als "verwaltungsinterne Entscheidungen" angesehen werden. Diese unbefriedigende Situation wird sich in Folge der Umsetzung der sogenannten Plan- UVP- Richtlinie (2001/42/EG) ändern müssen (hierzu auch weiteres unten im Zusammenhang mit der Forderung nach einem Raumordnungsverfahren). Das UVP-Gesetz des Bundes ist ebenso wie das FStrG noch nicht an diese Richtlinie angepaßt. Die Richtlinie ist bis zum 21. Juli 2004 umzusetzen. Dies läßt zwar noch ein gewisses Maß an Zeit.

Für das konkrete hier anstehende Projekt der A20 / Nordwestumfahrung Hamburg gilt insbesondere, daß eine Planung mit einer weit in die Zukunft reichenden Festlegungswirkung betrieben wird. Daraus ergibt sich, daß die Rechtsfigur der "Vorwirkung" von EU-Richtlinien hier Anwendung zu finden hat und es insoweit nur auf den Verabschiedungszeitpunkt, nicht aber auf den Ablauf der Umsetzungsfrist der Richtlinie ankommt.

Die LJV fordert deshalb die Durchführung eines Linienbestimmungsverfahrens nach Maßgabe der Anforderungen der Plan- UVP-Richtlinie.

Zum (erforderlichen) Regelungsgehalt der Linienbestimmungsentscheidung

Dem Charakter der Linienbestimmungsentscheidung als vorgelagerter Entscheidung nach bundesdeutschem Planungsverständnis entspricht es, daß in der Entscheidung zwar die Linienführung, nicht aber zB die Gradienten und schon gar nicht die Art der Kunstbauwerke (Tunnel(länge) oder Brücke?), auch nicht Schutzmaßnahmen (Lärm) oder Ausgleichsmaßnahmen (Naturschutz) (oder allgemeiner: Problemlösungsmaßnahmen) festgelegt werden. Dies ist inkonsequent, als in den Planunterlagen vielfache Darstellungen vorhanden sind, die eine Problemlösung auf dieser Planungsebene als naheliegend erscheinen lassen. Artikel 9 der Plan- UVP-Richtlinie kann aber so verstanden werden, daß derartige Festlegungen in die dort genannte Entscheidung (hier: die Linienbestimmungsentscheidung) einbezogen werden müssen. Allgemeiner heißt dies, daß nicht nur das Problem in oberflächlicher Weise behandelt werden muß ("x<sub>1</sub> (x<sub>2</sub>) Bauernhöfe werden von Trasse 1 (2) durchschnitten; x<sub>1</sub> ist kleiner als x<sub>2</sub>, die Trasse 1 ist besser als die Trasse 2", bei Tunnellänge 8 km statt 4 km keine FFH-Beeinträchtigung"), sondern eine Problemlösung - zugegebenermaßen der Planungsstufe entsprechend - in der Linienbestimmungsentscheidung festgeschrieben werden muß. Nicht im Sinne einer Herunterrechnung der Eingriffsintensität, sondern im Sinne der Fragestellung, ob

eine Problembewältigung auf der nachfolgenden Planungsebene *konkret* möglich sein wird, wäre hier also weiter zu forschen. Im vorliegenden Beispiel etwa dahingehend, wie die Flächenumverteilung nach dem Bau der Autobahn bewältigt werden könnte. Es ist zynisch, die Betroffenen auf ein möglicherweise jahrzehntelang dauerndes nachgeklapptes Flurbereinigungsverfahren zu verweisen. Es wird entschieden der Auffassung des Bundesverkehrsministers in den HNL-S 99, GldNr 5.2 (Linienfindung) entgegen getreten, wenn es dort heißt: "Die allgemeine Feststellung der Vermeidbarkeit oder Ausgleichbarkeit - soweit erforderlich mit groben Angaben zu Art und Umfang der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen reichen in diesem Planungsstadium aus." wird entgegengetreten, soweit sie sich in der vorliegenden Planung so wiederfindet, daß über die Verortung der Ausgleichsmaßnahmen auf dieser Planungsebene nichts gesagt werden soll. Jedenfalls im Anwendungsbereich des Europäischen Naturschutzrechtes (hierzu weiteres unten) ist dies falsch. Entsprechendes gilt



hinsichtlich der Problemlösungstiefe in anderen Problemfeldern.

Der LJV fordert jedenfalls allgemein eine Regelungstiefe der Linienbestimmungsentscheidung dahingehend, daß insbesondere die Länge des gewählten Elbtunnels und die Charakteristika anderer Querungsbauwerke generell, insbesondere im Bereich Europäischer Schutzgebiete festgelegt werden. Er fordert weiter, die ins Auge gefaßten Ausgleichsmaßnahmen betreffend die Eingriffe generell und nicht nur in diese Gebiete in diese Gebiete in der Linienbestimmungsentscheidung festzulegen. Der LJV weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß er in seiner Eigenschaft als anerkannter Naturschutzverband und betreuender Verband (Barker Heide) betroffen ist. Er fordert gleichfalls entsprechende Bewertungen und Festlegungen für die Agrar- und Jagdstruktur in der Fläche. Er beantragt, daß die zuständigen Landesbehörden entsprechende Forderungen an den Bundesverkehrsminister stellen.

## Zum Verfahren

### Zu den Planunterlagen

Obwohl nicht alle Unterlagen ausgelegt wurden - es fehlten beispielsweise FFH-Unterlagen zu Niedersachsen, auch wurden viele zum Verständnis der Untersuchungen eigentlich erforderliche Gutachten nicht mit ausgelegt - waren die Unterlagen mit 56 Ordnern viel zu umfangreich, um den Betroffenen eine faire Chance zu einer substantiierten Stellungnahme zu ermöglichen. Dies verstößt gegen die Verfassungsgebote der Chancengleichheit, der Verfahrensfairness und der Gewährleistung rechtlichen Gehörs. Die Unterlagen hätte andererseits aus Rechtsgründen nicht so umfangreich sein dürfen, denn die Planung in gewissen Korridoren ist mit der Bedarfsplanung des Bundes nicht vereinbar und (auch deshalb) unzulässig (siehe hierzu weiteres unten).

Hierbei ist die von der Landesregierung gewährte Fristverlängerung gegenüber der gesetzlichen Frist nach der Rechtsprechung gar nicht zulässig. Dies hat uU zur Folge, daß Stellungnahmen, die nach Ablauf der gesetzlichen Frist eingehen, später möglicherweise nicht mehr gewertet werden. Es wird mit Blick auf die hier

bestehende Rechtsunsicherheit (siehe hierzu oben) deshalb gefordert, die Auslegung zu wiederholen.

Die vorgelegten Unterlagen hätten im Übrigen gerade im Hinblick auf den Umfang besser aufbereitet werden müssen. Es fehlen insbesondere zentrale Inhalts- und Stichwortverzeichnisse sowie Literatur- und Gutachtenlisten. Es sind auch vielfach die Untersuchungsmethoden für den schleswig-holsteinischen Teil unterschiedlich zu denen im niedersächsischen Teil.

## Raumordnungsverfahren

Gerade die verfahrensmäßigen Probleme könnten zum Teil bewältigt werden, wenn ein Raumordnungsverfahren durchgeführt würde. Aber auch in der Sache wäre die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens geboten.

## Kompetenz des Landes und Einbindung der Plan-UVP-Richtlinie

Insbesondere würde es im Rahmen des Landesplanungsrechts dem Landesgesetzgeber freistehen, gesetzlich eine längere Frist zur Stellungnahme anlässlich der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vorzusehen. Hierbei sollten die Anforderungen der EU-Richtlinie zur Plan-UVP (2001/42/EG) angewandt werden. Dies betrifft vor allem die gegenüber der bestehenden deutschen Rechtslage verschärften Anforderungen hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung (Artikel 6 der Richtlinie), aber auch hinsichtlich der durch die Richtlinie gestellten materiellen Anforderungen (Anhang I) oder des Inhalts der Entscheidung (Artikel 9). Nach dieser Richtlinie ist zwingend eine angemessene Frist zur Stellungnahme vorzusehen und ebenso zwingend die Frage von AuSgleichsmaßnahmen (hierzu weiteres unten) auch auf einer "vorgelagerten" Planungsebene wie hier der Linienbestimmung zu bearbeiten. Zum Entscheidungsinhalt wird auf die obigen Ausführungen zur Linienbestimmungsentscheidung verwiesen.

Das Land Schleswig-Holstein betreibt derzeit gerade die Novellierung des Landesplanungsgesetzes. Bedauerlicherweise verweigert sich der Gesetzentwurf der Landesregierung (Entwurfsstand: 18.11.2002) mit dem Hinweis auf den noch bevorstehenden Fristablauf (21. Juli 2004, s.o.) für die Umsetzung der Plan-UVP-Richtlinie der Einarbeitung der europarechtlichen Forderungen. Da die Einarbeitung der Plan-UVP-Richtlinie in das Landesplanungsgesetz jedoch einen erheblichen Novellierungsaufwand darstellen wird, ist kaum zu erwarten, daß die Umsetzung noch gelingen kann, wenn nicht spätestens jetzt, dh im laufenden Gesetzgebungsverfahren, mit ihr begonnen wird. Im Übrigen ist für das konkrete Vorhaben A20 / Nordwestumfahrung Hamburg auf die Vorwirkung der Richtlinie (s.o. zur Linienbestimmung) hinzuweisen.

