



LBU Niedersachsen e.V. Goebenstr. 3a, 301619 Hannover

Landesverband
Bürgerinitiativen
Umweltschutz
Niedersachsen e.V.

Landkreis Lüneburg · Regional- und Bauleitplanung
Gebäude 3
Auf dem Michaeliskloster 8 ·
21335 Lüneburg

Datum: 05.11.2024

Betreff: Stellungnahme zum Antrag auf Planfeststellung nach § 38
NStrG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG für das Vorhaben: Neubau einer
Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersenden wir Ihnen unsere Stellungnahme zum obigen
Antrag.

Mit freundlichen Grüßen

Geschäftsstelle:
Goebenstr. 3
30161 Hannover
Tel. 0511- 215 74 882
Fax 0511- 215 500 76
E-Mail:
info@lbu-niedersachsen.de

Wir sind erreichbar mit dem
Bus, Linie 128
Haltestelle "Kriegerstrasse"

Geschäftskonto:
IBAN:
DE41250100300079670309
BIC: PBNKDEFF

Der LBU ist als gemeinnützig
und gemäß § 29 Bundes-
naturschutzgesetz anerkannt.

Spenden sind steuerlich
absetzbar.
Spendenkonto:
IBAN:
DE22250100300587273300
BIC: PBNKDEFF

Inhaltsverzeichnis

Unterlagen Nr.	(Seite
<u>U.1 Erläuterungsbericht</u>	3
<u>U.9.4.1-Maßnahmenkartei-Vermeidung-LBP-Elbbrücke-240419</u>	
<u>U.10.2 Grunderwerbsverzeichnis</u>	
<u>U. 11 Regelungsverzeichnis</u>	
<u>U.13 Kostenermittlung</u>	
<u>U.17.1 Luftschadstoffgutachten</u>	
<u>U.17.2.1 Stellungnahme zu den baubedingten Lärmimmissionen</u>	
<u>U.17.2 Schalltechnische Untersuchungen</u>	
<u>U.17.3 Treibhausgasbilanz</u>	
<u>U.18 Wassertechnische Untersuchung</u>	
<u>U. 19. 1.1-LBP-Elbbrücke-240419</u>	
<u>U. 19. 1.1-LBP-Elbbrücke-Anhang-9.3-Schutzkonzept-Fbra-Fauna-Baugrunduntersuchung</u>	
<u>U. 19.2. 1-Artenschutzrechtl-Fachbeitrag-Elbbrücke-240419</u>	
<u>U.19.3-FFH-VP-Elbbrücke-240419</u>	
<u>U.19.4 FFH Ausnahmeprüfung</u>	
<u>U.19.4-FFH-Ausnahmeprüf-Elbbrücke-240419</u>	
<u>U.19.5-UVP-Berbht-Elbbrücke-240419</u>	
<u>U.20.0 Baugrunduntersuchung rev01</u>	
<u>U.21a-1 Fortschreibung FließverhaltenJnkl. Eis</u>	
<u>U.21a-2 Untersuchungen Hochwasser Eis</u>	
<u>U.21a-3 Nachweis Fließgeschehen</u>	
<u>U.21b Wasserrahmenrichtlinie</u>	
<u>U.2 1c Fachbeitrag Klimaschutz</u>	
<u>U.21d Gutachten Regionalwirtschaftliche Effekte</u>	
<u>U.21e Verkehrsuntersuchung</u>	
<u>U.21f Floristische und Faunistische Kartierung</u>	
<u>Das anthropogene Artensterben:</u>	
<u>U.21g Landschaftsbildanalyse</u>	
<u>Literatur</u>	

Stellungnahme zum Antrag auf Planfeststellung nach § 38 NStrG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG für das Vorhaben: Neubau einer Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

**Zu: Unterlage 1.0 Erläuterungsbericht
(Seite 5)**

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Um der Trennwirkung der Elbe entgegenzuwirken.....

Dies ist unrichtig, da eine Fähre existiert, die beide Orte miteinander verbindet.

