

BUND Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband  
Schleswig-Holstein e.V  
Lerchenstr. 22 24103 Kiel

Bearbeiter: Dr. Heinz Baumgarten

**Per PZU mit Rückschein; parallel per TELEFAX**

An den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein  
-Anhörungsbehörde –  
Mercatorstraße 9

**24106 Kiel**

26. Oktober 2009

**Planfeststellung für den Neubau der Bundesautobahn A20 Nord-West-  
Umfahrung Hamburg, Teilstrecke A7 bis B206 westlich Wittenborn (Bau-km  
16+100 bis Bau-km 35+776.347) und Autobahnkreuz A20/A7**

**Es wird folgende**

**Einwendung**

erhoben mit dem **Antrag**,

1. den Plan nicht festzustellen.

**Weiter wird hilfsweise beantragt,**

1 solche Auflagen und Vorbehalte vorzusehen, wie sie sich aus der nachfolgenden Einwendung ergeben;

2 für den Fall, dass das laufende Planfeststellungsverfahren nicht eingestellt wird, eine Neuauslegung der Pläne vorzunehmen, nachdem zuvor die sich aus der nachfolgenden Einwendung ergebenden Ermittlungen bzw. Ergänzungen vorgenommen und die Pläne entsprechend geändert sind.

3 für den Fall, dass das laufende Planfeststellungsverfahren nicht eingestellt wird, die Kiesentnahmemaßnahmen, z.B. bei Tannenhof in Hartenholm, mit in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen und als erheblichen Eingriff in alle Planunter-

lagen aufzunehmen und abzuwägen, und die Neuauslegung vorzunehmen. Hilfsweise wird Akteneinsicht in die betreffenden Planungen beantragt.

### **Weiterhin wird beantragt**

a) dem BUND die in dieser Planung als Grundlage benutzten und zitierten aber nicht mit ausgelegten Gutachten, soweit sie sich auf Umweltbelange beziehen, auf CD-Rom (bzw. DVD) zu überlassen. Das sind z.B.

- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag auf Grundlage des Schlussberichts des Forschungsvorhabens „Vögel und Verkehrslärm – Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“ (2007). Auf diese wichtige Unterlage ist im LBP von TGP auf S 244 mit „siehe Anhang 2“ verwiesen; war jedoch nicht in den Unterlagen enthalten, was wir hiermit beanstanden.

- Verkehrsuntersuchung Ingenieursem. Schubert 2009 und 2006

b) dem BUND die ausgelegten Unterlagen auf CD-Rom (bzw. DVD) zu überlassen, damit unter Berücksichtigung des großen Umgangs der Papierunterlagen eine geordnete Vorbereitung und Teilnahme am Erörterungstermin möglich ist.

### **Weiterhin wird bei der zuständigen Behörde beantragt,**

die (beantragten) Ausnahmegenehmigungen nach § 43 (8) BNatSchG für Haselmaus, Feldlerche und Gr. Brachvogel nicht zu erteilen, da die Voraussetzungen nicht vorliegen. Wenn die Anhörungsbehörde nicht die zuständige Behörde ist, bitten wir um Weiterleitung des Antrags und Unterrichtung.

### **Inhaltsübersicht der Einwendung**

- 1. Grundsätzliches zum Vorhaben und zum Verfahren**
  - 1.1 Einige grundsätzliche Kritikpunkte und Aussagen der Einwendung**
  - 1.2 Trennung des Verfahrens in Teil A und Teil B, Teilstrecke A7 bis B206 westlich Wittenborn/ Autobahnkreuz A20/A7**
  - 1.3 Fehlende Integration eines Flurbereinigungsverfahrens**
- 2. Planrechtfertigung, Bedarf**
  - 2.1 Planrechtfertigung, Verkehrsprognosen**
  - 2.2 Planungshindernisse**
  - 2.3 Gültigkeit der Aussagen dieses Kapitels auch in Naturschutzregelungen**
  - 2.4 Unmöglichkeit einer rechtskonformen FFH-Prüfung**
- 3. Alternativenprüfung**
- 4. Fehlende UVS**
- 5. Lärmmissionen, Lärmschutz, Erschütterungen, Lichtmissionen**
  - 5.1 Lärm**
  - 5.2 Fehlende Prüfung der Wertverluste aufgrund Lärmbelastung**

### 5.3 Lichtimmissionen

**6. Beeinträchtigung von Wohnumgebung und landschaftsgebundener Erholung durch Lärm und durch Beeinträchtigung des Landschaftsbildes**

(Vgl. LBP, 9.3; )

**7. Luftschadstoffe**

**8. Baulärm und Erschütterungen (Schwingungen), Bauphase**

**9. Unmittelbare und mittelbare Auswirkungen des Vorhabens; Schutz von Wasser und Boden**

**10. Schutz von Fließgewässern**

**11. Naturschutz**

**11.1 Bestandserfassung als Grundlage von Bewertung und Ausgleichsmaßnahmen**

**11.2 Artenschutz und EU-Richtlinien (FFH, Vogelschutz)**

**11.3 Fehlender Ausgleich für die Eingriffe durch das Vorhaben**

**11.4 Inakzeptable eingriffserne Ersatzmaßnahmen**

**11.5 Kompensation der Zerschneidungswirkung für Großsäuger**

**11.6 Zerschneidungswirkungen, Biotopverbundsystem und Kompensation**

**11.7 Weitere einzelne naturschutzfachliche Einwendungen**

**11.8 Monitoring und Nachbesserungsvorbehalt**

**Schlussbemerkung**

## 1. Grundsätzliches zum Vorhaben und zum Verfahren

### 1.1 Einige grundsätzliche Kritikpunkte und Aussagen der Einwendung

Grundsätzlich wird eingewendet, dass auf dieser Teilstrecke Wittenborn-A7 die Projektierung einer Umfahrung Hamburgs in Form der geplanten Autobahn überdimensioniert und unverhältnismäßig ist und öffentliche Gelder verschwendet.

Völlig inakzeptabel ist die Trasse dieses Teilstücks, mit der eine der letzten großräumigen unzerschnitten und wenig belasteten Landschaftsräume des Kreises zerschnitten wird und durch Lärm und Verkehr belastet wird.

Zerschnitten und beeinträchtigt wird eine Kulturlandschaft und ein bisher mäßig belasteter Lebensraum für Menschen.

Es wird die Rechtswidrigkeit des Verfahrens insbesondere bzgl. der UVP-Richtlinie gerügt. Die landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) ersetzt dies nicht. Die in diesem Verfahren detaillierten Untersuchungen durch u.a. Gutachten sind in die Alternativenprüfungen im Rahmen der UVP einzubringen.

Zerschnitten und entwertet werden Biotopverbundsysteme und Lebensräume für Tiere in einem ehemaligen Moor- und Feuchtwiesenlandschaftsraum südlich des Segeberger Forstes, welches sich durch offene Landschaft mit z.T. wenigen Strukturen auszeichnet.

Zerschnitten wird das Fließgewässersystem und Lebensraum für Fauna und Flora

der Schmalfelder Au, indem 29 nördliche Nebengewässer abgeschnitten werden. Ein Ausgleich hierfür wird nicht geleistet. Gewässersystem und Gewässerniederung sind dabei im Zusammenhang zu betrachten.

Die Bestandsaufnahmen und Untersuchungsräume zur Beurteilung von Eingriffen insbesondere für die Fauna und Biotopverbundsysteme sind unzureichend.

Ganz entschieden wird darauf hingewiesen, dass die Eingriffe für Natur und Landschaft incl. landschaftsgebundene Erholung in keiner Weise ausgeglichen werden, obwohl in den Unterlagen mit hohem Aufwand versucht wird, das Gegenteil zu beweisen, und dass die Verwirklichung des Vorhabens zu einer wesentlichen Beeinträchtigung einer ohnehin schon gefährdeten Natur in diesem Raum führen würde.

Die Bewertungsverfahren von Eingriff und Ausgleich sind teilweise ungeeignet und deren Ergebnisse, insbesondere dass die Eingriffe ausgeglichen sind, halten der näheren Betrachtung nicht stand.

Besonderen nachhaltigen Schaden nehmen die Population von Wiesenvögeln und anderer Arten, die Brut- und Rastgebiete in offenen/halboffenen teilweise feuchten Wiesen- und Niederungslandschaften haben.

Das Vorhaben berücksichtigt nicht die Lebensraumpotenziale für nicht untersuchte/erfasste Arten und das Entwicklungspotenzial bestimmter Landschaftsteile und macht faktisch durch den Autobahnbau dort zukünftige Renaturierungsmaßnahmen unmöglich.

Umweltauswirkungen wie Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Beeinträchtigungen durch die Bauphase sind unzureichend untersucht und bewertet.

Es wird gerügt dass die für Landschaft, Lokalklima, Flora und Fauna sowie Grundwasserschutz relevante Entnahme von Kies nicht Bestandteil der Planung ist, obwohl sie ein unmittelbarer und zwingender Teil der Maßnahme ist.