Der LJV **fordert** deshalb eine Einarbeitung der einschlägigen europarechtlichen Anforderungen in das Landesplanungsgesetz und einen Neubeginn der Öffentlichkeitsbeteiligung für die A20 / Nordwestumfahrung Hamburg (wenn die die Planung nicht aufgegeben wird) nach erfolgter Novellierung des Landesplanungsgesetzes in diesem Sinne jedenfalls dann, wenn die

bundesrechtlichen Vorschriften zur Raumordnung bzw Linienbestimmung nicht entsprechend angepaßt wären.

Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens auch in der Sache

Auch in der Sache wäre nämlich die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens geboten. In den Planunterlagen reduziert sich die Abprüfung der raumordnerischen Belange nämlich im Wesentlichen auf die Frage der Erreichbarkeit von Reisezielen mittels Kfz (vgl S. 5 der Raumstrukturellen Untersuchung, Ordner E-1). Das Ergebnis der Untersuchung zeigt, der reduzierten Aufgabenstellung entsprechend, daß die A20 (fast) nur positive raumstrukturelle Auswirkungen hat (Raumstrukturelle Untersuchung, S. 141ff).

Gerade die abzusehenden und erwünschten Folgen des Baus der A20 (Wirtschaftliche Entwicklung!) müßten jedoch nicht nur als - politische - Begründung für den Bau herangezogen, sondern auch und gerade in ihren negativen Folgen - und diese sprächen dann gegen den Bau - betrachtet werden. Eine Rechtspflicht zur Prüfung verbundener Planungen ergibt sich im Übrigen aus der FFH-Richtlinie; sie wird sich zwingend aus der Plan-UVP-Richtlinie ergeben. Hier bestehen ganz erhebliche

Ermittlungsdefizite, und es wird beantragt, daß diese beseitigt werden, bevor mit der Planung vorangeschritten wird.

Die raumordnerischen Folgen sind jedenfalls im gesamten Planungsraum beträchtlich. Man darf hierzu die schon oben geltend gemachten jagdlichen Belange ohne weiteres zählen. Vor allem aber wird die Durchführung der Planung dramatische Auswirkungen auf den ländlichen Raum insgesamt durch die zu erwartenden erheblichen Eingriffe in die landwirtschaftliche Struktur haben. Auch dies macht es erforderlich, beispielsweise die Gestalt von Ausgleichsmaßnahmen auch schon auf dieser Planungsebene zu erörtern. Gleichwohl macht sich zB die schleswig-holsteinische Landwirtschaftskammer (anders die niedersächsische Kammer) nicht einmal die Mühe, abzuzählen, wieviele Betriebe bei Realisierung der Planung aufgeben müßten, sondern begnügt sich mit dem schlichten Hinweis, Betriebsaufgaben könnten erforderlich sein. In einer Planung, in der flächendeckend einzelne Biotope kartiert werden, müßte es möglich sein, die erheblichen konkreten Betroffenheiten von Bauernhöfen festzustellen. Entsprechendes gilt auch für Jagdbezirke, die immerhin Größeneinheiten von nicht unter 250 ha darstellen (§ 3 Abs 1 LJagdG). Es sollte der Landesregierung gerade nach den Erfahrungen mit dem Bau der A20 in Lübeck bekannt sein, wie außerordentlich schwierig sich die Neugestaltung des (ländlichen) Raumes nach einem Autobahnbau darstellt. Der Hinweis auf spätere Planungsebenen ist verfehlt. Das Fehlen derartiger Ermittlungen kann eigentlich nur bedeuten, daß die Planung um jeden Preis durchgesetzt werden soll. Es kann aber durchaus schon jetzt ermittelt und festgehalten werden, daß eine Planung wie die hier vorgestellte in einer für die Betroffenen zumutbaren Weise nicht durchführbar ist. Eine Durchsetzung wäre nicht rechtmäßig; die Planung widerspricht in vieler Hinsicht geltendem Recht, wie nunmehr an ausgewählten Themen dargestellt werden soll.

## **Zu den von der Planung bereit gestellten Abwägungsgrundlagen**

Die von der Planung zusammen gestellten Abwägungsgrundlagen erlauben eine gerechte Abwägung nicht. Das Abwägungsmaterial ist trotz des Umfanges der Unterlagen unzureichend zusammengetragen. Die äußerliche "Glattheit" der Planungsunterlagen täuscht über deren vielfache inhaltliche Schwächen hinweg.

Ein grundsätzliches strukturelles Problem der Planung besteht in folgendem: Auch dort wo die Planung den vorhandenen Bestand (Fauna, Boden, ...) durchaus zutreffend erfaßt, und auch erkennt, daß es Probleme geben wird, fehlt es (fast) immer daran, daß hinreichend konkrete Lösung vorgestellt bzw für die Planung so aufbereitet werden, daß sie zureichende und bindende Lösungen für die Linienbestimmungsentscheidung vorbereiten könnten. Die Planung beschränkt sich vielfach darauf zu erklären, die auf der jetzigen Planungsebene erkennbaren Probleme könnten auf der nachfolgenden Planungsebene, also insbesondere in der Planfeststellung gelöst werden. Dies kann - wie oben bei der Behandlung der notwendigen Regelungstiefe der Linienbestimmung schon dargestellt - so nicht hingenommen werden.

Einige Beispiele hierfür - die unten teilweise wieder aufgegriffen werden - sind:

Es wird zwar erkannt, daß die Autobahn eine bestimmte Anzahl von Bauernhöfen zerschneidet, aber die Lösung des hierdurch ausgelösten Problems - letztlich wäre hier an eine fast landesweite Flurbereinigung zu

denken - wird auch nicht im Ansatz angedacht. Entsprechendes gilt für die Zerschneidung oder sonstige Beeinträchtigung von Jagdbezirken.

Es wird zwar erkannt, daß es Zerschneidungswirkungen in Bezug auf Wanderungskorridore durch die Autobahn gibt. Es reicht der Planung aber, beispielsweise zu erklären, es werde keine Beeinträchtigung eintreten, wenn auf den nachfolgenden Planungsebenen eine Querungshilfe gefunden würde, die bestimmte Anforderungen erfülle.

Es wird zwar erkannt, daß Moore gequert werden. Aber in welchem Umfange hier Boden bewegt wird, wo dieser verbleiben soll, woher der Ersatzboden kommt (Seitenentnahme) - alles dies bleibt im Dunklen.

In allen Fällen sind weitere Konkretisierungen der in der Planung nur unverbindlich angedachten Problemlösungen gefordert.

Zu Unrecht ausgelassene Planungsvarianten

Soweit man der Planung zugesteht, räumlich umfassend Planungsvarianten zu prüfen, ist gleichwohl anzumerken, daß sie unzulässigerweise die Prüfung gewisser sich aufdrängender Varianten unterschlägt:

Nullvariante

Bereits oben wurde darauf hingewiesen, daß die Planung sich unzulässigerweise ausdrücklich der Prüfung der Nullvariante verweigert. Dies ist nicht nur für die Frage der Bedarfsrechtfertigung von Bedeutung, sondern bedeutet auch einen gravierenden Mangel in der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials. Gerade die Prüfung dieser Variante hätte die Planung gezwungen, überhaupt erst das Problem zu benennen, das durch die Planung gelöst werden soll. Hier hätte auch die Prüfung einer qualifizierten Nullvariante (siehe oben) ihren Raum.

Schienen/Straße-Querung bei Glückstadt

Es fehlt weiter die Prüfung der Schienen-Straße-Querung bei Glückstadt. Unbeschadet der Frage, ob eine solche Planung mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bzw dem Bedarfsplan für die Schienenwege vereinbar wäre (die Planung ignoriert, wie dargestellt, die gesetzlichen Vorgaben in diesem Bereich), wäre die Prüfung dieser Variante aus Rechtsgründen erforderlich. Denn sie entspricht einer Festlegung im Landesraumordnungsplan.

Ostumfahrung Hamburg

Anders als die hier vorgeschlagenen Trassenvarianten enthält der derzeit gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eine Planung in einem östlich zu Hamburg gelegenen Korridor (Ostumfahrung Hamburg). Diese findet sich als A263 im Bedarfsplan. Sie wurde auch in den einschlägigen Verkehrsuntersuchungen von 1992 und 1998 noch berücksichtigt.

Die schlichten Hinweise in der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S. 5f, S. 10 können nicht genügen, um den Ausschluß dieser Variante und der Straßen/Schienen-Querung bei Glückstadt aus der weiteren Planung zu begründen. Die genannten (Korridor-) Varianten sind nämlich aus Rechtsgründen nach wie vor in die Prüfung einzustellen.

### Krause-Bogen

Die kartographische Darstellung der A20 im Bedarfsplan sieht einen glatten Bogen vorn Elbquerungspunkt bei Glückstadt zur AI in Niedersachsen vor ("Krause- Bogen"). Kraft gesetzlicher Vorgabe wäre diese Variante vorzugsweise in die Planung einzustellen gewesen. Dies ist unzulässigerweise unterblieben.

### Varianten im Bereich des Flughafens Kaltenkirchen

Im geprüften Variantenbündel ist darüber hinaus folgender Mangel augenfällig: Es wird das Gebiet des ehemals geplanten Flughafens Kaltenkirchen durch alle Trassenvarianten ausgespart, ohne daß man eine auf den Flughafen verweisende Begründung in den Planunterlagen fände. Dies erinnert fatal an die A20-Planung im Raum Lübeck, die auch in hohem Maße Rücksicht auf Zukunftsplanungen des dortigen Flughafens nahm, ohne daß dies in den Begründungszusammenhängen je so recht zugegeben wurde.