Im LROP Änderung des LROP;

allgemeine Planungsabsichten

Bek. d. ML v. 25. 7. 2023 — 303-20302-1227/2023

steht:

Abschnitt 4.1.3

In Abschnitt 4.1.3 (Straßenverkehr) sollen die getroffenen Festlegungen zum Straßenverkehr grundlegend überarbeitet werden. Die in Ziffer 01 und Ziffer 02 festgelegten Vorranggebiete Autobahn und Hauptverkehrsstraßen sollen zeichnerisch aktualisiert und anhand überarbeiteter Kriterien neu festgelegt werden.

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Auch ist die vom Entwurfsverfasser gemachte Aussage nicht haltbar, weil sonst alle bisherigen Fährverbindungen an der Elbe durch eine Brücke ersetzt werden müssten.

Zu: Seite 7 (Letzter Absatz)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Entsprechend der „Vereinbarung über Planung, Bau, Unterhaltung und Finanzierung des Baus einer Elbbrücke bei Darchau/Neu Darchau“, die am 9. Januar 2009 zwischen dem Landkreis Lüneburg, dem Landkreis Lüchow-Dannenberg.....

Dies ist nicht richtig, da der Landkreis Lüchow-Dannenberg diese Vereinbarung mit einem Kreistagsbeschluss zurückgezogen hat.

Ebenso hatte:

Die hiesige Landrätin Dagmar Schulz (parteilos) dem Nachbarlandkreis im Juni untersagt, die Baumaßnahme fortzuführen.¹

Zu: Seite 8 (2. Abschnitt)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Nach Fertigstellung ist die Trägerschaft der Straßenbaulast Brücke entsprechend festzustellender Vorteilslage zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und dem Landkreis Lüneburg innerhalb der Gewährleistungsfrist neu zu ordnen. Vorab bleibt die Straßenbaulast für die Dauer der fünfjährigen Gewährleistungsfrist beim Landkreis Lüneburg.

Auch das ist nicht richtig, da der Ldkrs. Lüchow-Dannenberg durch einen Kreistagsbeschluss, wie oben schon genannt, von dieser Vereinbarung zurückgetreten ist.

¹ EJZ vom 24.Juli2024

Wir bitten deshalb diese Punkte zu streichen.

Zu: 1.2.2 Lage im Netz Seite 9

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Netz der Kreisstraßen nimmt ergänzende Funktionen wahr.

Das ist richtig, spielt jedoch für die Argumentation für einen Brückenbau keine Rolle.

Zu: 1.3 Streckengestaltung

1.3.2 Elbe (Seite 11)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Aufgrund der Trassierung befindet sich ein Pfeiler der Strombrücke im Wasser.

Da das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) mit seiner Planung für das Gesamtkonzept Elbe andere Vorstellung für den Ausbau hat, ist dies so nicht möglich.

Der dort erwähnte Geschäftsbereich GB 2 des NLWKN ist damit überhaupt nicht befasst.

Zu: 1.3.3 Hochwasserschutzdeich (Seite 12)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Deichplanungen werden unabhängig von den Planungen zur festen Elbquerungen innerhalb eines gesonderten Genehmigungsverfahrens behandelt. Damit lässt sich derzeit nicht absehen, welche Baumaßnahme zeitlich früher in die bauliche Umsetzung kommt.

Da sich aber bezüglich der unterschiedlichen Baumaßnahmen, wie Sie selbst ausführen, die zeitlichen Ausführungen nicht absehen lassen, stellt sich die Frage, wie sich dies in den weiteren nachfolgenden Planungsausführungen niederschlägt.

Weiter heißt es:

Gemäß den Vorgaben aus der Landesplanerischen Feststellung.....

Wie unter **Unterlage 1.0 Erläuterungsbericht Seite 5** weiter oben schon erwähnt, ist dies gar nicht mehr relevant.

Zu: 2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Auf Grundlage der „Vereinbarung über Planung, Bau, Unterhaltung und Finanzierung des Baus einer Elbbrücke bei Darchau/Neu Darchau“ (im weiteren „Brückenvereinbarung“),.....

Dies ist jetzt jedoch nicht mehr relevant, wie wir schon unter:

Zu: Seite 7 (Letzter Absatz)

Zu: Seite 8 (2. Abschnitt)

ausgeführt haben.