Alle Aussagen werden in der weiteren Stellungnahme näher dargelegt und ggf. bei Erörterung der Einwendungen mit weiteren Erläuterungen unterlegt werden

## **1.2 Trennung des Verfahrens in Teil A und Teil B, Teilstrecke A7 bis B206 westlich Wittenborn/ Autobahnkreuz A20/A7**

Die Trennung des Verfahrens in die Teile A und B wird kritisiert, weil Bestandsaufnahmen, Bewertung der Auswirkungen, Ausgleichmaßnahmen eines Planfeststellungsabschnittes in zwei getrennte Teilbereiche aufgeteilt wird. Es ist nicht erkennbar, ob eine gemeinsame Betrachtung zum gleichen Ergebnis geführt hätte. Soweit die Bestandaufnahme und Bewertung mit unterschiedlicher Tiefe/Vollständigkeit/Methodik durchgeführt wurde,

wird **beantragt**

die Grunddaten anzugleichen und in dem Teil, wo Tiefe/Vollständigkeit nicht dem anderen Teil entspricht, dieses nachzuarbeiten.

Die Antragsunterlagen lassen im Unklaren, wie die Teile A und B des Abschnitts zueinander stehen sollen. Für den Fall, dass bzgl. beider Teile keine einheitliche Planfeststellung erfolgen sollte, wäre die Abschnittsbildung auch insoweit fehlerhaft.

### 1.3 Fehlende Integration eines Flurbereinigungsverfahrens

Die Planung greift in erheblichem Umfange in ländlichen Raum ein. Im Sinne einer umfassenden Problembewältigung ist es geboten, die hiermit verbundenen Probleme zeitgleich mit der Planfeststellung zu lösen. Nur so kann vermieden werden, dass zwar der Eingriff zügig durchgeführt wird, die Kompensationsmaßnahmen einschließlich Ausgleichsmaßnahmen bestenfalls im Nachgang erfolgen, und die erforderlichen Flurbereinigung schließlich vieljähriger Verzögerung anheimfällt.

Ein schwerer Mangel des Verfahrens besteht eben darin, dass die **Eingriffe** durch den Autobahnbau in großem Umfange **nicht ausgeglichen werden** und stattdessen nur eingriffserne **Ersatzmaßnahmen** angeboten werden anstatt im Landschaftsraum und ökologischen Funktionsraum Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Diese wären räumlich und naturschutzfachlich möglich und insofern auch zwingend notwendig. Über ein Flurbereinigungsverfahren können die Flächen erworben werden.

Es wird deshalb **beantragt**, das Planfeststellungsverfahren neu zu starten unter Einbeziehung einer integrierten Flurbereinigungsplanung.

Nur so kann überhaupt festgestellt werden, ob das Vorhaben in wichtigen Punkten überhaupt raumverträglich ist bzw. die raumordnerischen Probleme zumindest im Ausgleichsverfahren gelöst werden können (der grundsätzliche Widerspruch zu den raumordnerischen Anforderungen bleibt ja auf jeden Fall bestehen).

Das die Flurbereinigung ist im Hinblick auf den zu erwartenden Umfang UVP- und planfeststellungspflichtig. Es ist nur eine einheitliche Entscheidung über die straßenrechtliche und die flurbereinigungsrechtliche Planfeststellung möglich mit der Folge, dass eine gemeinsame Planfeststellung zwingend ist (§ 78 Abs 1 VwVfG, § 145 Abs 1 LVwG).

## 2. Planrechtfertigung, Bedarf

### 2.1 Planrechtfertigung, Verkehrsprognosen

Soweit die Planfeststellung sich zur Planrechtfertigung auf den Bedarfsplan stützen will, ist dies zurück zu weisen:

Zunächst einmal beruht die gesamte Planung konkret noch auf dem Bedarfsplan 1992/1993 nach dem 4. FStrAbÄndG. Dessen Verkehrsprognostik ist nach verfas-

sungsrechtlichen Kriterien untauglich, die konkrete Prognose für eine Bundesfernstraße zu tragen:

Wie für den Bedarfsplan 1992 gilt auch für den Bedarfsplan des 5. FStrAbÄndG (2004), dass der Bundestag keine Unterlagen vorliegen hatte, aufgrund derer er den Verkehrsbedarf für konkrete Projekte beurteilen konnte. Die maßgeblichen Strukturdaten und Verkehrsmodelle sind allesamt veraltet. Auch der Hinweis auf den Bundesverkehrswegeplan kann diese Einwände nicht entkräften. Die Fehleranalytik der Verkehrsprognosen, wie sie den dortigen Kosten/Nutzen-Analysen zu Grunde liegt, ist nicht bekannt, müßte dies aber in Fällen wie hier, wo über Belastungszahlen von **DTV = 14.000 bis 30.000** geredet wird und der Nutzung deshalb in einem kritischen Bereich liegt. Beispielsweise könnte eine gut ausgebaute Kfz-Straße diese Verkehrsmenge problemlos bewältigen. In Betracht kämen die Regelquerschnitte b2s nach der RAS-Q 1982 oder RQ 10,5 bzw 15,5 nach der RAS-Q 1996.

Der Planung zur A 20 fehlt in den hier betroffenen Bereichen schon die gebotene Planrechtfertigung. Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf für Bundesfernstraßen erscheint willkürlich. Der Gesetzgeber kannte bei seiner Entscheidung nicht einmal die wichtigsten projektbezogenen Grundlagen zum verkehrlichen Bedarf. Die Planung ist trotz der aktuellen staatlichen Konjunkturprogramme deutlich unterfinanziert. Ihr liegt außerdem die heute nicht mehr realistische Erwartung einer privaten Finanzierbarkeit der Elbquerung zugrunde. Die Bedarfsprognosen überzeugen auch unabhängig hiervon insgesamt nicht. Jedenfalls für die Bereiche westlich der A 21 besteht ein nachvollziehbarer Bedarf speziell für eine Bundesautobahn nicht, zumal sich mit dem geplanten Ausbau der A 7, den Planungen einer Fehmarnbeltquerung, dem Ausbau der A 1 im östlichen Bereich von Hamburg sowie einer ange-dachten weiteren Ostumfahrung Hamburgs wichtige planerische Grundlagen inzwischen verändert haben.

Für eine Autobahn mit dem beantragten Standard ist insofern keine Rechtfertigung gegeben. Die prognostizierten Belastungszahlen von 23.000 bis 24.000 (etwa ein Verdopplung des Verkehrs auf der B 206) rechtfertigen keinen Autobahnbau. Desweiteren werden die Prognosen grundsätzlich in ihrer Treffsicherheit bezweifelt. Wir weisen darauf hin, dass mit Sicherheit die angegebenen Zahlen der Verkehrszahlen über LKW-Verkehr in der bestehenden Wirtschaftskrise nicht mehr zutreffen. Es werden keine verschiedenen Szenarien über Wirtschaftsentwicklung und andere entscheidende Rahmenbedingungen angenommen und verglichen. Da jetzt zum wiederholten Mal im politischen Raum über eine Maut für PKW diskutiert wird, kann diese Variante nicht vernachlässigt werden.

Der BUND **beantragt** deshalb:

Erstellung von neuen Prognosen mit verschiedenen Szenarien unter Einschluss von möglichen Wirtschaftsentwicklungen, ausgehend vom jetzigen Niveau der Wirtschaftskrise und unter Einschluss von Maut für PKW. Die Modelle sind zu spezifizieren und die Fehlerquoten zu benennen.

Es wird insoweit jedenfalls für den Fall, dass es grundsätzlich bei der gewählten

Trassierung bleiben soll, **beantragt**, eine Untersuchung, wie weit die behaupteten Verkehrsprobleme mit einer Straße mit den genannten Querschnitten bewältigt werden können, in die Planfeststellung einzubringen, bzw, wenn die Planung nicht ersatzlos aufgegeben wird, sie in dieser Weise weiter zu verfolgen.

Die Trennung von nicht autobahnfähigem Verkehr, welches als Zielsetzung im Erläuterungsbericht dargestellt ist, also insbesondere des landwirtschaftlichen Verkehrs auf der B 206, ist auch durch andere weniger invasive Maßnahmen möglich. (Gestaltung des Netzes der Wirtschaftswege, wie diese üblicherweise in Flurbereinigungsverfahren vorgenommen wird, dreistreifiger Ausbau der B 206, Verbot von landwirtschaftlichen bzw. langsamen Fahrzeugen).

"In die Planfeststellung einbringen" heißt hier und im Folgenden, dass entsprechende Unterlagen erstellt und öffentlich ausgelegt, jedenfalls den Einwendern zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt werden.

Der Bedarfsplan 2004 ist im Übrigen gemeinschaftsrechtswidrig zu Stande gekommen, weil eine gehörige FFH-Verträglichkeitsprüfung diesem nicht zu Grunde liegt. Insbesondere waren zum Zeitpunkt der Verabschiedung, erst Recht zum Zeitpunkt des Gesetzentwurfes, die maßgeblichen Informationen über das Netz Natura 2000 noch nicht vorhanden, weil Deutschland in Mißachtung der eindeutigen Vorgaben der FFH-Richtlinie die Erstellung dieser Informationen verzögert hat.

## 2.2 Planungshindernisse

Die Planrechtfertigung fehlt auch deshalb, weil auch die benachbarten Planungsabschnitte an unüberwindbaren rechtlichen Hindernissen scheitern werden und daher ein Planungstorso droht. Denn die Linienbestimmung, auf der die Trassierung beruht, ist fehlerhaft. Sie verstößt nicht nur gegen die Anforderungen der SUP-RL, sondern auch gegen die FFH-Richtlinie und die Vogelschutz-Richtlinie. Deren Anforderungen, die zwischenzeitlich in der Rechtsprechung des EuGH und des BVerwG (vgl. z.B. Urteil vom 17.01.2007 – Westumfahrung Halle) weiter konkretisiert worden sind, wurden nicht berücksichtigt. Deshalb werden die westlich und östlich angrenzenden Planungsabschnitte an den Anforderungen des europäischen Habitatschutzrechts scheitern. Und auch in diesem Abschnitt drohen erhebliche Beeinträchtigungen des Netzes Natura 2000, die zu vermeiden aber gerade ein Ziel der südlichen Umfahrung der kürzeren und weniger Menschen beeinträchtigenden Trassierung durch den Segeberger Forst war.