Zwischenergebnis

Gerade das letztere Beispiel (bei dem sich das Fehlen der Varianten bzw die Strukturierung der Unterlassung) nicht (ohne weiteres) aus den Planunterlagen ergibt, zeigt, daß in den Planunterlagen weitere Lücken zu erwarten sind. Insgesamt ist das Bündel der geprüften Varianten jedenfalls lückenhaft.

### Unterschlagnene "Nebenprobleme" der Planung

Die Planung verweist hinsichtlich gewisser "Nebenprobleme" auf die nachfolgende Planungsebene. Dies kann nicht unwidersprochen hingenommen werden. Viele nicht bearbeitete Probleme sind auch (manachmal sogar: gerade) auf der Ebene der Linienbestimmung zu bearbeiten. Daß derartige Probleme dann nicht bearbeitet werden, kann nur so verstanden werden, daß (in Teilen) über die tatsächlichen Probleme der Planung hinweggetäuscht werden soll.

### Seiteneutnahmen

Die Planunterlagen zeigen auf, daß gewisse Trassenvarianten in erheblichem Maße Moorflächen durchschneiden werden. Dies wird zwar als solches erkannt. Daß dies aber dazu führen wird, daß in erheblichem dh die Trassenwahl beeinflussenden Maße - Bodenbewegungen durchzuführen und in der Folge zu Seiteneutnahmen (Baggerseen) oder dergleichen anzulegen sein werden, wird nicht zugegeben, obwohl der hier bestehende Flächenverbrauch und die Belastung durch die Bauphase absehbar und im Vergleich zum "eigentlichen" Bauwerk, der Autobahntrasse, alles andere als vernachlässigbar sind.

Das Bundesverwaltungsgericht hat jüngst entschieden, daß Seiteneutnahmen zu den Bestandteilen einer Bundesfernstraße gehören. Der Vorhabensträger ist aufgerufen, hieraus die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen, auch wenn diese sich ihm nachteilig darstellen mögen.

Die Erfahrungen mit der Planung der A20 in Lübeck haben jedenfalls gezeigt, daß die Frage der Seitenentnahmen unmittelbar für die Frage der Linienfindung von Bedeutung (und deshalb auf der Ebene der Linienbestimmung zu behandeln) ist. In Lübeck hing es nämlich von vergleichsweise geringfügigen Details der Trassenführung ab, ob eine Seitenentnahme erforderlich sein würde oder nicht. Die Frage wurde dort auf der Ebene der Linienbestimmung nicht behandelt; das Erfordernis der Seitenentnahme der Planfeststellung mithin letztlich aufgezwungen.

## Tunnelaushub

Es ist nicht zu erkennen, wo der Aushub von Erdmassen gerade aus dem geplanten Elbtunnel verbleiben und wie er an seine(n) Lagerungsort(e) transportiert werden

soll. In diesem Stadium sind grundlegende Entscheidungen über die Bauweise zu treffen, da die Frage des Verbleibs dieser Erdmassen ein eigenständiges Problem von erheblichem Umfang darstellt, das beispielsweise wiederum einen eigenständigen Ausgleichsbedarf nach sich ziehen wird. (Vgl zum Problem zB: FFH- Untersuchung Pagensand (Schleswig-Holsteinisches Elbästuar), Unterlage 15.4.3., Ordner C-2, S. 116).

## Querungshilfen

Schon in jagdlicher Hinsicht ist besonders auf das "nachgeordnete" Probleme der **Zerschneidung der Landschaft** hinzuweisen. Dies gilt aus der Sicht des Naturschutzes aber auch viel allgemeiner. Die Planung spricht das Problem zwar in allgemeiner Form an. Die Lösungsmöglichkeiten werden jedoch nur angedeutet und es nicht zu erkennen, daß sie zu verbindlichen Bestandteilen der Planung werden sollen.

**Es wird gerügt**, daß die Planung keine Untersuchungen betreffend die konkrete Erforderlichkeit von **Querungshilfen** (Landschaftsbrücken und Wildtierüberführungen, Wildtierunterführungen, Kleintierdurchlässe und Amphibiendurchlässe) enthält. Gerade Landschaftsbrücken sollten aus wildbiologischen Gründen einen Umfang (Mindestbreite 100m, ausschließlich nutzbar für Wildtiere, keine Erholungsnutzung) haben, der so bedeutsam ist, daß sie auch in der Linienbestimmung schon berücksichtigt werden müssen. Ähnliches gilt für Wildtierunterführungen. Dies gilt nicht nur hinsichtlich der Bedeutung für den Linienentwurf als solchen, sondern auch im Hinblick auf die Kostenbilanz. Die erforderlichen Maßnahmen dürften so kostenintensiv sein, daß allein dies sie abwägungsrelevant schon auf der Ebene der Linienbestimmung macht.

Für die weitere Vorgehensweise wäre eine systematische Ermittlung von Zielarten für die Planung ausreichender Querungshilfen auch im vorliegenden Stadium bereits erforderlich. Die konkreten Auswirkungen der Barrierewirkungen und Verluste durch den Straßenverkehr, der Trennung von Teillebensräumen und Wanderungskorridoren sowie der Isolation von Lokalpopulationen wären zu bearbeiten. Indem die Planung, dies unterläßt, unterläßt sich gleichzeitig die Ermittlung vielfacher gegen die Planung sprechender Belange. Auch die vergleichende Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten kann so nicht richtig ausfallen.

## Lärmschutz

### Unzureichende Grunddaten

Schließlich sind im Bereich "Lärmschutz" zwar Grunddaten ermittelt. Es wird eine Tabelle von Isophonenbereichen ermittelt (Ordner B-25), die nach Maßgabe der Verkehrsprognose errechnet werden. Es greifen insoweit zunächst die Einwände gegen die Verkehrsprognose durch. Zu **fordern** ist im Lärmsektor jedoch eine Rechnung nicht nach Maßgabe der Verkehrsprognose, sondern nach Maßgabe der Kapazität der Straße. Zu kritisieren ist, daß die Eingangsdaten der Rechnung nach der RLS90 fast überhaupt nicht wiedergegeben werden. Man findet nur die Angabe der

Verkehrsmenge und des Lkw-Anteils. Es ist insbesondere nicht zu ersehen, welche Annahmen über Höchstgeschwindigkeiten und Straßenoberflächen getroffen werden. Die allerdings erkennbare Festlegung zum Lkw-Anteil widerspricht den Festlegungen der RLS90 und begünstigt den Planungsträger. Zu **fordern** ist hier, daß ohne lärmmindernde Asphaltpflasterungen und mit dem Lkw-Anteil der RLS90 gerechnet wird.

#### Beschränkung der Rechnung auf die A20

Die Lärmrechnung betrifft zudem nur die A20 selber, aber zB nicht die neu zu erbauenden Zubringer (Beispiel: Pinneberg) und schon gar nicht das vorhandene Straßennetz (Beispiel: Ortsdurchfahrt Glückstadt). Gerade im letzteren können die Betroffenen nur raten, ob ihnen Lärmschutz zukommen wird (nach der Rechtsprechung und der in Schleswig-Holstein soweit bekannten Vorgehensweise des Planungsträgers: nicht). Gefordert werden deshalb entsprechende Ergänzungen der Lärmrechnungen.

#### Rechnung ohne Lärmschutzbauten

##### Grundsatz

Es wird ausschließlich eine Rechnung ohne Lärmschutzbauten durchgeführt. Dies ist zu kritisieren und zwar maßgeblich im Hinblick auf die Frage, ob in gewissen Fällen ein Lärmschutz einerseits technisch möglich ist, andererseits aus Rechtsgründen zu erwarten ist (Beispiel: Glückstadt, siehe zuvor). Im Beispielsfall der Führung der A20 durch Pinneberg auf der Achse k2, die dort teilweise auf der Trasse der (gleichzeitig!) geplanten Westumgehung verläuft, ist das technisch Mögliche an Lärmschutz schon für den Fall der Westumgehung (dtv = 10.000, zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h) ausgereizt. Lärmschutzbauten für eine Autobahn zur auch nur annäherungsweisen Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV (oder gar der DIN 18005) sind dort bautechnisch nicht realisierbar. Dieses Problem ist an manch anderen Orten in gleicher Schärfe zu erwarten. Derartige Konstellationen sind aus der Planung auszuschneiden und hätten dort gar nicht eingebracht werden dürfen. Deshalb muß - was nicht geschehen ist - durchaus auch einiges zum Umfang der jeweils erforderlichen Lärmschutzbauten bzw -maßnahmen gesagt werden können. Es wird gefordert, daß dies nachgeholt wird.

##### Ausnahme: Lärmschutzbauten zur Verminderung der FFH- Erheblichkeit

Interessanterweise wird zum technischen Lärmschutz beispielsweise im Fall der Osterau-Querung einiges gesagt, allerdings nur im Hinblick darauf, unter FFH-Gesichtspunkten die Erheblichkeit des Eingriffes zu verneinen (Ordner C-4, Unterlage 15.4.8, Blatt Nr 1; Textteil S. 161). Ausgerechnet an dieser Stelle (und nicht in der lärmtechnischen Untersuchung, Ordner B2-25) wird etwas über die Einrechnung lärmmindernder Beläge und über die angenommenen Höchstgeschwindigkeiten gesagt (Ordner C-4, Unterlage 11.2). Es wird gerügt, daß ein durch Lärmprobleme Betroffener

diese Information schwerlich finden wird. An der der genannte Stelle wird im Tabellenwerk jedenfalls tatsächlich als Ansatz für die

A20 ein lärmmindernder Belag festgeschrieben. Soweit dies auch anderweitig der Fall sein sollte, wird dem entgegen getreten: Die dauerhafte Wirkung solcher Beläge kann nicht als nachgewiesen gelten.