Dies fehlt jedoch in Ihren Ausführungen, wir bitten dies nachzuholen.

Zu: 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) (Seite 16)

Der Entwurfsverfasser erwähnt hier nicht, dass der Planungsraum im **UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe**² liegt.

Dies fehlt jedoch in Ihren Ausführungen, wir bitten dies nachzuholen.

Aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)*³ ist diese Planung nicht möglich.

Zu: 2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens
2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung
Planungsraum

(Seite 17)

Da der Planungsraum zum größten Teil auf dem Gebiet des Ldkrs. Lüchow-Dannenberg liegt, verweisen wir auf unsere Ausführungen zu:

Zu: Seite 7 (Letzter Absatz)

Zu: Seite 8 (2. Abschnitt)

Zu: Ziele der Raumordnung
(Seite 17)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der Planungsraum liegt im Geltungsbereich des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen („LROP“) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 26. September 2017, zuletzt geändert durch Verordnung vom 7. September 2022 (Nds. GVBl. Nr. 20/2017, S. 378, Nds. GVBl. Nr. 29/2022, S. 521),

Das ist nicht richtig.

Im LROP Änderung des LROP;
allgemeine Planungsabsichten

Bek. d. ML v. 25. 7. 2023 — 303-20302-1227/2023

steht:

Abschnitt 4.1.3

In Abschnitt 4.1.3 (Straßenverkehr) sollen die getroffenen Festlegungen zum Straßenverkehr grundlegend überarbeitet werden. Die in Ziffer 01 und Ziffer 02 festgelegten Vorranggebiete Autobahn und Hauptverkehrsstraßen sollen zeichnerisch aktualisiert und anhand überarbeiteter Kriterien neu festgelegt werden.

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu streichen.

Weiter wird das:

Regionalen Raumordnungsprogramms 2004 für den Landkreis Lüchow-Dannenberg zitiert.

2

https://www.elbtalaue.niedersachsen.de/startseite/das_biosphaerenreservat/unesco_biosphaerenreservat_flusslandschaft_elbe/das-unesco-biosphaerenreservat-flusslandschaft-elbe-53970.html

³ <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/1f688c9f-8130-3607-b037-68a2114ff46a>

Auch das ist nicht mehr richtig, da dieses RROP im Augenblick im Entwurf ist. Dort heißt es:

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Das RROP muß danach auch entsprechend geändert werden.

Weiter heißt es auf Seite 18 1. Absatz:

Neben verschiedenen weiteren Festlegungen u.a. zu Vorranggebieten für Natur und Landschaft (s. dazu im einzelnen UVP-Bericht, Unterlage 19.5, Kapitel 4.5) enthalten das LROP und die RROP Lüneburg und Lüchow-Dannenberg straßenverkehrliche Ziele und Grundsätze.

Dort sind nicht mehr der Straßenverkehr und die Brücke diese *straßenverkehrlichen Ziele und Grundsätze*.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu streichen.

Weiter heißt es:

Die straßenverkehrlichen Festlegungen des RROP Lüneburg basieren auf dem LROP 2008. Auch hier ist in den zeichnerischen Darstellungen die Elbquerung als überregionale Hauptverkehrsstraße ausgewiesen und die Flussquerung ist nach Ziffer 4.1.3-04 als Brücke im Rahmen einer Regionallösung zu verwirklichen.

Da der Planungsraum zum größten Teil auf dem Gebiet des Ldkrs. Lüchow-Dannenberg liegt, verweisen wir auf unsere Ausführungen zu:

Zu: Seite 7 (Letzter Absatz)

Zu: Seite 8 (2. Abschnitt)

Wir bitten deshalb, diese Punkte entsprechend zu ändern.

Weiter heißt es:

Die straßenverkehrlichen Festlegungen des RROP Lüchow-Dannenberg basieren auf dem LROP 2002.

Das ist unrichtig.

Das RROP ist von 2004.

Wir bitten dies zu berichtigen.