Das drohende Scheitern des 3. Abschnitts zeigt sich etwa daran, dass die Planfeststellung entgegen den Ankündigungen noch immer nicht erfolgt ist, sondern stattdessen die öffentliche Auslegung sogar wiederholt werden muss. Die erfolgten Änderungen zum Schutz der Fledermäuse ändern nichts an der Grundsatzproblematik der Travequerung und der Fehlbewertung in der FFH-VP. Die Abschnittsbildung wird auch nicht dadurch rechtmäßig, dass nunmehr eine provisorische Anbindung an die B 206 erfolgt. Denn der Landesbetrieb selbst hat ausweislich des Protokolls

der Erörterung vom 26.05.2008 zum Abschnitt 3 Provisorien in diesem Bereich verworfen.

Im westlichen Abschnitt besteht ein unüberwindliches rechtliches Hindernis durch die Beeinträchtigungen der Ohlau als Teil des FFH-Gebiets DE 2024-391 und der Schmalfelder Au als Zufluss für das Schutzgebiet, insbesondere in Form von Beeinträchtigungen des LRT 3260 sowie der Laich- und Aufwuchsgebiete von Meer-, Fluss- und Bachneunauge, Rapfen und Stör. Die Annahme in der FFH-VP aus dem Juni 2009 zu den rechtlichen Maßstäben bzgl. des Gebots einer Wiederherstellung günstiger Erhaltungszustände ist fehlerhaft. Die Trassierung mit ihren Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets ist umso unverständlicher, als nördlichere Trassen ohne erkennbaren Grund verworfen worden sind. Die dort vermeintlich bestehenden hochwertigen (Kompensation-)Flächen werden tatsächlich ackerbaulich (Maisanbau) genutzt, so dass hier eine kürzere und weniger konflikträchtige Trassierung möglich wäre.

### **2.3 Gültigkeit der Aussagen dieses Kapitels auch in Naturschutzregelungen**

Es ist anzumerken, dass die vorangehenden Überlegungen zu einem großen Teil nicht nur für die Prüfung der Planrechtfertigung, sondern auch auf der Stufe der Prüfung der Erforderlichkeit im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung anwendbar sind. Hinzuweisen ist darauf, dass Fragen des Vorliegens eines öffentlichen Interesses ebenso, wie die, ob dieses "zwingend" oder "überwiegend" ist, im Naturschutzrecht, gerade wenn dies einen gemeinschaftsrechtlichen Hintergrund hat, eine erhebliche Rolle spielt.

### **2.4 Unmöglichkeit einer rechtskonformen FFH-Prüfung**

Die Linienbestimmung ist auch deshalb materiell rechtswidrig, weil die FFH-Prüfungen (hier und anderweitig in dieser Einwendung ist auch die Vogelschutzprüfung mit gemeint) rechtswidrig war, weil aufgrund von Versäumnissen des Landes Gebietskulisse und sonstige erforderliche Daten damals nicht vorlagen, obwohl sie aufgrund der Anforderungen der FFH- und VS-Richtlinie längst hätten vorliegen müssen.

Diverse Gutachten zu den Auswirkungen des Vorhabens auf FHH-Gebieten die diesen Planfeststellungsunterlagen beiliegen, heilen diesen Mangel im vorgelagerten Linienbestimmungsverfahren nicht, da keine vergleichenden Prüfungen im Rahmen der Prüfung der geprüften Alternativ-Linien und der aus unserer Sicht zu prüfenden Alternativen (Variante B 205, Nullvariante 206, Nullvariante 206 plus) stattgefunden haben.

## **3. Alternativenprüfung**

**Der BUND beantragt,**

dass als Alternativen im Planfeststellungsverfahren unter Berücksichtigung aller gemeinschaftsrechtlicher Anforderungen (UE) geprüft wird:

a) Nullvariante

b) B 205-Variante

c) Nullvariante plus, d.h. maßvoll ausgebaute B 206 (vorzugsweise dreistreifig) von Wittenborn bis Hartenholm mit Ortsumgehungen mit Anschluss an die A 7 südlich von Bad Bramstedt oder Anschluss an die AS Bad Bramstedt.

#### 4. Fehlende UVS

Zu beanstanden ist die fehlende UVS und Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Ebene der Planfeststellung und damit zugleich der rechtliche Mangel in der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die nur in Bezug genommenen früheren Untersuchungen in vorgelagerten und notwendig größeren Planungsstufen sind ungeeignet, den Anforderungen des UVPG und der EU-RL projektbezogen Rechnung zu tragen. Die Antragsunterlagen verfehlen in ihrer Struktur den integrativen Ansatz des UVPG und der UVP-RL. Das wird nicht durch die Existenz eines Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) ausgeglichen, der zwangsläufig einen anderen rechtlichen Bezugspunkt und Prüfungsgegenstand als eine UVP hat.

Dieser Mangel wird pauschal mit Hinweisen auf die Umweltverträglichkeitsprüfung Linienbestimmung begründet. Zwar enthalten die Planfeststellungsunterlagen eine "Allgemeinverständliche Zusammenfassung" als Anlage zum Erläuterungsbericht. Gerade dort wird aber affirmativ festgehalten, die Umsetzung des § 6 UVPG erfolge auf der Ebene der Planfeststellung durch den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP). Entsprechend stellt sich **inhaltlich** die vorgelegte AVZ auch nur als Kurzfassung des LBP dar.

Dies ist aus mehreren Gründen rechtsfehlerhaft.

Die Umweltuntersuchungen der Linienbestimmung sind bezogen auf den Zeitpunkt der Planfeststellung **veraltet**. Dies betrifft ganz maßgeblich, alle Faktoren, die mit Vogelschutz- und FFH-Prüfungen zu tun haben.

Hier ist im Rahmen der Planfeststellung zwar teilweise nachgearbeitet worden. Dies führt teilweise zu anderen Ergebnissen als die Arbeiten der Linienbestimmung. Schon vom Konzept der Vorhabensträgerin selber stellt die UVS der Linienbestimmung nur eine vorbereitende Arbeit dar.

Zudem sind die gesetzlichen Anforderungen an einen LBP (§ 9 Abs 2 LNatSchG) anders als die an eine UVS (§ 6 UVPG).

Auch wenn das Inhaltsverzeichnis des LBP auf Umweltmedien wie Boden und Wasser als solche abhebt oder die Einwirkungen auf den Menschen zu betrachten vorgibt, so hat dies doch Alibifunktion, da die entsprechenden Kapitel viel zu kurz sind, um für eine substantiierte Anwägung auszureichen. In aller Regel werden dort unter pauschalem Hinweis auf Gutachten, die nicht zur Auslegung gehörten, gewisse Ergebnisse referiert. Öffentlichkeitsbeteiligung, wie sie UVP-inherent ist, kann aber nicht durch einen Hinweis, Gutachten könnten auf dem Straßenbauamt Lübeck eingesehen werden, ersetzt werden.

Es fehlen Wechselwirkungsansätze und die Alternativenprüfungen, wie sie nachgerade charakteristisch für ein UVP sind, fast völlig. Die Ausführungen im LBP Text sind völlig pauschal und unsubstantiiert. Beim Lärmschutz bleibt es bei der Feststellung, wieviel dB irgendwo vermeintlich erzeugt werden. Die *konkrete* Auswirkung auf den Menschen (z.B. statistische Erwartung der Steigerung von Herzinfarkten) fehlt.

Zu den ganz spezifischen Kapiteln einer UVS gehört eine Darstellung der (vom Vorhabensträger) geprüften Alternativen. Hier muss der Struktur nach eine "Entscheidungsmatrix" bereitgestellt werden, deren einer "Index" die geprüfte Variante, deren anderer die jeweiligen Umweltmedien sind.

Auf die fehlende bzw. fehlerhafte Bearbeitung einzelner Umweltsektoren wird unten jeweils im Einzelnen hingewiesen. Was die mittelbaren Folgen der Planung angeht, wird auf das unterschlagene Problem der möglichen Seitenentnahmen hingewiesen.

## 5. Lärmmissionen, Lärmschutz, Erschütterungen, Lichtmissionen

### 5.1 Lärm

Gesamtbetrachtungen des Lärms, im Übrigen durch die Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie gefordert, wären spezifisch unter UVP-Gesichtspunkten geboten, so dass der Mangel der nicht vorhandene UVP rechtlich erheblich ist.

Die **Einzelhausberechnungen** finden **nur an den Gebäudefronten** statt, und dies nicht einmal vollständig. Es müssen allgemein, Werte im **Außenbereich der Grundstücke** gesetzt werden; schließlich findet Wohnen und Leben nicht nur im Haus sondern auch auf den Grundstücken statt. Es wird **beantragt**,

dies zu ändern.

Es sind auch **kumulative Lärmwirkungen** zu betrachten.

Hierzu gehört die Betrachtung der Kumulation der Lärmmissionen von A 7 und A 20 und anderer lärmrelevanter Anlagen.