### Lärm und weitere Tiergruppen

Es ist in diesem Zusammenhang aus Anlaß des soeben genannten Beispiels anzumerken, daß der Einfluß von (Straßen)Lärm auf viele Tiergruppen erheblich ist und im Fall der vorliegenden Planung zu großräumigen Problemen führen kann. Dies erkennt die Planung zwar, es werden hieraus aber keine Folgerungen gezogen. Entsprechende *konkrete* Untersuchungen sind nachzuholen. Dies wird hier auch gefordert im Hinblick auf die speziell geltend gemachten jagdlichen Belange.

### Ermittlung von Lärmbetroffenheiten für das "Schutzgut Mensch"

Konkrete Lärmbetroffenheiten werden durch die Planung nicht ermittelt. Dies hätte selbst auf dieser "grobe" Ebene geschehen können, indem etwa ermittelt wird, wieviel Betroffene (Personen) jeweils im Band zwischen den Isophonenlinien liegen. Dies wäre zumindest wesentlich aussagekräftiger als nur die Angabe des Isophonenbereichs als solchem.

### Zwischenbewertung

Der Vergleich zweier neuralgischer Punkte im Lärmsektor (Osterau / Querung von Pinneberg) zeigt am Beispiel, daß die Planung *um jeden Preis durchgesetzt* werden soll. Denn wenn es um gerechte Abwägung ginge, wäre die Frage der Lärmschutzbauten - die dort letztlich ins Auge springt - erörtert worden. Die Einrechnung von Lärmschutzmaßnahmen andererseits ausgerechnet im Fall der Osterau-Niederung bedeutet, daß dort alsdann die "FFF- Erheblichkeit" herunter gerechnet werden kann, was wiederum dazu führt, daß der Beantwortung der Frage, ob für die Planung das öffentliche Interesse nach den Maßstäben der FFH- Richtlinie besteht, unzulässigerweise ausgewichen werden kann.

### Mortalitätsraten und Gesundheitsprobleme

Zu den durch die Planung ausgelassenen Problemen gehört auch, daß zwar gewisse (vgl zB FFH- Studie, Ordner C-4, Osterautal, S. 89, Vogelschutzstudie Pagensand Langtunnel, Ordner C-2, S. 117f, ...) Überlegungen zu Todesraten bei Tieren angestellt werden. Diese sind aber in keiner *konkret*.

Im Übrigen wird gerügt, daß gesundheitliche Beeinträchtigungen weder bei Tier noch bei Mensch in die Betrachtung einbezogen werden.

### Ausgleichsmaßnahmen



## Bedeutung für die Landwirtschaft

Hingewiesen wurde bereits auf die Notwendigkeit, auch auf dieser Planungsebene die *konkrete* Wirkung auf die Landwirtschaft im jeweils betroffenen Raum zu bearbeiten. Die vorgelegten Untersuchungen gehen von der A20 als "Linie im Raum" aus und fragen, wieviele Betriebe betroffen (durch die Trasse geschnitten) sein werden. Auch nicht im Ansatz werden die auf dieser Planungsebene möglicherweise erkennbaren Betroffenheiten erörtert. Die Unterlagen sind weit davon entfernt, zur Erörterung der Problematik der Autobahn als wirksam für die "Fläche im Raum" Stellung zu nehmen.

In diesem Zusammenhang ist ein wichtiges Beispiel das Problem der naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichsflächen. Ausgleichskonzepte betreffend die Kompensationsflächen für Eingriffe in die Natur werden durch die Planung überhaupt nicht bearbeitet. Die pauschale Behauptung, daß bei einem Flächenverbrauch für den Straßenkörper von 350-450 ha mit Kompensationsflächen von 1750-2500 ha zu rechnen sei (Ordner 0-1, Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, S. 17), verniedlicht das durch den erforderlichen Ausgleich zu erwartende Problem. Zum Vergleich: Bei einer Trassenlänge von 5 km (entspricht dem ersten Planfeststellungsabschnitt der A20 in Lübeck) würde der Ansatz der Planung (50m Korridor, Ausgleich 1:5) zu Ausgleichsflächen von 125 ha führen. Dies hat die Planfeststellung in Lübeck zunächst auch angesetzt. Festgestellt wurden schließlich circa 350 ha!

Hinzu kommen erhebliche flächenwirksame Maßnahmen - oben als Beispiele: Seitenentnahmen, Verbringung von Erdaushubmassen - die ihrerseits einen erheblichen Ausgleichsbedarf nach sich ziehen.

## Zusammenhang mit dem Europäischen Naturschutz

Der Hinweis auf die nachfolgende Planungsebene ist hier auch deshalb verfehlt, weil die Planung Schutzgüter der Flora- Fauna- Habitat-Richtlinie (FFH- Richtlinie) und der Vogelschutzrichtlinie (VS-Richtlinie) der EU berührt. Nach den genannten Regelwerken wird schon für vorgelagerte Planungsebenen - wie vorliegend die Linienbestimmung - die Festlegung eines auf die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes NATURA2000 bezogenen Ausgleichskonzeptes verlangt. Die Linienbestimmung darf, wenn - wie hier - prioritäre Gebiete betroffen sind, nicht erfolgen, wenn nicht zuvor eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt wurde (vgl auch die Hinweise des Bundesverkehrsministers zu § 16 FStrG, GINr 10(3)). Die Planung hat einen entsprechenden Bericht für die Kommission vorzubereiten. Dieser Bericht muß sich zu den ins Auge gefaßten Ausgleichsmaßnahmen - die anders als nach deutschem Recht zu beurteilen sind! - äußern. Die insoweit entgegenstehende Auffassung in den HNL-S 99, GldNr 5.2. (Linienfindung) ist - unbeschadet der Frage, ob der Bundesverkehrsminister als Ressort von Verfassungen wegen überhaupt Verwaltungsvorschriften im Rahmen der Auftragsverwaltung erlassen darf - ist falsch und von der Planungsbehörde unbeachtet zu lassen. Entsprechendes zur Festlegung von Ausgleichsmaßnahmen im vorgelagerten Verfahren ergibt sich aber inzwischen auch aus der deutschen Gesetzeslage (§§ 34, 35 BNatSchG nF).

Die vorgelegte Planung stellt sich diesem Problem nicht. Sie versucht derartige Konsequenzen vielmehr zu vermeiden, indem sie die FFH- und Vogelschutzproblematik "weggutachtet". Dies geschieht zB durch die bereits angesprochene - unrealistische - Annahme langer Elbtunnels, mittels derer die Beeinträchtigung gewisser elbnaher Gebiete

vermieden werden soll. Das Vorliegen erheblicher Beeinträchtigungen wird weiter unzulässigerweise mit Blick auf mögliche Kompensationsmaßnahmen verneint. Ebenso reicht es dem FFH- Gutachten, wenn die Errichtung beispielsweise "Grünbrücken mit Leitsystemen" aus seiner Sicht möglich ist. (Beispiel: (FFH- Untersuchung Trassenabschnitt k, Unterlage 15.4.7, NSG Tävmoor / Haselauer Moor, S. 80f) - Grünbrücken für Moosjungfern).

## Zum Vernetzungsgedanken im Allgemeinen

Der Vernetzungsgedanke ist nicht auf das Europäische Naturschutzrecht beschränkt. Das neue Bundesnaturschutzgesetz nimmt diesen maßgeblich in Bezug (§§ 3, 31 BNatSchG). Es wird die Gelegenheit ergriffen, darauf hinzuweisen, daß die Planung nicht deutlich macht, ob die Regelungen des neuen oder des alten Bundesnaturschutzgesetzes zu Grunde gelegt werden. Die Jagdgesetze des Bundes und der Länder verfolgen gleiche und ähnliche Gedanken für den von ihnen geregelten Aufgabenbereich (§ 1 Abs 2 BJagdG, § 1 Abs 3 Nr 1, § 2 Nr 1 LJagdG) und stellen so in ihren Zielvorstellungen unmittelbar einen Zusammenhang zum Naturschutz her.

## Zur Bestandserfassung im Naturschutz

### P f l a n z e n

Der Planung ist zwar zuzugeben, daß hier eine "flächendeckende" Untersuchung angestrebt wurde. Diese bezieht sich allerdings selbstredend nur auf die Planungskorridore, die im Verhältnis zur gestellten Aufgabe, die "Trasse minimalen Schadens" zu finden, zu schmal sind. Darüber hinaus ist die Kartierung mit Blick auf die Einordnung als "Biototyp" bzw "15a-Biotop" erfolgt (vgl auch Anhang 2, Ordner B2-19, Biototypenkartierung), ein einengender Gesichtspunkt, dem nicht gefolgt werden kann. Der Erläuterungsbericht Bestandsaufnahme und Bewertung (Ordner B2-1) enthält sich zudem näherer Hinweise zur Methodik (insbesondere zum Kartierungszeitraum). Da die Ergebnisse hiervon stark abhängen können, kann letztlich gar nicht beurteilt werden, ob die Bestandsanalyse Pflanzen gelungen ist. **Hier sind** Klarstellungen von Nöten, die hiermit **gefordert** werden.