Weiter heißt es auf Seite 19:

Die Brücke ist nach dem ausdrücklichen Wortlaut des Ziels 4.1.3-04 LROP im Rahmen einer „Regionallösung“ zu verwirklichen.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen

Zu: **Ziele der Raumordnung (Seite 17)**

und bitten dies zu ändern.

Zu: **Bauleitplanung (Seite 20)**

Hier geht der Entwurfsverfasser nur auf das Amt Neuhaus ein.

Wir bitten dies zu vervollständigen.

Zu: **2.5 Verringerung der durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen (Seite 24)**

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Gemäß § 16 des UVPG sind die geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, zu beschreiben.

Genau dies ist jedoch der Fall.

Wie der Entwurfsverfasser weiter oben selbst schreibt, wird es eine Verkehrszunahme geben, deshalb kann doch in keinem Fall von einer geringeren Umweltbelastung auszugehen sein.

Daraus resultiert unsere Forderung das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 24:

Die wesentlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind... ..

Dabei wird schon von einer Realisierung des Brückenbaues ausgegangen, wobei eine Null-Lösung die Vermeidungsmaßnahme wäre.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 25:

Diese Verschiebung wirkt sich naturschutzfachlich positiv aus, da sich der Abstand zum Elbvorland und somit zu den Natura 2000-Gebieten dadurch vergrößert.

Das ist oder wäre nicht notwendig, wenn das Vorhaben nicht umgesetzt würde.

Daraus resultiert unsere Forderung das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Auf der Darchauer Seite rückt die Trasse geringfügig vom Korridor ab, in Richtung Hauptstraße bzw. Fähranleger. Auch dies ist naturschutzfachlich vorteilhaft, da sich der Abstand zu geschützten Biotopen und LRT wie dem Eichenmischwald armer, trockener Sandböden (WQT)/ LRT 9190 zur geplanten Straße vergrößert.

Das ist oder wäre nicht notwendig, wenn das Vorhaben nicht umgesetzt wird.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Naturschutzfachlich ist der Eingriff in den hier vorhandenen geschützten Streuobstbestand durch diese Trassierung reduziert worden.

Das ist oder wäre nicht notwendig, wenn das Vorhaben nicht umgesetzt wird.

Vor allem soll auch hier in einen geschützter Streuobstbestand eingegriffen werden.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser im nächsten Absatz:

Auswahl der Brückenkonstruktion (Stabbogenbrücke statt Schrägseilbrücke) unter Berücksichtigung der Bedeutung des Plangebiets für Vögel (Kollisionsminimierung) sowie des Landschaftsbildes (Konfliktminimierung, aufgrund der Höhe der Brücke: Stabbogen: 35 m, im Vergleich: Schrägseilbrücke 100 m); die Schutzwände dienen zugleich der Schallpegelminimierung.

Hier ist von einer *Konfliktminimierung*, sowie *Schallpegelminimierung*

die Rede, die nicht notwendig wäre, wenn das Vorhaben nicht umgesetzt wird

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Bereich der Dammlage auf der Neu Darchauer Seite sind stationäre (dauerhafte) Amphibienleiteinrichtungen vorgesehen.

Dies ist wieder ein Eingriff und vor allem mit der Biosphärenreservatsverwaltung abzusprechen.

Zu: **2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses** (Seite 27)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Darüber hinaus ist die Inanspruchnahme der Fährverbindungen für die Nutzer kostenpflichtig.

Diese Argumentation ist völlig unglaubwürdig. Der Verfasser tut so, als wären die Bau- und Folgekosten nicht auch vom Steuerzahler oder Benutzer finanziert und dies in einer Höhe die dem Vorhaben in völlig unakzeptabler Weise entspricht.

In diesem Absatz wird in keiner Weise auf das „öffentlichen Interesse“ des **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe** sowie der Einwohner von Katemin, Neudarchau und letztlich dem Landkreis Lüchow-Dannenberg eingegangen.

Zu: **3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie** **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes** (Seite 30)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Die großräumige Prüfung zeigt gute Gründe, warum der in der Landesplanerischen Feststellung näher untersuchte Bereich als Querungskorridor ausgewählt wurde.

Das ist nicht richtig.