Nach alledem wird **beantragt**, eine entsprechend überarbeitete Schalltechnische Untersuchung in die Planung einzubringen.

Es wird sich zeigen, dass die einschlägigen Lärmschutzanforderungen nicht erfüllbar sind und es wird auch aus diesem Grunde **beantragt**,

die Planung einzustellen.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die Schalltechnische Untersuchung nur den Betrieb der beantragten Anlage betrifft. Weder Verkehrsführung noch Lärmbelastung insbesondere durch den Baustellenlärm werden für die Bauphase bearbeitet;

es wird **beantragt**,

dies nachzuholen.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die Schalltechnische Untersuchung nur auf die beantragte Anlage bezogen ist. Die zunehmende Lärmbelastung an den Zubringerstraßen, deren Mehrbelastung je durchaus in der Prognose detailliert dargestellt ist, wird weder für die Bauphase (zusätzlicher LKW-Verkehr) noch für den Betrieb bearbeitet; es wird **beantragt**,

dies nachzuholen.

## 5.2 Fehlende Prüfung der Wertverluste aufgrund Lärmbelastung

Schließlich wird **beantragt**,

die Wertverluste aufgrund der Verlärmung zu ermitteln und für die Abwägung bereit zu stellen, d.h. in die Planung einzubringen.

## 5.3 Lichtimmissionen

Lichtimmissionen des Fahrzeugverkehrs und eventueller Beleuchtungsanlagen als Wirkung auf Mensch und auf Fauna sind gar nicht ermittelt und bewertet (mit Ausnahme einer Insektenuntersuchung bei einer Rastanlage), sind aber ganz offenkundig eine relevante Auswirkung auf Menschen und auf bestimmte Arten der Fauna.

Es wird **beantragt**,

dies nachzuholen.

## 6. Beeinträchtigung von Wohnumgebung und landschaftsgebundener Erholung durch Lärm und durch Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (Vgl. LBP, 9.3; )

Es wird richtigerweise dargestellt, dass eine weithin wahrnehmbare Veränderung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes stattfindet (LBP 4.3.7.3).

Es wird eine Isophone von 49 db(A) errechnet und im Bestands- und Konfliktplan dargestellt. Sie soll den Bereich angeben, in dem eine landschaftsgebundene Erholung stark beeinträchtigt ist. Dieser Bereich ist immerhin ein Korridor von 1,5 km Breite, was bei 20 km Autobahn eine Fläche von 30 km<sup>2</sup> ausmacht.

Es wird zum einen bestritten, dass für die Ansprüche der Bevölkerung dieser Wert zutrifft und behauptet, dass die Ansprüche an eine Erholung im dörflichen Umfeld nur geringere Lärmpegel akzeptieren. Zum anderen werden die Berechnungsverfahren kritisiert und gefordert dass lokale Schallausbreitungsbedingungen. Lärmspitzen wie einzelne sehr laute Fahrzeuge wie Motorräder oder laute LKWs sowie nasse Fahrbahn und Windrichtungen berücksichtigt werden (dies gilt auch für die

Immissionsberechnungen für einzelne Gebäude). Es wird **beantragt**, diese Berechnungen nachzuholen.

Unglaublich ist jedoch die Betrachtung von Eingriff und Ausgleich zu diesen beiden erheblichen Beeinträchtigungen für Menschen mit Hilfe von Methoden, die mit dem Anspruch auf Systematik und Objektivität eingeführt werden: Für den Ausgleich der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sei danach eine Kompensationsfläche von 238 ha (auf 20 km Autobahn!) und für die Beeinträchtigung durch Verlärmung eine Kompensationsfläche von 269 ha erforderlich (die aber nicht zu addieren sind). Da aber ohnehin schon 252 ha ökologische Kompensationsflächen notewendig und vorgesehen seien, seien die Beeinträchtigungen für Landschaftsbild und Lärm schon ausgeglichen; mit anderen Worten, die Beeinträchtigungen seien voll kompensiert.

Es wird **beantragt**,

**ein neues Gutachten**, welches wissenschaftlichen Ansprüchen genügt und kompatibel mit dem gesunden Menschenverstand ist auf Kosten des Antragstellers **in Auftrag zu geben** und erneut in die Planung einzubringen.

Dabei ist zu beachten, dass der größte Teil des beeinträchtigten Raumes Regelmäßig zur Erholung, gerade auch der Landbevölkerung, genutzt wird und nicht nur die dargestellten empfindlichen Räume und dass die Störung durch Sichtbarkeit/Einschränkung des Weitblicks wesentlich weiter reicht als angenommen.

Zu bemängeln ist, dass soweit ersichtlich die genannten Kompensationsflächen selbst nicht außerhalb der Sicht- und Lärmweite der Anlage liegen, dass eine Begrünung des Dammes keine Kompensation sondern eher eine Verstärkung der Überhöhung und damit Behinderung des Weitblicks in die Landschaft bedeutet, dass nur der Damm aber nicht die Höhe der bewegten Objekte berücksichtigt ist und dass die Anpflanzung von Waldstücken für den berechtigten Wildschutz ebenfalls keine Kompensation für die Beeinträchtigung des landschaftstypischen Landschaftsbildes sind, sondern auch in freier Landschaft störend wirken können.

Hinzufügen ist, dass die Lärmproblematik und visuelle Landschaftsveränderung ebenfalls bei den Auswirkungen auf die Fauna vertiefter zu betrachten sind.

Die Umweltauswirkungen „Lärm“ und „Beeinträchtigung des Landschaftsbildes“ sind eines der Beispiele, wo die Rechtswidrigkeit des Verfahrens offenkundig wird, nämlich dass keine UVP auf Ebene der Planfeststellung gemäß UVP-RL unter Betrachtung der Alternativen (Trassen) stattfindet. Die UVP auf Ebene des Linienbestimmungsverfahrens hingegen war nicht geeignet, den Anforderungen der Richtlinie hinreichend Rechnung zu tragen. Es ist offenkundig, dass eine Null-plus Alternative auf der B 206 weitgehend im Wald auf Sandboden oder eine Trassenbündelung mit der B 205 geringere nachteilige Auswirkungen in diesem Bereich haben könnte. Hinsichtlich der landschaftlichen Einbindung der Trasse heißt es in den Antragsunterlagen (Erläuterungsbericht Teil A, S. 144), es solle sowohl den Anforderungen

der Anwohner als auch dem Bedürfnis der Reisenden nach einer abwechslungsreich gestalteten Straßenumgebung Rechnung getragen werden. Das ist eine Fehlgewichtung der Anwohnerbelange, denen ein Vorrang zukommen muss.

## **7. Luftschadstoffe**

Wir beanstanden, dass hinsichtlich der Immissionen keine vollständige kumulative Betrachtung der beiden Projekte A 20 und A 7-Ausbau erfolgt, obwohl gesundheitsgefährdende Gesamtbelastungen drohen. Das widerspricht auch dem UVP-Recht. Versäumt wurde die Ermittlung der Hintergrundbelastung (Vorbelastung).

Das Gutachten weist selbst darauf hin, dass es für krebserzeugende Stoffe keine Grenzwerte für gesundheitliche Unbedenklichkeit gibt – insofern wird die ausgewiesene zusätzliche Gefährdung der Gesundheit beanstandet. Es fehlt die Betrachtung von gesundheitlichen Wechselwirkungen (z.B. Luftschadstoffe/Lärm/psychische Belastung) wobei im Übrigen bei Bewertung der Auswirkungen der Gesundheitsbegriff der WHO zugrunde zu legen ist. Es fehlt die Untersuchung der Stickstoffdeposition auf geschützte Biotop nährstoffarmer Standorte und deren Bewertung.

Es wird **beantragt**, geeignete Gutachten in die Planung einzubringen

Hinsichtlich der Prognose der Luftschadstoffbelastungen wird gerügt, dass die Prognose abweichend von den übrigen Planunterlagen nicht auf das Jahr 2025, sondern nur auf das Jahr 2020 bezogen ist. Außerdem drohen Grenzwertüberschreitungen z.B. für Schwebstaub und weitere Schadstoffe. Dem liegt ausweislich S. 12 des Gutachtens zum Planteil B die Annahme zugrunde, es werde zwar die Verkehrsmenge steigen, allerdings die Schadstoffbelastung durch den Einsatz bleifreier und schwefelarmer Schadstoffe erheblich sinken. Diese Annahme berücksichtigt nicht hinreichend, dass es sich um eine „Transitautobahn“ handeln soll und die Herkunft der besonders schadstoffintensiven LKW-Verkehre auch aus weniger entwickelten Staaten die Annahme der Prognose nicht vollständig rechtfertigt.

## **8. Baulärm und Erschütterungen (Schwingungen), Bauphase**

### **Fehlende Prüfung der Erschütterungsproblematik**

Die Vorhabensträgerin hat kein eigenes Erschütterungsgutachten für den Betrieb der Anlage (Schwingungsgutachten) für die Planung beigebracht.

Es wird **beantragt**, dies nachzuholen.

### **Fehlende Prüfung der Baulärmproblematik**

Zu beachten sind die 32. BImSchV, die aber keine Vorgaben für die Prognose von Baulärm enthält; die 32. BImSchV iVm der Richtlinie 2000/14/EG (geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG) legt nur einzuhaltende Grenzwerte für (bestimmte) Bau-

maschinen fest, sowie die AVV Baulärm, die allerdings auch keine Vorgaben für die Prognose macht.