### T i e r e

Die Planung verfolgt den Ansatz der **faunistischen Potentialbewertung** (Ordner B2-25), dh es wird letztlich von der Geeignetheit eines Lebensraumes auf das Vorhandensein von Arten geschlossen. Das Verfahren mag der Planungsbeschleunigung dienen; fachlich geeignet ist es nicht.

Daß andere Vorgehensweisen möglich sind, zeigen die umfassenden Erhebung im

Vogelschutz- und FFH- Bereich. Dort rechnet die Planung ersichtlich mit größeren rechtlichen Widerständen. Dies kann und darf aber kein Anlaß sein, im Übrigen das durch Planung bedrohte Arteninventar nur oberflächlich zu behandeln.

Es werden hier die entsprechenden Ergänzunguntersuchungen, mit Blick auf die hier vorliegende besondere Betroffenheit maßgeblich auch im Hinblick auf jagdlich relevante Tiergruppen, gefordert.

## Lebensraumtypen

Ersichtlich ist eine Kartierung mit Blick auf die spezifischen Ermittlungserfordernisse von Lebensraumtypen nach der FFH- Richtlinie - unzulässigerweise - nicht erfolgt. (Bestätigend insoweit: Untersuchung zur Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens gemäß Art 6 Abs 3,4 der FFH- Richtlinie, Zusammenfassung, Ordner C-1, S. 3). Für die rechtliche Bewertung der Belastung des betroffenen Raumes ist dies von ganz erheblicher Bedeutung. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Unvollständigkeit der Standard-Datenbögen für die schleswig-holsteinische Gebietskulisse (siehe alsbald unten).

Es wird gefordert, daß eine entsprechende systematische Untersuchung nachgeholt wird.

## Zum Europäischen Naturschutz

Die Planung muß die hohe Bedeutung des Europäischen Naturschutzrechtes zugeben. Dies wird ausgewiesen durch den beträchtlichen Umfang - 6 Ordner - der fachgutachterlichen Stellungnahmen, wobei hier schon zu kritisieren ist, da der niedersächsische Teil nicht im "Standardpaket" der Auslegung mit enthalten war. Lobenswert ist, daß dies insoweit eine Verbesserung gegenüber der Planung der A20 bei Lübeck darstellt. Die vorgelegten fachgutachterlichen Stellungnahmen weisen jedoch so erhebliche Mängel aus, daß eine den Anforderungen des Europäischen Naturschutzrechts genügende Abwägung im Rahmen der Linienbestimmungsentscheidung hierauf nicht beruhen können.

## Zur Gebietskulisse

Die Planung muß zugeben, daß der (rechtliche) Rahmen der Gebietskulisse unzureichend abgesteckt ist. Schleswig-Holstein verfügt derzeit nicht über eine verlässliche Gebietskulisse.

## Mängel der Standard-Datenbögen

Die Eintragungen des Landes in die sogenannten Standard-Datenbögen sind unzureichend und müssen von der Planung *ad hoc* ergänzt werden.

### Benennung der Lebensraumtypen

Wichtige vorhandene Lebensraumtypen finden sich vielfach in den Datenbögen nicht. (Allgemein: ZB FFH- Untersuchung Pagensand (Schleswig-Holsteinisches Elbästuar), Unterlage 15.4.3., Ordner C-2, dort: S. 18f) Beispielsweise findet man in der FFH- Untersuchung Pagensand (Schleswig-Holsteinisches Elbästuar), Unterlage 15.4.3., Ordner C-2, dort: S. 31ff folgenden Lebensraumtypen genannt, die sich im Standard-Datenbogen für das relevante Gebiete nicht finden:

- 1140 Vegetationsfreies Schlick-, Sand und Mischwatt
- 1330 Atlantische Salzwiesen
- 2120 Weißdünen mit Stradhäfer
- 3270 Flüsse mit Schlammhängen mit Vegetation der Verbände ...
- 6430 Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe
- 91F0 Hartholzauenwälder

Benannt werden

1130 Ästuarien (Flächenangabe: 103 % (!))  
6510 Magere Flachland-Mähwiesen (Flächenangabe: 1%)

Der Vergleich zeigt und die anderen FFH- Studien weisen durchaus ähnliches aus -, daß von einer belastbaren Basis für die Abarbeitung der "Eingriffsregelung" nach dem Europäischen Naturschutzrecht nicht ausgegangen werden kann.

Benennung der Erhaltungsziele

Eine systematische Beschreibung von Erhaltungszielen hat in der schleswig-holsteinischen Gebietskulisse bisher nicht stattgefunden. Die Schutzziele werden *ad hoc* (nach den Bedürfnissen der Planung ??) festgelegt; zB: FFH- Untersuchung Pagensand (Schleswig-Holsteinisches Elbästuar), Unterlage 15.4.3., Ordner C-2, dort: S. 19f, S. 59ff.

Auch dies bedeutet, daß eine belastbare FFH- Verträglichkeitsprüfung für das Vorhaben derzeit nicht stattfinden kann.

Zwischenergebnis

Es wird gefordert, daß zunächst eine belastbare Datenbasis für die schleswig-holsteinische Gebietskulisse zusammen gestellt wird, bevor mit der Planung fortgefahren wird.

Zur Erheblichkeitsschwelle

Die Erheblichkeitsschwelle für die Beeinträchtigung betroffener Gebiete wird zu hoch angesetzt (zB FFH- Untersuchung Pagensand (Schleswig-Holsteinisches Elbästuar), Unterlage 15.4.3, Ordner C-2, dort: S. 15). Als nichterheblich eingestuft werden danach Eingriffe mit mittlerer Beeinträchtigungsintensität; letztere wird beschrieben aaO, S. 13: Zugelassen sind danach *erkennbare Veränderungen des Erhaltungszustandes eines Lebensraumes bzw einer Art*, wobei einschränkend nur gesagt ist, daß *durch die eintretenden Beeinträchtigungen keine Mindestkenngößen von Lebensräumen bzw von Populationen qualitativ oder quantitativ unterschritten werden. Habitat- und Populationsstrukturen sollen so weit erhalten bleiben, daß ein langfristiges Fortbestehen im Schutzgebiet ungefährdet ist.*

Zulässig ist danach insbesondere die prozentual geringfügige Verkleinerung großer Bestände.

Der Ansatz wird entschieden zurückgewiesen.

Er übersieht zunächst insbesondere die rechtliche Vorgabe, daß das Verschlechterungsverbot für die natürlichen Lebensräume **absolut** gilt (Artikel 6 Abs 2 FFH- Richtlinie); nur für Störungen ist überhaupt auf eine Erheblichkeitsschwelle abzustellen. Für Lebensräume des Europäischen Naturschutzrechts gilt die Salamtaktik des Planungsrechts gerade nicht.

Er übersieht ferner den Ansatz des Europäischen Naturschutzrechts, wonach maßgeblich auf die *Beeinträchtigung des Gebiets als solchem* abzustellen ist. Dies ist zum Mindestens dahin gehend auszulegen, daß eine Verkleinerung der maßgeblichen Lebensräume eines Gebietes unzulässig im Sinne des Art 6 Abs 3 FFH- Richtlinie ist.

Das Grundergebnis beispielsweise der FFH- Untersuchung Pagensand (Schleswig-Holsteinisches Elbästuar), Unterlage 15.4.3., Ordner C-2 (ähnlich auch alle anderen FFH- Untersuchungen), eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Maßnahme sei nicht zu erwarten, wird mithin bestritten.

### **Schadensbegrenzungsmaßnahmen**

Für alle Elbquerungsstellen setzt der Gutachten "Schadensbegrenzungsmaßnahmen" (Standorte von Pumpen, Dauer der Bauphase und dgl) voraus. Diese Maßnahmen würden nur greifen, wenn für die Bauphase eine ganz andere Regelungstiefe (eine Durchsetzbarkeit der getroffenen Regelungen) bestünde, als dies derzeit auch in großen Planungsverfahren üblich. Die Erfahrungen wiederum mit dem Bau der A20 bei Lübeck zeigen, daß der Vorhabensträger sich konsistent weigert, zureichende Regelungen für die Bauphase in Baugenehmigungen zu akzeptieren und im Zweifel die schließlich erlassenen rudimentären Regelungen womöglich noch ignoriert.

Es bedarf daher der Klärung, ob und inwieweit eine hinreichend zwingende Regulierung der Bauphase überhaupt möglich ist, bevor mit der Planung fortgeschritten werden darf.

Von vitaler Bedeutung für die FFH- (Un)Erheblichkeit ist ferner die Annahme des Gutachters betreffend die jeweilige Tunnellänge.

Die Realisierung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen und langer Tunnels vorausgesetzt, gelangt der Gutachter jeweils unfehlbar zu dem Ergebnis, es liege für

jedwede Elbquerungsvariante keine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des Europäischen Naturschutzrechts vor.