Im LROP Änderung des LROP;
allgemeine Planungsabsichten

Bek. d. ML v. 25. 7. 2023 — 303-20302-1227/2023
steht:

Abschnitt 4.1.3

In Abschnitt 4.1.3 (Straßenverkehr) sollen die getroffenen Festlegungen zum Straßenverkehr grundlegend überarbeitet werden. Die in Ziffer 01 und Ziffer 02 festgelegten Vorranggebiete Autobahn und Hauptverkehrsstraßen sollen zeichnerisch aktualisiert und anhand überarbeiteter Kriterien neu festgelegt werden.

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu streichen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Ein völlig neuer Korridor würde nicht nur hochsensible Bereiche des Elbvorlandes zerstören, sondern auch komplett neue Zuwegungen erforderlich machen.

Wie der Verfasser richtig bemerkt, befinden wir uns in einem *hochsensiblen Bereich des Elbvorlandes*.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.1.1 Untersuchungsgebiet** (Seite 31)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

..... und C (besonders schutzbedürftige beziehungsweise pflegebedürftige Teile des Biosphärenreservates).

Wie weiter oben unter **2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) (Seite 16)** schon erwähnt.

ist das nicht hinnehmbar.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.1.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum (Seite 31)**

Hier erwähnt der Verfasser nicht, dass es sich beim Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalau um das UNESCO-Gebiet handelt und wie unter: **2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) (Seite 16)** schon erwähnt.

Aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalau" (NElbtBRG)*

ist dieses Vorhaben gar nicht möglich.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten (Seite 32)**

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Wie bereits unter Punkt 2.1 beschrieben, wurde als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit der landesplanerischen Feststellung vom 8. Juni 2016 durch den Landkreis Lüneburg festgestellt.

Das ist wie weiter oben schon erwähnt nicht richtig.

Im LROP Änderung des LROP;

allgemeine Planungsabsichten

Bek. d. ML v. 25. 7. 2023 — 303-20302-1227/2023

steht:

Abschnitt 4.1.3

In Abschnitt 4.1.3 (Straßenverkehr) sollen die getroffenen Festlegungen zum Straßenverkehr grundlegend überarbeitet werden. Die in Ziffer 01 und Ziffer 02 festgelegten Vorranggebiete Autobahn und Hauptverkehrsstraßen sollen zeichnerisch aktualisiert und anhand überarbeiteter Kriterien neu festgelegt werden.

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu korrigieren.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Ein wesentlicher Aspekt für die Auswahl des Trassenkorridors in der Landesplanerischen Feststellung ist die abschnittsweise gemeinsame Linienführung von Deich und Maßnahme Elbrücke Darchau – Neu Darchau – RE-Feststellungsentwurf, Unterlage 1.0 Seite 33 25.04.2024 Ortsumfahrung

Das ist in sofern unrichtig, da wie wir weiter oben schon ausgeführt haben, beide Baumaßnahmen weder koordiniert und zeitlich abzustimmen sind.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu streichen.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Durch den nunmehr bekannten Verlauf der geplanten Hochwasserschutzanlage in der Lage und der Höhe wurde eine Anpassung der Linienführung der Ortsumfahrung erforderlich, um den Aspekt der Landesplanerischen Feststellung zur gemeinsamen Linienführung umzusetzen.

Das ist in sofern unrichtig, da wie wir weiter oben schon ausgeführt haben, beide Baumaßnahmen weder koordiniert und zeitlich abzustimmen wären.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu ändern.

In diesem Abschnitt kommt die Nullvariante gar nicht vor.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu ergänzen.

Zu: **3.3.4 Umweltverträglichkeit**

(Seite 39)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Variante 3 ist daher aus umweltfachlicher Sicht zu bevorzugen, da sie deutlich geringere erhebliche Auswirkungen für das Schutzgut Menschen mit sich bringt.

Der Verfasser schreibt hier selbst, dass

deutlich geringere erhebliche Auswirkungen für das Schutzgut Menschen mit sich bringt.

In Zeiten des Klimawandels, Artensterbens, Flächenverbrauchs und –versiegelung, Zerstörung von Landschaft und Natur ist keine der Varianten eine Lösung.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.3.5 Wirtschaftlichkeit / Kosten**

(Seite 39)

Der Verfasser listet hier alleine die ökonomische Seite auf.