Es wird deshalb **beantragt**, eine **Lärmprognose** für die Bauphase (den Baustellenbetrieb) nach Maßgabe der TA Lärm zu erstellen und durch Auflagen im Planfeststellungsbeschluss sicher zu stellen, dass deren Immissionsrichtwerte (einschließlich der besonderen Anforderungen an Spitzenpegel) während der gesamten Bauphase eingehalten werden. Hierbei ist ein konkreter Baustellenbetrieb zu beschreiben und dessen Lärm abzuschätzen; dieser ist ggfs durch Setzung geeigneter Grenzwerte, insbesondere Betriebszeitenbeschränkungen, zu begrenzen.

Eine solche Vorgehensweise wird hiermit

**beantragt.**

Diese Forderung ist sachgerecht, als dies im Grunde - bis auf die Anforderung als solche, eine Prognose zu erstellen - nicht mehr ist als das, was von der AVV Baulärm, verlangt wird. Insoweit kommt es auf den rechtlichen Gesichtspunkt, dass **Baustellen** (nichtgenehmigungsbedürftige) **Anlagen nach dem BImSchG** sind, auf die die Ausschlusswirkung der §§ 2 Abs 1 Nr 4, 3 Abs 5 Nr 3 BImSchG nicht anwendbar sind, denn der Ausschluss gilt nach der Systematik des Gesetzes (vgl § 41 Abs 1 BImSchG) nur, soweit Verkehrsgeräusche betroffen sind (vgl Jarass, BImSchG-Kommentar, § 2 Rn 10), nicht an.

### **Regelung der Bauphase**

Insgesamt wird eine umweltoptimierte Regulierung der Bauphase

**beantragt,**

wobei die Regulierungen so gestaltet sein müssen, dass sie, was den Schutz von Menschen angeht, ohne Weiteres durch die Betroffenen kontrollierbar sein müssen, was die Beeinträchtigungen der Umwelt (z.B. Vermeidung von Brutstörungen) angeht, muss gleichfalls eine unmittelbare und einfache Kontrollierbarkeit gewährleistet sein.

Der Planfeststellungsbeschluss soll insbesondere festlegen, dass detaillierte Bautagebücher geführt werden, die jederzeit durch jedermann eingesehen werden können,

was hiermit **beantragt** wird.

Schließlich wird ein **Ökomonitoring** auch für die Bauphase

**beantragt.**

Soweit es zur Durchführung der Planung kommt, muss sichergestellt sein, dass einschlägige Auflagen, z.B. die Einstellung der Bauarbeiten bei Dunkelheit zu Gunsten

der Fledermäuse, auch wirklich eingehalten werden.

Was **Betriebszeitenbeschränkungen** angeht, wird **beantragt**,

Regelungen zu treffen, die durch die Betroffenen zu kontrollieren sind, wie beispielsweise Ruhepausen zu bestimmten Zeiten.

Insbesondere wird **beantragt**,

dass der Planfeststellungsbeschluss ein **Nachtarbeitsverbot**, jedenfalls für die Kernzeit 22.00 - 6.00 h, sowie ein Arbeitsverbot für Sonn- und Feiertage beinhalte.

Im Übrigen wird **beantragt**,

dass im Planfeststellungsbeschluss der Bauablauf und die Auflagen an den Baubetrieb mit geregelt werden.

### **Prüfung der Erschütterungsproblematik in der Bauphase**

Schließlich fehlt eine Bearbeitung der **Erschütterungen gerade während der Bauphase** vollständig. Eine den "Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen", LAI-Beschluss vom 10.05.2000, entsprechende Bearbeitung wäre geboten. Die Standards der DIN 4150, ggf. paralleler ISO- und VDI-Normen, sind einzuhalten, bzw ist dies durch entsprechende Auflagen im Planfeststellungsbeschluss sicher zu stellen.

Dabei sind auch die Erschütterungen auf Zubringerstraßen durch Baufahrzeuge zu betrachten.

Es wird **beantragt**, dies durch ein geeignetes Gutachten zu bearbeiten.

### **Erschütterungsproblematik in Bauphase und Betrieb für die Fauna**

Was die Erschütterungen, sowohl während des Betriebs als auch während der Bauphase, angeht, fehlt in der Planung falls vollständig die Behandlung der Auswirkungen auf die Fauna;

es wird **beantragt**, dass dies durch Einbringung geeigneter Gutachten in die Planung nachgeholt wird.

## **9. Unmittelbare und mittelbare Auswirkungen des Vorhabens; Schutz von Wasser und Boden; Klima**

Durch die Entnahme von Boden/Kies in Nachbarschaft der Trasse werden wesentliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft vorgenommen. Diese Auswirkungen sind unmittelbare zwingende Auswirkungen des Vorhabens. Es wird gerügt, dass diese Maßnahmen nicht in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sind, nicht der UVP und der landschaftspflegerischen Begleitplanung unterworfen werden und insofern auch nicht durch den Planfeststellungsbeschluss geregelt werden.

Es sind relevante Auswirkungen auf das lokale Klima und auf das Kleinklima durch die Maßnahme, insbesondere durch die Dammlage in der Niederung und durch Kiesentnahmeseen zu erwarten.

Notwendig können Eingriffsminderungs- und Ausgleichmaßnahmen sein (z.B. Amphibienleitsysteme für die zu erwartende Besiedelung), die natürlich Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein müssen.

Störungen des Wasserhaushaltes (z.B. durch Grundwasserabsenkungen und Schadstoffeinleitungen in der Bauphase sowie betriebsbedingte dauerhafte Schmutzwassereinleitungen und Kiesentnahme) sind ebenfalls Folge der Maßnahmen.

Wir wenden uns gegen diese Umweltauswirkungen und **beantragen**

eine geeignete nähere Untersuchung im Rahmen der Planunterlagen.

In bestimmten Bereichen der Trasse wird mooriger Boden bis 2,60 m ausgekoffert. Es ist darzustellen, wie hierbei der angrenzende Moorkörper und Flora vor Eingriffen geschützt werden soll.

## **10. Schutz von Fließgewässern**

Wir rügen, dass die Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie bzgl. des Fließgewässersystems Schmalfelder Au insbesondere unter Berücksichtigung der nördlichen Zuflüsse nicht hinreichend berücksichtigt wurde.

Durch die Maßnahme würden 29 Fließgewässer und diverse Binnenentwässerungsgräben überbaut, verlegt, verrohrt oder anders erheblich in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt. Dies ist weder hinreichend untersucht und bewertet, noch sind im Ansatz hinreichende Vermeidungs-, Minimierungs-, oder Ausgleichmaßnahmen vorgesehen. Es wird eine komplette Überarbeitung der Planunterlagen durch geeignete umweltfachliche Untersuchungen und Gutachten (Gewässerqualität, Wasserqualität, Lebensraumfunktion, etc.)

**beantragt.**

Weitere Ausführungen hierzu sind aus Abschnitt 11 zu nehmen, wo die Fließgewässer als Bestandteil von Biotopverbundsystemen näher betrachtet werden.

## **11. Naturschutz**

### **11.1 Bestandserfassung als Grundlage von Bewertung und Ausgleichsmaßnahmen**

Die Methodik der Bestandserfassung wird als nichts rechtskonform gerügt und als nicht hinreichend für die Bewertung der Eingriffe und die Auswahl von entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen.

Es wurden z.T. **Indikatorarten** erfasst und z.T. nur Probeflächen ausgewählt. Die **generelle** Zulässigkeit dieser Vorgehensweise wird bestritten. In Einzelfällen mag dies möglich und methodisch gute Praxis sein, die Planung hätte dies jedoch im Einzelnen darlegen, also begründen müssen, warum welche Arten als Indikatorarten ausgesucht wurden. Entsprechendes gilt für die Auswahl der **Probeflächen**.

In den vorliegenden Bestandaufnahmen reichen jedoch der Umfang der untersuchten Arten und die Lage der Probeflächen eindeutig nicht aus. Insbesondere der Ansatz der „Prognose“ über die faunistischen Bestände ist nicht akzeptabel (s. LEGUAN, 2009, Seite 1). Unklar bleibt z.T. welche Untersuchungen nun im näheren und weiteren Untersuchungskorridor und in welchen Gewässern durchgeführt wurden. Der Korridore und die Probeflächen sind in jedem Fall zu eng bemessen. Er lassen dann auch nicht die Lebensräume insgesamt erkennen. so dass beispielsweise nicht ersichtlich ist, ob z.B. 80 % oder nur 20% eines lokalen Vorkommensschwerpunktes betroffen ist. Mal sind 100 m, mal 200, mal 500 m, mal flexible Grenzen erwähnt.

Der Untersuchungsraum muss im Norden in etwa bis an den Rand des Segeberger Forstes, d.h. bis an die Grenze zwischen Wiesen/Feuchtwiesenlandschaft und Sander und im Süden bis etwa an die Schmalfelder Au gehen, um die naturräumlichen Zusammenhänge zu erfassen.

Ebenso fehlt die komplette Bestandsaufnahme der Pflanzenarten auf den durch die Trasse (und mittelbar beeinträchtigten Bau/Entnahmeflächen) eliminierten Flächen zur Bewertung des Eingriffs.

Die Erhebung von Weißstorch und Bekassine fehlt.