Hinzuweisen ist hier auf die oben angestellten Überlegungen zum Regelungsgehalt der Linienbestimmungsentscheidung. Nur dann, wenn die entsprechenden Maßnahmen in der Linienbestimmungsentscheidung rechtsverbindlich festgeschrieben werden, darf mit der Planung fortgefahren werden. Zu berücksichtigen ist, daß der Gutachter vielfach seine Zweifel betreffend die Effizienz der von ihm vorgeschlagenen Maßnahmen festhält (ZB: FFH- Untersuchung Pagensand (Schleswig-Holsteinisches Elbästuar), Unterlage .15.4.3., Ordner C-2, S. 21, 116) . Die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (siehe die jeweiligen Tabellen, zB FFH- Untersuchung Pagensand (Schleswig- Holsteinisches Elbästuar), Unterlage 15.4.3., Ordner C-2, S. 118ff) sind jedoch vielfach zu unspezifisch, um Gegenstand einer Regelung sein zu können; es wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Dies kann nach diesseitiger Auffassung aber nicht bedeuten, daß ohne Regelung fortgefahren werden darf, sondern nur, daß einschlägige Informationen beschafft und bereitgestellt werden müssen, so daß im Rahmen der Linienbestimmungsentscheidung entsprechende Regelungen getroffen werden können; dies wird hier gefordert.

### Schadensbegrenzungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen

Der Begriff der "Schadensbegrenzungsmaßnahmen" ist rechtlich diffus. Er soll möglicherweise suggerieren, daß Vermeidungsmaßnahmen gemeint sind. Typischerweise ist die Verlängerung eines Tunnels unter der Elbe eine Vermeidungsmaßnahme, wenn sie darauf angelegt ist, jedwede Beeinträchtigung der Europäischen Schutzgebiete am Elbufer zu vermeiden.

Nicht alle vom FFH- Gutachter angesprochenen "Schadensbegrenzungsmaßnahmen" sind jedoch als Vermeidungsmaßnahmen einzuordnen.

Beispielhaft für viele Probleme der Planung ist in diesem Zusammenhang die Behandlung des Problems der Moorjungferpopulation im Bereich des Tävsmoors (FFH-Untersuchung Trassenabschnitt k, Unterlage 15.4.7, NSG Tävs Moor / Haselauer Moor, S. 80f). Die Bedeutung des Vorkommens dürfte zutreffend erkannt sein. Die Eingriffserheblichkeit als solche durch die Autobahn wird auch nicht verneint ( FFH-Untersuchung Trassenabschnitt k, Unterlage 15.4.7, NSG Tävs Moor / Haselauer Moor, S. 80, 81). Die Erheblichkeitsschwelle im Sinne der FFH- Richtlinie wird gleichwohl nach Meinung des Gutachters nicht überschritten. Denn auf S. 83 der Untersuchung hält er fest: *Aufgrund des Flugverhaltens der Großen Moorjungfer ist die Wahrscheinlichkeit groß, daß sie eine Grünbrücke mit hochwüchsigen Gras- und Staudensäumen als Verbindungsstruktur annehmen würde. Der Standort der Grünbrücke muß so gewählt werden, dass....*

Hier wird ersichtlich keine Vermeidungsmaßnahme beschrieben, also eine, die die erörterte Beeinträchtigung gar nicht erst entstehen läßt, sondern eine Ausgleichsmaßnahme, dh in diesem Falle eine Maßnahme zur Wiederherstellung der

Kohärenzfunktion des Netzes Natura2000. **Dies reicht keinesfalls, die Erheblichkeit des Eingriffes im FFH- Sinne zu verneinen.** Daß die Effizienz der Maßnahme zudem unsicher ist ("Wahrscheinlichkeit"), ist ein weiterer Grund dafür, die Planung in diesem "Detail" wegen rechtlicher Unzulässigkeit abzulehnen.

### **Zum "zwingenden überwiegenden öffentlichen Interesse"**

Die Planung gelangt für alle betroffenen FFH- und Vogelschutzgebiet zu dem Ergebnis fehlender Erheblichkeit der Beeinträchtigungen. Dieses Ergebnis wird diesseitig als falsch bestritten.

Jedenfalls nach Einschätzung des Gutachters wird die Verträglichkeitsprüfung deshalb ein positives Ergebnis im Sinne des Artikels 6 Abs 4 UAbs 1 FFH- Richtlinie haben. Dies bedeutet, daß die Prüfung, ob der Planung ein **"zwingendes überwiegendes öffentliches Interesse"** zur Seite steht, entfällt.

Da die Voraussetzung für die Unterlassung dieses Prüfungsschrittes falsch ist, fehlt der Planung wichtiges Material sowohl hinsichtlich der Prüfung zwingenden Rechts (Bedarf) und hinsichtlich der Abwägung (Erforderlichkeit im engeren Sinne).

Es wird nachdrücklich und gerade für den Fall prioritärer Gebiete bestritten, daß ein solches Interesse für die vorliegende Planung bestehen könnte. Hierbei wird hervorgehoben, daß im Einklang mit erheblichen Teilen der Literatur im Falle prioritärer Gebiete die Anforderungen an das zwingende überwiegende öffentliche Interesse sehr hoch sind und den Rang der im Artikel 6 Abs 4 UAbs 2 genannten Beispiele (Gesundheit des Menschen, öffentliche Sicherheit, maßgebliche günstige Auswirkungen für die Umwelt) haben müssen.

### **Zwischenergebnis**

Auf die vielfachen weiteren konkreten Probleme der Planung mit den Schutzgütern des Europäischen Naturschutzrechts soll hier nicht weiter eingegangen werden. Die

Probleme verdichten sich in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht im Elberaum. Auch auf der tatbestandlichen Seite sind trotz der Fülle des vorgelegten Materials noch erhebliche Lücken. Beispielsweise fehlen Ermittlungen zur Zugleitfunktion der Elbnebenflüsse (namentlich: Krückau, Pinnau) in den Vogelschutzgutachten.

Insgesamt sind die Mängel der Planung auch im Hinblick auf die Anforderungen der Europäischen Naturschutzrichtlinien so groß, daß zumindest die relative Bewertung der Trassenvarianten nicht tragfähig ist und wiederholt werden muß. Es ist noch einmal daran zu erinnern, daß zumindest die Festlegung der Tunnellänge im Elbebereich im Rahmen der Linienbestimmungsentscheidung rechtsverbindlich erfolgen muß.

## **Einzelne Umweltmedien**

Ähnlich eingeschränkt und damit unzureichend ist auch die Behandlung anderer Umweltmedien.

## **L u f t**

Die Planung muß selber zugeben, daß uU die Einhaltung zwingender Grenzwerte der Europäischen Richtlinien zum Immissionsschutz (speziell: Stickstoffdioxid) nicht gewährleistet werden kann. Die Darstellung (vgl. Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S. 133, 4Vm Anhang 12 der UVS II (Ordner B2-25), Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen), ist jedoch unverständlich. Eine Tabelle, die die einschlägigen gesetzlichen Anforderungen namentlich für den Kfz-relevanten Schadstoff NO<sub>x</sub> (Artikel 7 iVm Anhang II Abschnitt I der Richtlinie 1999/30/EG) gegen die Rechenergebnisse gestellt hätte, wäre erforderlich. Vor diesem Hintergrund überrascht die vergleichsweise klare Darstellung in der Allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Ordner 0-2, dort: S. 133). Die dort genannten Zahlen für Grenzwertüberschreitungen korrelieren im Übrigen nicht mit den Zahlen der Richtlinie 1999/30/EG.

Die erforderlichen Folgerungen - die Planung in der jetzigen Form wäre aufzugeben - werden jedoch wieder einmal nicht gezogen; eine Erörterung in dieser Richtung findet nicht statt. Die Richtlinie geht nämlich, wie schon zB die Vorgängerrichtlinie 1985/203/EWG von einem vergleichsweise hohen Grenzwert aus, will diesen aber strikt durchsetzen. Diese rechtliche Anforderung erkennt die Planung nicht; für diese sind die Grenzwerte der Richtlinie anscheinend ohne weiteres überschreitbar.

Es wird **gefordert**, entsprechende Überlegungen zur rechtlichen Zulässigkeit der Planung auf einer verbesserten gutachterlichen Grundlage nachzuholen.

## **W a s s e r**

Zwar befaßt sich die Planung dem Grunde nach mit der durch Eingriffe in den Wasserhaushalt. Mit Blick auf die abzusehende lange Dauer der Planung hätte jedoch bereits auf die **Wasserrahmenrichtlinie** und deren Festlegungen abgestellt werden müssen. Unterlassen wird auch, die Folgen großer **Unfälle** (Chemie/Tank-Laster) zu untersuchen. Bei den Eingriffen gerade in das Grundwasser macht sich bemerkbar, daß "Nebenprobleme" wie das Seitenentnahmen nicht und Probleme zB der Moorentwässerung (gerade im Korridor I) nur am Rande bearbeitet werden. Die erheblichen Probleme beispielsweise im Zusammenhang mit Tunnelbaumaßnahmen und

deren Auswirkungen auf die Elbe werden auch nicht im Ansatz konkret angegangen. Ebenso wenig erhält man Zugriff auf die Probleme, die sich aus dem in weiten Teilen des Planungsgebietes vorzufindenden hohen Grundwasserstand (Dauerentwässerung während Bauphase/Betrieb?, ...) ergeben.

Auch im Einzelnen sind die Planunterlagen unzulänglich. So ist im oben schon heran gezogenen Beispiel der FFH- Untersuchung Trassenabschnitt k, Unterlage 15.4.7, NSG Tävsmoor / Haselauer Moor, S. 80f ein Hinweis auf die große Bedeutung der Entwässerung gerade während der Bauphase zu finden (Entwässerung bzw Vergiftung durch Baustellenabwässer eines prioritären Lebensraums, hier: Moorwald). Diese fachgutachterliche Anmerkung geht auf dem Weg in die UVS II (vgl die Zusammenstellung UVS Stufe II Variantenvergleich, Erläuterungsbericht, - dort: S. 178f) irgendwie verloren.

Ein Leser, der sich in diesem Zusammenhang nicht auf die FFH- Fachgutachten bezieht (was nicht naheliegt, da die Themen in den Planunterlagen nicht verbunden werden, ein gewichtiger Mangel unter dem Gesichtspunkt - UVP / Prüfung von Wechselwirkungen), wird auch übersehen, welche große Probleme für den Wasserhaushalt der Tunnelbau an der Elbe hat (alle FFH- Gutachten zur Elbquerung). Das Problem findet sich gleichwohl nicht in der UVS Stufe II (vgl zB: Variantenvergleich, Erläuterungsbericht, dort: S. 178f).

## **B o d e n**

Hinsichtlich des Bodens stellt die Planung verschiedentlich rechtsirrig auf das Bundesbodenschutzgesetz ab, daß so für die Planung von Bundesfernstraßen nicht gilt. Der sparsame Verbrauch von Boden wird nicht dadurch befördert, daß die Landesregierung eine Trassenvariante mit Maximallänge bevorzugt.

Es wurde oben bereits mehrfach angemerkt, daß wesentliche Bodenprobleme, gerade was die Verschiebung von Bodenmassen (ergänzend zu oben: Dammlagen) und was die mittelbaren Folgen vorgefundener Bodenverhältnisse (Moor / Seitenentnahme) angeht, von der Planung nicht erkannt, jedenfalls nicht angegangen werden.

## **L ä r m**

Es wird auf die obigen Ausführung ("Unterschlagene 'Nebenprobleme' der Planung") verwiesen.

## **Zu den raumordnerischen Untersuchungen**

Die raumordnerischen Untersuchungen, von denen die Planung im Wesentlichen drei (raumstrukturelle und agrarstrukturelle sowie Untersuchungen zum Städtebau) anbietet, werden in den Unterlagen sowohl für Schleswig-Holstein als auch für Niedersachsen angeboten (warum letzteres für die FFH- Unterlagen nicht möglich war, wird nicht erklärt).

Die Untersuchungen zeigen sofort auf, daß in den beiden Bundesländern nach miteinander nicht vereinbaren Maßstäben ermittelt und beurteilt wird.

## **Raumstrukturelle Untersuchungen**



Die schleswig-holsteinische Untersuchung (Ordner E) ist keine echte raumordnerische Untersuchung, sondern eher eine spezielle verkehrstechnische Untersuchung, indem sie maßgeblich - wie schon erwähnt - auf die Veränderungen

von Erreichbarkeiten mittels Kfz abstellt (ohne auch nur die - gegenläufige - Zerschneidungswirkung für andere Verkehrsteilnehmer zu thematisieren). Es wird im übrigen auf die obigen Ausführungen im Zusammenhang mit der Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens verwiesen. Die niedersächsische Untersuchung (Ordner J) geht weiter, indem sie immerhin (im Wesentlichen übrigens durch Befragung von "Schlüsselpersonen", ersichtlich ganz überwiegend Autobahnbefürworter - ein Kritikpunkt für sich) sich mit einer Verschiebung von betrieblichen Ansiedlungen, also einem originär flächenbezogenen Problem, befaßt. Beiden Untersuchungen ist gemein, daß sie zu einer grundsätzlich positiven Bewertung kommen, was nicht überrascht, da sie sich ganz wesentlich auf Kfz- Belange und Erreichbarkeitsfragen beschränken.

## **Agrarstrukturelle Untersuchungen**

Die schleswig-holsteinische Untersuchung (Schleswig-Holstein: Ordner G-1) betrachtet die Autobahn als Linie im Raum und ermittelt, wieviel Betriebe welchen Typs bei der jeweiligen Trassenvariante geschnitten werden (Langfassung, S. 86, Kurzfassung, Tabelle 2). Dies ist besser als nichts, aber erkennbar unzureichend. Schon die niedersächsische Untersuchung (Ordner K) geht einen Schritt weiter und ermittelt, in wieviel Fällen jeweils mit einer Betriebsaufgabe zu rechnen wäre. Die Untersuchung (Kurzfassung, S. 1) beruft sich insoweit auf den Umfang des Untersuchungsraumes. Dies kann nur heißen, daß der Untersuchungsraum und der Umfang der abzuprüfenden Belange selbst dem Planungsträger zu groß ist!

Die Untersuchungen kranken gemeinsam an dem Mangel, daß Nebenmaßnahmen, also insbesondere die zu erwartenden großflächigen Seitenentnahmen, aber auch Zubringer, nicht berücksichtigt werden.

Schließlich ist die Untersuchung in sich inkonsistent, als sie - agrarstrukturell richtig - die Trassenlänge als Ausschlußgrund setzt (Tabelle 2, Kurzfassung), andererseits aber - insoweit treu im politischen Gefolge der Landesregierung die vergleichsweise lange Vorzugsvariante der Planung mit unterstützt (Kurzfassung, S. 11).

## **Städtebau**

Die **städtebauliche Untersuchung** (Ordner D-1) beschränkt sich iW auf eine oberflächlich gehaltene Bestandsanalyse und beschränkt sich im Übrigen auf qualitative gehaltene Allgemeinplätze ("Aufenthaltsfunktion wird beeinträchtigt", "Siedlungsentwicklung wird behindert"). Auch hier gilt, daß sich bereits auf dieser Planungsebene erheblich mehr sagen ließe. Der Hinweis, daß erst "die parzellenscharfe Festlegung der Trassierung" weitergehende Aussagen ermöglichen, geht fehl, denn in vielen Bereichen gerade in Städten sind gerade kleinräumige Trassenverschiebungen gerade nicht möglich. Es wäre geboten gewesen, in wesentlich schärferer Form als geschehen, sich mit der Beeinträchtigung von Flächen- und Wegebeziehungen (zB: Auswirkung der A20 auf das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz) auseinanderzusetzen. Auch hier gilt ja, daß die Wirkung der A20 sich eben nicht auf eine Linie in der Landschaft beschränkt, sondern tief in den Raum eingreift. Hinsichtlich der gesamten Umorientierung der Verkehre innerhalb der betroffenen Gemeinden mit den entsprechenden Folgen für die dortige Bevölkerung ist den Planungen nichts Konkretes zu entnehmen.

Ein Vergleich mit der städtebaulichen Analyse Niedersachsen (Ordner I-1) zeigt, daß ganz elementare Untersuchungen auf der schleswig-holsteinischen Seite fehlen. Die niedersächsische Untersuchung enthält in der Kartographie und im Textteil eine

Wirkungsanalyse; solches fehlt in Schleswig-Holstein völlig. Zwar ist das abgeprüfte Wirkspektrum gering, aber gewisse wesentliche Ansätze, zB Beeinträchtigungen von Verbindungen, werden zumindest ausdrücklich angesprochen, und nicht auf einer qualitativ-verbalen Ebene belassen.

Dies mag nicht zuletzt der Tatsache geschuldet sein, daß die niedersächsischen Unterlagen nicht für ein Linienbestimmungsverfahren, sondern für ein Raumordnungsverfahren gedacht sind, so daß sich hier am Beispiel zeigt, daß selbst auf einer Minimalebene die Durchführung eines solchen Verfahrens Verbesserungen der Planung bedeuten.

Als ein Unterfall der städtebaulichen Problematik wäre das Problem der Naherholung in der Betrachtung zu konkretisieren. Dieses stellt sich aus städtischer Sicht ganz anders dar, nämlich als ein Problem der - möglichst fußläufigen - Erreichbarkeit und nicht - wie in der UVS angedacht - eher als ein Problem der Zerschneidung und Verlärmung des Außenbereichs (obwohl selbstverständlich letztere Belange auch wichtig sind). Die schleswig-holsteinischen Untersuchungen sind hierzu im *Konkreten* völlig aussageleer.

Schließlich ist hinsichtlich der erhobenen Grundlegendaten gerade für den Städtebau anzumerken, daß diese in erheblichem Umfange veraltet sind und ein falsches Bild der tatsächlichen Situation ergeben. So ist beispielsweise im Bereich der Gemeinde Pinneberg der bauliche Bestand im Bereich der Achse k2 unzureichend erfaßt. Die Trasse schneidet in Pinneberg das Gebiet einer derzeit von EDEKA geplanten Fleischwerk-Ansiedlung, die massiv vom Wirtschaftsminister Schleswig-Holstein mit betrieben wurde. Dies allein ist ein grober Verstoß gegen das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte Gebot des konsequenten Verhaltens

#### Zusammenfassung; Lücken

Die raumordnerischen Untersuchungen sind zu lückenhaft, um die Abwägung in ihrem Themenbereich abdecken zu können. Zu den groben Feldern, die in der Raumordnung überhaupt nicht angesprochen werden, gehören:

- Eine raumordnerisch gestaltete jagdstrukturelle Untersuchung;
- Eine raumordnerisch gestaltete agrarstrukturelle Untersuchung;
- Die Einbeziehung raumbedeutsamer Nebenmaßnahmen der Planung;
- Die Einbeziehung von Ausgleichsmaßnahmen;
- Wirkungsanalysen.