Warum z.B. LEGUAN (7/2009, S 29) schreibt „ausschließlich für die Schmalf. Au eine Potenzial für das Vorkommen von artenschutzrechtlich relevanten Arten“, bleibt unergründlich – es gibt durchaus relevante Arten in den betroffenen nördlichen Nebengewässern der Schmalfelder Au.

Ein gravierender Mangel ist die fehlende Erhebung von Rast- und Nahrungsplätzen für die Avifauna. So wurden z.B. nördlich Struvenhütten regelmäßig große rastende Schwärme an Großen Brachvögeln und Kiebitzen beobachtet.

Es wird **beantragt**, diese genannten Bestandsaufnahmen nachzuholen und in die Planunterlagen einfließen zu lassen.

Für eine Reihe von Artengruppen, wird nur eine **Potentialanalyse** vorgenommen. Hiermit ist gemeint, dass die Gutachter Flächen auf ihre mögliche Eignung für das mögliche Vorkommen von Arten hin betrachten. Dies steht im Widerspruch zur RSpr des BVerwG

" Der *Senat* hat in diesem Urteil zwar ausgeführt, im Einzelfall könnten Rückschlüsse auf die Tierarten anhand der vorgefundenen Vegetationsstrukturen (und vorhandenen Literaturangaben) methodisch hinreichend sein. Es werde häufig nicht erfor-

derlich sein, die von einem Vorhaben betroffenen Tier- und Pflanzenarten vollständig zu erfassen. Der *Senat* hat jedoch hinzugefügt, gebe es dagegen Anhaltspunkte für das Vorhandensein besonders seltener Arten, werde dem im Rahmen der Ermittlungen nachzugehen sein (vgl. bereits *BVerwG*, Beschluss vom 21. 2. 1997 - *BVerwG* 4 B 177.96 - NVwZ-RR 1997, [607](#)) "

*BVerwG* 4 BN 25/04 vom 3.6.2004 = Beck RS 2004 22898, 2. der Gründe.

## 11.2 Artenschutz und EU-Richtlinien (FFH, Vogelschutz)

### Planteil B

Die faunistischen Untersuchungen 2006/2007 mit Zusammenfassung durch das Büro KiFL aus dem Juni 2009 für den Planteil B („Autobahnkreuz“) sowie die darauf aufbauenden Gutachten weisen zu rügende Mängel auf. So wurden trotz der individuellen bezogenen Verbotsvorschrift des Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie nicht alle wildlebenden europäischen Vogelarten untersucht, sondern nur die im Anhang I der Richtlinie verzeichneten sowie die in Schleswig-Holstein gefährdeten Arten. Dahinter steht offenbar die Annahme, bzgl. der als nicht planungsrelevant bezeichneten Arten erlaube die Anwendung des § 42 Abs. 5 BNatSchG (2007) die Prognose, Beeinträchtigungen seien schon nicht tatbestandlich verboten. Dieser Ansatz ist verfehlt, weil § 42 Abs. 5 BNatSchG jedenfalls teilweise europarechtswidrig ist. Auch sog. „CEF-Maßnahmen“ können nicht so weitgehend wie geschehen tatbestandsausschließend zur Anwendung gebracht werden.

Trotzdem wurden allein im Untersuchungsbereich für den Teil B 79 „planungsrelevante“ Vogelarten entdeckt (darunter insbesondere die Feldlerche), deren Beeinträchtigungen ich ebenso rügen wie die Beeinträchtigungen von

- Nahrungshabitaten, Wochenstuben und Winterquartieren streng geschützter Fledermausarten,
  - Amphibien wie Teichmolch, Erdkröte, Gras- und Teichfrosch,
  - 20 Libellenarten, darunter die hochgradig bedrohten Arten Südliche Binsenjungfer und Kleine Binsenjungfer,
  - Reptilien wie Ringelnattern, Kreuzottern, Eidechsen und der landesweit bedeutsamen Schlingnatter,
  - Fischen und Neunaugen, wie Bach- und Meerforellen, Bach- und Flussneunaugen im Bereich von Mühlenu/Schirnau mit ihren Reproduktions- und Aufwuchsgebieten sowie Beeinträchtigungen aller Langdistanzwanderarten sowie im Bereich der Schmalfelder Au (Hasel, Aal, Bachforelle, Gründling, Wanderroute für Fluß- und Meerneunaugen),
  - des Makrozoobenthos, insbesondere im Bereich der Ohlau,
  - der Groß- und sog. „Mittelsäuger“, wie Rehe, Rothirsche, Damhirsche und Wildschweine,
  - der Potenziale für die Ausbreitung und Wiederbesiedlung des Fischotters im Bereich insbesondere der Ohlau (landesweites Ziel des Naturschutzes)
- durch bau-, anlage- und betriebsbedingte
- Flächenverluste, -veränderungen,
  - Veränderungen des Mikroklimas,
  - Emissionen,
  - Kollisionen (Straßentod),

- Barrierewirkungen,
- Störungen des Wasserhaushalts, z.B. durch Stoffeinträge, Erschütterungen und Störungen der Durchgängigkeit.

Hinsichtlich der gefährdeten Vogelart Feldlerche wenden wir uns außerdem gegen die Annahme, die drohenden Brutplatzverluste seien ausnahmsweise gerechtfertigt, obwohl der Erhaltungszustand der Population schon derzeit als „ungünstig“ bewertet wird. Die Prüfung „zumutbarer Alternativen“ z.B. ist verfehlt, da sie einerseits auf der Ebene der Planfeststellung nur die Trassierung der K 81 thematisiert, andererseits hinsichtlich der Trassierung der A 20 selbst aber nur auf die großräumige Ebene der Linienbestimmung abhebt..

### **Planteil A**

Ergänzend zu den bisherigen Mängeln ist Folgendes anzuführen:

- Die in Bezug genommene FFH-Verträglichkeitsprüfung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2002 für das FFH-Gebiet „Barker Heide“ (DE 2026-304) ist veraltet und genügt nicht den Anforderungen der seitdem ergangenen höchstrichterlichen Rechtsprechung. Sie blendet zudem das Erhaltungsziel bzgl. artenreicher montaner Borstgrasrasen aus und berücksichtigt die hohe Empfindlichkeit der vorhandenen FFH-LRT (insbesondere des LRT „Trockene europäische Heiden und Dünen mit offenen Grasflächen mit Corynephorus und Agrostis auf Binnendünen“) gegenüber Staub- und Stickstoffimmissionen nicht entsprechend den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und unterschätzt die Beeinträchtigungen der für die LRT charakteristischen Tierarten wie z.B. der Zauneidechse, der Blindschleiche und der Kreuzotter.

- Die Verträglichkeitsprüfung für das besondere Vogelschutzgebiet DE 2026-401 „Barker und Wittenborner Heide“ aus dem Jahr ist ebenfalls fehlerhaft. Das folgt schon daraus, dass sie aus dem Januar 2002 stammt, damit veraltet ist und zudem nur die Linienfindung als Bezugspunkt kannte. Die neueste der in ihr zugrunde gelegten Untersuchungen stammt aus dem Jahr 2000. Beeinträchtigungen der melde-relevanten Arten Heidelerche, Neuntöter, Schwarzspecht, Wespenbussard, Weißstorch und insbesondere des Ziegenmelkers (z.B. durch Straßentod von Individuen dieser hochgradig bedrohten Art) sind nicht mit der erforderlichen Gewissheit ausgeschlossen. Nichts anderes gilt im Ergebnis für die 2006 zusätzlich als Erhaltungsziel benannte Art Rauhußkauz und den auf sie bezogenen Nachtrag der Verträglichkeitsprüfung vom 30.06.2006, da insoweit zu Unrecht nur auf die derzeit vom Kauz genutzten Teile des Forstes, nicht aber auf die in Ziffer 2.2 der Prüfung noch zutreffend zitierten – auf das Gesamtgebiet bezogenen – Erhaltungsziele für den Rauhußkauz abgehoben wird.

Wir beanstanden drohende Beeinträchtigungen von

- Mooren, Wäldern (u.a. naturnahe Eichen-Mischwälder mit Parzellen von Erlenbruchwald und gesetzlich geschützten Teilen des Segeberger Forstes auf Binnendünen),
- 20 nachgewiesenen Libellenarten,
- sieben Amphibienarten, darunter die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten Laubfrosch, Knoblauchkröte und Moorfrosch,

- Reptilien wie der Waldeidechse,
- 82 als relevant erkannten Brutvogelarten sowie die zu Unrecht als irrelevant aus-sortierten weiteren Vogelarten, insbesondere in den Bereichen des Schmalfelder Moores und des Struvenhüttener/Hartenholmer Moores mit Vorkommen u.a. des Großen Brachvogels, ferner z.B. Wachtel, Kiebitz, Feldlerche und Braunkehlchen, ferner z.B. in den Niederungsbereichen südlich Vosshöhlen, den Kiesgruben östlich Bark sowie im Segeberger Forst,
- der acht festgestellten und streng geschützten Fledermausarten, insbesondere mit den festgestellten hohen Wertigkeiten im Segeberger Forst sowie in den Waldbereichen an der Schmalfelder Au und an der Eichenallee bei Tannenhof,
- der nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Haselmaus,
- des Wildes,
- wertvoller Böden, insbesondere der Moore und der Binnendünen im Segeberger Forst,

Die Planung ignoriert ersichtlich vollständig die schon seit der Caretta-Entscheidung des EuGH (C-103/00) im Umbruch befindliche Rechtsprechung zum Artenschutzrecht, insbesondere, soweit sie im Gemeinschaftsrecht wurzelt (vgl. insoweit insbesondere EuGH C-98/03 vom 10. Januar 2006 (Kommission/Deutschland), dort Rn 74ff, zur Fehlerhaftigkeit von § 42 BNatSchG im Lichte der Artikel 12-16 FFH-Richtlinie, und, hierauf aufbauend, insbesondere BVerwG 4 A 1073/04 vom 16.03.2006 (Flughafen Schönefeld, dort Rn 561ff), BVerwG 9 A 28/05 vom 21. Juni 2006 (OU Stralsund)).