#### Wirtschaftlichkeit

#### Allgemeines

Der umfassende "thematische", durch Fachgutachten untermauerte, Teil der Planungsunterlagen (Umwelt- und Naturschutz, ...) täuscht darüber hinweg, daß in der Planungsentscheidung die Wirtschaftlichkeit letztlich eine ganz dominante Rolle spielt. Die Bedeutung der Kosten steht im umgekehrten Verhältnis zur Gründlichkeit der Bearbeitung: Die gesamtwirtschaftliche Betrachtung (Ordner H) umfaßt 6 Seiten (?). Zugrunde gelegt wird das Bewertungsverfahren eines zukünftigen Bundesverkehrswegeplans (Bedarfsplans). Dies ist oben bereits kritisiert worden. Das Verfahren wird im Übrigen keinesfalls in verständlicher bzw durchsichtiger Weise beschrieben; dies wäre auch auf

sechs Seiten gar nicht möglich. Was allein die Baukosten angeht, ist interessanterweise der Zusammenfassender Erläuterungsbericht, Ordner 0-1, S. 187, informativer als die Gesamtwirtschaftliche Betrachtung selbst.

## Fehlende gesellschaftliche Kosten

Jedenfalls entnimmt man den Tabellen auf S. 6 der gesamtwirtschaftlichen Bewertung, daß wesentliche gesellschaftliche Kosten, insbesondere die Wertverluste von Wohnbebauungen und sonstigen Grundstücken, wie sie in der Nachbarschaft der Autobahn eintreten werden, nicht einbezogen werden.

## Induzierter Verkehr

Daß induzierter Verkehr anscheinend mit positiven Nutzen bewertet wird (S. 5 der Gesamtwirtschaftlichen Bewertung), kann zumindest nicht unwidersprochen hingegenommen werden.

## Der Nutzen der Autobahn für die Umwelt

Tabelle 1 der Gesamtwirtschaftlichen Bewertung (dort: S. 6) weist aus, daß drei von sieben betrachteten Globalvarianten hinsichtlich der Umwelteffekte mit positivem Nutzen bewertet werden. Hiernach gilt mit anderen Worten: **Autobahnbau ist gut für die Umwelt**. Es versteht sich von selbst, daß eine Argumentation, die zu derartigen Ergebnissen führt, keinen Anspruch auf Ernsthaftigkeit erheben kann.

## Zur Rolle der Tunnelbaukosten

Die im Zusammenfassenden Erläuterungsbericht, Ordner 0-1, S. 187 reproduzierte Tabelle 4.39 weist unmittelbar aus, daß der sensible Teil der Kostenbetrachtung die Kunstbauwerke und hier vor allem die **Elbtunnel** sind. Letztere **machen etwa die Hälfte der Baukosten der Gesamtmaßnahme** aus. Unbeschadet der Frage, ob die Kostenansätze gerade für die Elbtunnels realistisch sind - nach diesseitiger Auffassung sind sie es nicht, sie stehen zB im Widerspruch zu Ansätzen, die der Vorhabensträger praktisch zeitgleich zur Untertunnelung der Wakenitz vorgetragen hat - so zeigt dies doch, daß in der Gesamtabwägung der Tunnellänge als

Abwägungsparameter die größte Bedeutung in der Planung insgesamt zukommt.

Es ist nun zu beachten, daß aus Naturschutzgründen vielfach Tunnels unterstellt werden, die wesentlich länger sind als bautechnisch erforderlich. So heißt es zB im Zusammenfassenden Erläuterungsbericht, Ordner 0-1, S. 137, **der** Linienentwurf sehe keine Kurztunnel vor.

Jedenfalls beruhen die Reihung der Präferenzen der verschiedenen Globalvarianten ganz entschieden auf der Annahme langer Tunnels. Unbeschadet der Frage, ob die Planung im jetzigen Stadium sehenden Auges weiter betrieben werden dürfte, wenn der Vorhabenträger erklärte, er werde sich auf lange Tunnels letztendlich nicht einlassen, so ist jedenfalls unbestreitbar richtig, daß sich die Rangfolge in der Variantenauswahl (dh die relativen Trassenpräferenzen) ganz erheblich verschieben werden, sobald an der "Kostenschraube" für die (Elb)tunnels gedreht wird.

Die Annahme, es werde letztendlich zum Bau langer Tunnels gerade unter der Elbe kommen, ist nach diesseitiger Auffassung falsch. Gerade mit Blick auf die Privatfinanzierung von Tunnels - deren verfassungsrechtliche Zulässigkeit im Übrigen bestritten wird - ist aus der Perspektive des Investors ein langer Tunnel nicht durchsetzbar. Die Erfahrungen mit dem Bau der A20 in Lübeck (dort: Wakenitztunnel) lassen erwarten, daß derartige Versprechungen aus frühen Planungsstadien letztlich nicht eingehalten werden. Anderes könnte nur geltend, wenn die vielfach angesprochen zwingenden Regelungen im Rahmen der Linienbestimmungsentscheidung getroffen werden.

Es wird deshalb **gefordert**, daß der Trassenvergleich unter Zugrundelegung realistischer Annahmen über die Tunnellängen zu wiederholt wird. Die Planunterlagen lassen ja immerhin erkennen, daß die Frage der Tunnellängen zu den entscheidenden Faktoren für die Bevorzugung oder Benachteiligung von Trassenvarianten zählt. Die hier geforderte modifizierte Untersuchung wird zeigen, daß die Trassenpräferenzen neu geordnet werden müssen.

**Es wird sich vor allem aber zeigen, daß bei Zugrundelegung realistischer Annahmen gerade über die Länge eines Elbtunnels die Planung aus Rechtsgründen nicht durchsetzbar sein wird.**

## Bauphase

Gerade die FFH- Verträglichkeitsstudien zeigen die Bedeutung der Bauphase für die Belastung von Umweltgütern. Dies gilt aus Naturschutzsicht speziell für den Tunnelbau im Elbebereich oder den Bau der Autobahn selber etwa im Bereich des Tävsmoors. Ähnliches würde aber auch zB in städtebaulicher Hinsicht (Beispiel: Pinneberg), aber auch und gerade für die Landwirtschaft und die Jagd, gelten. An keiner Stelle wird die Planung hier auch nur im Ansatz konkret. Die Umweltbelastungen durch die Planung werden aufgrund dieser Unterlassung erheblich unterschätzt. Auch hier besteht ganz erheblicher Nachholbedarf. Auch die Beurteilung der Bauphase ist von Bedeutung für die Linienbestimmung. Würde sich herausstellen, daß ganze Gewerbegebiete aufgrund der Bauphase "abgängig" würden, wäre dies gewißlich (oder: hoffentlich) ein ganz erheblicher Einwand gegen eine bestimmte Trassenführung. Die Planunterlagen geben hierzu praktisch nichts her.

## Zusammenfassung; Schlußbemerkung

Die Darstellung der Planung, sie sei erforderlich und die entgegenstehenden Belange könnten sich nicht durchsetzen, überzeugt nicht und ist falsch. Gerade bei den mittelbaren Folgen der Planung, insbesondere der Raumordnung, werden die positiven Folgen der Planung beschworen, die negativen aber eher verschwiegen. Entsprechendes gilt für die Auswirkungen der Bauphase, die zwar im Grundsatz angesprochen, in ihrer konkreten Bedeutung aber völlig unterschätzt werden. Die Darstellung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassenkorridore und -varianten krankt an so vielen und erheblichen Mängeln, daß eine gerechte Abwägung (wenn man überhaupt an der Planung festhalten will) auf der Grundlage des vorgelegten Materials nicht möglich ist. Dies schlägt auch auf jede einzelne näher ins Auge gefaßte Variante durch.

Die Planung ist insgesamt wegen Rechtswidrigkeit und Unzumutbarkeit abzulehnen. Soweit dies nicht geschieht, ist zum Mindesten zu fordern, daß zumindest die

vielfach in der Planung angesprochenen Vermeidungs- bzw Schadensbegrenzungsmaßnahmen (Stichwort: "Lange Tunnels") oder Minimierungsmaßnahmen im Rahmen der Linienbestimmung rechtlich verbindlich festgeschrieben werden.

Es wird gefordert, die Planung - wenn sie denn nicht aufgegeben wird - nach Überarbeitung der Unterlagen neu zu starten. Die Fachgutachten, soweit sie in der gegebenen knappen Zeit durchgesehen und bewertet werden konnten, weisen erhebliche Lücken, Fehlbeurteilungen und dergleichen auf, die sich alsdann auf die Ebene der UVS fortsetzen. Die UVS selber ist, wie oben an Beispielen gezeigt wurde, lückenhaft im Vergleich zu den UVP-relevanten Ermittlungen der Fachgutachten; sie greift deren Ergebnisse oft nur unzureichend auf.

Ergänzend sollte zuvor die Rechtslage der hier bestehenden besonderen Problematik angepaßt werden. An den Bund wären die Forderungen zu richten, einen neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu erstellen, der zuvor einer FFH-Verträglichkeitsprüfung unterzogen wurde. Es wird davon ausgegangen, dass eine A20 / Nordwestumfahrung Hamburg in einem solchen Bedarfsplan nicht auftauchen würde. Des Weiteren wäre vom Bund die sogenannte Aarhus-Konvention umzusetzen, damit die Linienbestimmung unmittelbar gerichtlich überprüfbar wird. Schließlich ist das Landesplanungsrecht unter Berücksichtigung der Plan- UVP-Richtlinie anzupassen, damit insbesondere für eine Planung wie die vorliegende von Gesetzes wegen angemessene Fristen zur Stellungnahme gewährt werden können.

Es wird zumindest gefordert, die Plan- UVP-Richtlinie im Sinne einer Vorwirkung schon jetzt anzuwenden; dies wird diesseitig für rechtlich geboten gehalten.

Weiterer Vortrag bleibt vorbehalten.