Im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme genügt es, die umfassenden Mängel der Planung, die diese im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Vorschriften aufweist, im Überblick darzustellen, nämlich, darauf hinzuweisen, dass eine spezifische artenschutzrechtliche Prüfung weder nach Tatbestand noch nach Rechtsfolge stattgefunden hat.

Eine solche Prüfung hätte wegen der jeweils unterschiedlichen Rechtsfolgen je nach dem Schutzregime zu differenzieren. So gilt für europäische Vogelarten ein Schutz von Eiern und Nestern mit einer gebietsbezogenen Erheblichkeitsschwelle (vgl. BVerwG, OU Stralsund), während für Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie ein nicht auf das Schutzgebiet, sondern ein auf die Fortpflanzungs- und Ruhestätten bezogener Erheblichkeitsmaßstab gilt.

Es ist deshalb, wie beispielsweise schon 2005 im Umweltsleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen (5. Fassung Juni 2005), Teil V: Behandlung besonders und streng geschützter Arten in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung beschrieben wurde, praktisch tabellarisch vorzugehen und die artenschutzrechtliche Betroffenheit abzarbeiten.

Als Schutzstatus kommen der Status als Europäische Vogelart, als Art nach Anhang IV FFH-Richtlinie, nach Anhang A oder B der VO 338/97/EG oder der BArtSchVO in Betracht.

Die Datengrundlagen der artenschutzrechtlichen Prüfung ist auch insofern unvoll-

ständig, als da in den Fachgutachten Anhang IV-Bestände nicht aufgenommen worden sind, obwohl nachweislich vorhanden.

Die **Betroffenheit** ist, soweit nationales Recht gilt, nach § 42 Abs 1 Nr 1,2,3,4 oder § 19 Abs 3 BNatSchG zu beurteilen; gemeinschaftsrechtlich nach Art 5 lit a, b, oder d Vogelschutzrichtlinie sowie schließlich nach Artikel 12 Abs 1 lit a, b, c oder d FFH-Richtlinie bzw Art 13 Abs 1 lit a FFH-Richtlinie.

Der Stralsund-Entscheidung (Leitsatz 2) entnimmt man, dass **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen** nach § 19 Abs 2 BNatSchG grundsätzlich nicht geeignet sind, die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 42 Abs 1 BNatSchG zu verhindern.

Was die populationsökologischen Folgen angeht, ist je nach Artengruppe zu differenzieren. Für Vogelarten beispielsweise gilt nach der Stralsund-Entscheidung (Leitsatz 1), dass die Beseitigung eines Brutreviers mit regelmäßig benutzten Brutplätzen durch eine vollständige Baufeldbefreiung den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand erfüllt.

Hierbei ist jeweils der Gesamtlebensraum der betroffenen Arten zu betrachten, was hier in der Planung nicht geschehen ist, aber für Amphibien und wiederum die Feldermausarten, von besonderer Bedeutung wäre.

Ist der artenschutzrechtliche Betroffenheitstatbestand erfüllt (was bei dieser Planung vielfach -Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Haselmaus) der Fall ist, muss erwogen werden, ob Befreiungen möglich sind. Hier setzt die Frage nach dem (zwingenden, überwiegenden) öffentlichen Interesse an. Unter Hinweis auf die obigen Ausführungen wird dies für die Gesamtplanung ebenso wie für einzelne Bereiche verneint.

Hinzu kommt die Frage der Alternativlosigkeit. Insbesondere im Abschnitt über die Variantenwahl oben wurde dargelegt, dass das Vorhaben in der jetzigen Form nicht nur gegenüber geprüften Alternativen unterlegen ist, sondern sogar gegenüber nicht geprüften sich aufdrängenden Alternativen.

**Insofern beantragt der BUND bei der zuständigen Behörde, den Anträgen nach § 43 (8) BNatSchG nicht stattzugeben, weil die Voraussetzungen nicht vorliegen.**

Besonders drastisch greift die A 20 in den Brutbestand des Großen Brachvogel ein – alle 4 Brutreviere werden direkt durchschnitten. Nur das fünfte erfasste (aber nicht in der Bestandskarte verzeichnete) Revier in Bark wird verschont. Dies ist ein inakzeptabler Eingriff, der vermeidbar gewesen wäre, wenn dieser Sachverhalt Gegenstand der UVP und der Alternativenprüfung gewesen wäre.

### **11.3 Fehlender Ausgleich für die Eingriffe durch das Vorhaben**

Insgesamt beanstandet der BUND, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft bei Weitem nicht ausgeglichen werden.

Die Verbände haben den Orientierungsrahmen als Grundlage von Kompensationskonzepten vielfach angegriffen, was die allgemeine Bewertung von Eingriffen und den Umfang erforderlichen Ersatzes angeht. Rechtlich ist anzumerken, dass der Orientierungsrahmen (LBP-Text nach dem LNatSchG ohnehin als RechtsVO des Umweltministers ergehen müsste und die Wahl des Instruments "VwV des Verkehrsministers" rechtsmissbräuchlich und insoweit ohnehin der Orientierungsrahmen unbeachtlich ist.

Grundsätzlich angegriffen wird, dass ein Ausgleich in Bezug auf das Netz Natura2000 nicht formuliert wird, was an der falschen Bewertung der FFH-Erheblichkeit hängt. Auch im Hinblick auf die Eingriffe in die Kohärenz des Netzes Natura 2000 wird (auch) der Gesamtumfang der Kompensationsmaßnahmen als zu niedrig erachtet.

Soweit Kompensationsvorschläge der Gutachter nicht realisiert worden sind, wird dies bemängelt.

Die Feststellung des fehlenden Ausgleichs wird hier nur an einzelnen Beispielen erläutert:

Den Maßnahmen "Straßenbegleitgrün" wird die Eignung als Ausgleichsmaßnahme abgesprochen. Dies gilt generell u.a. wegen der Belastung durch Lärm und Schadstoffe, jedoch hier vor allem wegen der Spezifität der Eingriffe dieses speziellen Vorhabens: Eingriffe in Gehölzstrukturen finden hier im Wesentlichen nur im Bereich Todesfelde in einer Knicklandschaft statt. Der Eingriff im generellen Eingriffsgebiet bezieht sich vornehmlich auf Wiesen, Feuchtwiesen, Moorreste, Offenlandschaftslebensräume, Brutgebiete und Rastgebiet für Wiesenvögel, Lebensräume von Moor- und Grasfrosch, Lebensraum der Feldlerche etc. Für diese Eingriffe ist Straßenbegleitgrün in keinem Fall als Ausgleich oder sinnvoller Ersatz zu bewerten. Straßenbegleitgrün und kleinere Flächen sehr nahe der Autobahn sind in vielen Fällen mit Ausgleichsfunktion gekennzeichnet – dieser Bewertung wird vehement widersprochen. Dies gilt auch deswegen, weil Straßenbegleitgrün zwar eine sinnvolle Minimierungsmaßnahme darstellt (Schutz gegen Licht, visuelle Beeinträchtigung durch bewegte Fahrzeuge), jedoch gleichzeitig einen Eingriff in das Landschaftsbild darstellt, weil es die Zerschneidung der flachen Offenlandschaft verstärkt. Insofern ist in den Flächenberechnungen das (notwendige) Begleitgrün wiederum als Eingriff zu werten, der selbst eines Ausgleichs bedarf.

Mit den Maßnahmen 13.4, 13.5, 13.6, 13.7, 13.8 13.9, 13.10 werden zahlreiche Flächen mit Neuwaldbildung und Gehölzsukzession im Rahmen der Grünbrücke und als Trittsteinwaldstücke für das Großwild angelegt und als Ausgleichsmaßnahmen spezifiziert. Nur die technische Grünbrücke wird als (M/G) Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahme indiziert. In Wirklichkeit handelt es sich jedoch bei diesen Neuwaldflächen lediglich um Strukturen, die das Funktionieren der Wildbrücke sicherstellen soll und insofern um schlichte Minimierungsmaßnahmen zur Minderung der Eingriffe durch den Autobahnbau für die Wanderbewegung des Wildes. Eine andere wesentliche Ausgleichsfunktion für andere relevante Eingriffe in die Wiesenlandschaftsfauna sprechen wir diesen Maßnahmen ab. Es handelt sich insgesamt um einen erheblichen Anteil an der Summe der Kompensationsfläche nämlich um

71,26 ha (14,40+ 6,47+ 24,43+ 13,51+ 6,95+ 1,64+ 3,86).

#### 11.4 Inakzeptable eingriffserne Ersatzmaßnahmen

Ein schwerer Mangel des Verfahrens besteht eben darin, dass die **Eingriffe** durch den Autobahnbau in großem Umfange **nicht ausgeglichen werden** und stattdessen nur eingriffserne **Ersatzmaßnahmen** angeboten werden anstatt im Landschaftsraum und ökologischen Funktionsraum Ausgleichmaßnahmen durchzuführen. Dies geht vor allem zu Lasten der Populationen der Fauna, insbesondere Wiesenvögel wie der Große Brachvogel, Weißstorch, Braunkehlchen, Bekassine, Kiebitz etc.

Bei dem Großen Brachvogel mit seiner absoluten Brutreviertreue laufen die Ersatzmaßnahmen ohne ins Leere. Auch der Weißstorch wird nicht unbedingt umziehen.

Folgende inakzeptable Flächenbilanz ergibt sich, wobei hier die Ausgleichsmaßnahmen „Feuchtes Grünland“ und „Mesophiles Grünland“ mit Eignung für Wiesenvögel betrachtet werden:

Ferne Ersatzmaßnahmen an Brandsau und Blunker Bach:

Maßnahmen 21.2. 21.3	109,19 ha
----------------------	-----------

Maßnahmen in Niederung Schmalfelder Au, Moorgürtel, mit Abstand zur A 20:

Maßnahmen 4.3, 6.6, 11.1, 11.6, 11.7	58,70 ha
--------------------------------------	----------

Maßnahmen direkt an der A 20 mit eingeschränkter Eignung:

1.2, 4.2, 6.7, 6.8, 7.3, 8.7, 8.8, 11.4, 11.5	47,29 ha
---	----------

Daraus wird ersichtlich, dass der Eingriff für Lebensraum Wiesenvögel zu weniger als die Hälfte im Eingriffsgebiet ausgeglichen werden soll – d.h. **nicht** ausgeglichen wird.

Es wird **beantragt**,

alle Ausgleichmaßnahmen im betroffenen Raum zu realisieren. Naturschutzfachlich besteht keine Begründung, dies nicht zu tun. Im Gegenteil gibt es in dem Moorgürtel und den Biotopverbundachsen (z.B. Buerwischbek, Barnbek, Mühlenau, jeweils mit Niederungen, Schmalfelder und Struvenhüttener Moor) Bereich mit Entwicklungspotential bzw. mit hohem Bedarf an Renaturierungsmaßnahmen. Im Bereich

Bark/Todesfelde gab es vor 25 etwa 5 Brutpaare des Großen Brachvogel, 20 Jahre davor etwa 15. Insofern ist dort ein Potenzial, die lokale Population zu fördern und es gibt keine Notwendigkeit, ferne Ersatzmaßnahmen durchzuführen.

### **11.5 Kompensation der Zerschneidungswirkung für Großsäuger**

Die vorgesehene Grünbrücke bei Todesfelde reicht nicht aus, um die bedeutende Funktion der Sicherung des genetischen Austausches zwischen Großwild (Leitart Rothirsch) zwischen Duvenstedter Brook und dem Rest von Schleswig-Holstein sicherzustellen, da sie das einzige Tor hierfür wäre. Durch die notwendigen und vorgesehenen Maßnahmen menschliche Störungen an dieser Brücke auszuschließen, damit sie angenommen wird, wird erkennbar, dass der Erfolg in der Praxis durchaus nicht sichergestellt ist. Insofern wird, sofern die Planung weiter verfolgt wird, eine zweite Grünbrücke sowie ein Monitoring gefordert (s.u.).

### **11.6 Zerschneidungswirkungen, Biotopverbundsystem und Kompensation**

Die Zerschneidungswirkung der Autobahntrasse in der Niederung der Schmalfelder Au, die hier mit dem Moorgürtel südlich des Sanders der Segeberger Heide (Segeberger Forst) zusammenfällt ist beschrieben und als gravierend bewertet.

Nicht hinreichend hingegen ist die Bestandsaufnahme und Darstellung der Biotopverbundflächen, der funktionalen Beziehungen und der Potenziale der Lebensräume für Fauna und Flora. Offenkundig zu begrenzt für dieses Erfordernis ist der Untersuchungsraum. Der Untersuchungsraum muss im Norden in etwa bis an den Rand des Segeberger Forstes, d.h. bis an die Grenze zwischen Wiesen/Feuchtwiesenlandschaft und Sander und im Süden bis etwa an die Schmalfelder Au gehen, um die naturräumlichen Zusammenhänge zu erfassen. Die gewählten 100, 200 bzw. 500 m links und rechts der Trasse (je nach Gutachten und Plan) sind insoweit nicht ausreichend. Es wird auch ein weiterer Untersuchungsraum erwähnt, unklar bleibt jedoch, was da von wem wann untersucht wurde.

Es reicht nicht aus, sich auf die bekannten Biotoverbundnebenachsen „Mühlennau/Lindeloh“ und „Buerwischbek“ zu beschränken“. Spezifische Bestandsaufnahmen fehlen und dies wird als erheblicher Mangel gerügt. Aus diesem Grund ist das wichtige Biotopverbundsystem

Durch die Maßnahme würden 29 Fließgewässer und diverse Binnenentwässerungsgräben überbaut, verlegt, verrohrt oder anders erheblich in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt. Dies ist weder hinreichend untersucht und bewertet, noch sind im Ansatz hinreichende Vermeidungs-, Minimierungs-, oder Ausgleichmaßnahmen vorgesehen. Es wird eine komplette Überarbeitung der Planunterlagen durch geeignete umweltfachliche Untersuchungen und Gutachten (Gewässerqualität, Wasserqualität, Lebensraumfunktion, etc.)

**beantragt.**

Die 8 vorgesehen Kleintierquerungen plus Überbrückungen von Gewässern (Schmalfelder Au, Mühlenau, Buerwischbek werden als nicht ausreichend betrachtet. Es werden mindestens 3 weitere Kleintierquerungen **beantragt**. Außerdem wird **beantragt**, die Kleintierquerungen breiter zu gestalten, den Tunneleffekt zu mildern durch Lichteinfall im Bereich des Mittelstreifens und die Brückenbauwerke bei Mühlenau und Buerwischbek mit breiterem Durchlass zu bauen.

Die Biotopverbundachse und das Potenzial der Barnbek (Graben 520) und der Alten Barnbek (Graben 380) mit dem ursprünglichen Niederungsbereich „Todesfelder Bruch“ wurde nicht erkannt. Auch die ursprüngliche Mündung und der Verlauf der Buerwischbek in die Schmalfelder Au wurde nicht berücksichtigt. Die Barnbek ist ein Gewässer mit gleichrangiger Bedeutung wie Mühlenau und Buerwischbek. Es hat eine hohe Wasserführung auch im Sommer, gespeist aus Quellen im Forst.

Es wird **beantragt**, die Barnbek und die Alte Barnbek nicht zu verrohren sondern ebenfalls mit einer Brücke zu überführen. Außerdem wird **beantragt**, eine neue Begutachtung dieses Biotopkomplexes vorzunehmen.

Die im Rahmen der Ausgleichmaßnahmen vorgesehenen Renaturierungsmaßnahmen an Gewässern (Mühlenau u.a.) werden als nicht ausreichend angesehen. Es ist darüber hinaus soweit möglich der ursprüngliche Lauf all dieser begradigten Bäche herzustellen und die Sohle zu erhöhen.

### 11.7 Weitere einzelne naturschutzfachliche Einwendungen

Die Bewertung des Eingriffs und die Maßnahmen zum Schutz des Laubfroschs bei Bullenkloster sind nicht ausreichend; es wurde verkannt, dass die A 20 das Gewässer vom Hauptvorkommen südlich abschneidet.

Lage und Ausmaß von Amphibienleitsystem und Wildschutzzaun wurde nicht klar erkannt. Auf jeden Fall wird gefordert, dass im Bereich von Kleintierquerungen diese mit weitreichenden Leitsystemen versehen werden und dass der größte Teil der A 20 mit Wildschutzzaun versehen wird, damit die Grünbrücke funktioniert.

Die Maßnahmen zum Artenschutz müssen vorgezogen werden, damit diese ihre Funktion entfalten können bevor der Eingriff seine Wirkung zeigt.

Der Bau eines neuen Verbindungswegs Todesfelde – Bark (Achse 741) führt dazu, dass der anschließende unbefestigte Weg in Bark ausgebaut werden muss. Da dieser durch eine ökologisch wertvolle Fläche mit Pfeifengras und diversen Rote-Liste Pflanzen (Königsfarn) führt, sind Folgeeingriffe möglich. Durch geeigneten Ausbau sind sie vermeidbar; dieses ist jedoch zu bearbeiten.

### 11.8 Monitoring und Nachbesserungsvorbehalt

Ein generelles Monitoring für die Bestandentwicklung der Arten und Biotope, welche als Gegenstand von Eingriff und Ausgleich betrachtet werden, sowie der Entwicklung der Kompensationsflächen ist im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben.

Als Zeitpunkte werden 5 und 15 Jahre nach Durchführung der Maßnahme vorgeschlagen. Die Ergebnisse sind in geeignete Berichte zu fassen und dem BUND zur Verfügung zu stellen. Im Beschluss soll ein Nachbesserungsvorbehalt aufgenommen werden und bei Bedarf anzuwenden

### **Schlußbemerkung**

Es wird noch einmal klarstellender Weise darauf hingewiesen, dass der BUND sich die von RA Dr. Wilhelm Mecklenburg eingereichten Einwendungen zu Eigen macht.

Diese Stellungnahme wird zugleich im Namen der Kreisgruppe Segeberg des Landesverbandes des BUND abgegeben

(i.A. Dr. Heinz Baumgarten)