Eine Aufstellung der Kosten für das Artensterben, den Flächenverbrauch und –versiegelung, die Zerstörung von Landschaft und Natur werden völlig ausgeblendet.

Eben diese Denkweise herrscht seit Jahrzehnten vor und hat unsere Gesellschaft gerade an diesen Abgrund gebracht, an dem wir uns befinden.

Zu: **4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

(Seite 42)

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Hier schreibt der Entwurfsverfasser unter anderem:

- Planungsgeschwindigkeit 70 [kmh]

Was ist damit gemeint?

Weiter oben schreibt der Verfasser unter:

2.5 Verringerung der durch das Vorhaben zu erwartenden Umweltauswirkungen

Die Geschwindigkeit wird auf 50 km/h beschränkt.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 43 unter:

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Der Planungsabschnitt wird mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h geplant.

Entsprechend den Ergebnissen der Landesplanerischen Feststellung wird eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben.

Diese Aussage ist widersprüchlich.

Wir bitten deshalb, dass Sie sich auf eine Höchstgeschwindigkeit einigen und dies entsprechend darstellen.

Zu: 4.7.4 Bauwerk 55-1, Vorlandbrücke Süd
(Seite 63)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 64:

Eine Beleuchtung auf dem Bauwerk ist nicht vorgesehen.

Aufgrund der naturschutzrechtlichen Problematik bitten wir dies wie folgt zu formulieren:

Eine Beleuchtung auf dem Bauwerk wird ausgeschlossen.

Zu: Entwässerung (Seite 64)

Der Verfasser erwähnt jedoch nicht, wie die Entwässerung umweltgerecht gewährleistet wird.

Aufgrund der naturschutzrechtlichen Problematik bitten dies zu beschreiben.

Zu: 4.7.5 Bauwerk 55-2, Strombrücke
(Seite 66)

Entwässerung

Der Verfasser erwähnt jedoch nicht, wie die Entwässerung gewährleistet wird.

Aufgrund der naturschutzrechtlichen Problematik bitten dies zu beschreiben.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 68:

Rein logistisch ist es auch sinnvoll, die Montagefläche möglichst dicht an die Baustelleneinrichtungsfläche zu legen. Dadurch können Transportwege reduziert und auf zusätzliche Lagerflächen verzichtet werden. Ebenso ergibt sich daraus ein geringerer Eingriff in die vorhandenen Schutzgebiete.

Wie der Verfasser schon beschreibt *ergibt sich daraus ein geringerer Eingriff in die vorhandenen Schutzgebiete.*

Die Feststellung der Geringfügigkeit des Eingriffes kann jedoch nicht dem Vorhabenträger in dieser Einfachheit überlassen werden.

Wir bitten deshalb dies genau zu präzisieren und darzustellen.

Dies ist dann auch in den Dateien der

9_Landschaftpflegische Maßnahmen

17_Immission_Untersg

19_Umweltfachl_Untersg

darzustellen.

Zu: 4.7.6 Bauwerk 55.3, Vorlandbrücke Nord (Seite 69)

Entwässerung

Der Verfasser erwähnt jedoch nicht wie die Entwässerung gewährleistet wird.

Aufgrund der naturschutzrechtlichen Problematik bitten wir dies zu beschreiben.

Zu: Grundwasserverhältnisse (Seite 72)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Weiterhin befindet sich der Planungsgrundriss im Überschwemmungsgebiet der Elbe, es sind daher Wasserstände oberhalb des Geländes nicht auszuschließen.

Eine Hochwassersituation bzw. die *Überschwemmungsgebiete* stellen ein grundsätzliches Problem dar.

Die Planungsunterlagen gehen darauf überhaupt nicht ein.

Sollte bei Baubeginn, egal in welcher Bauphase eine Hochwassersituation auftreten, so gibt es keinerlei Maßnahmen die daraus resultierenden Schäden zu vermeiden.

Vor allem hätte das für die Unterlieger dieser Baumaßnahme fatale Folgen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **Altlasten, Gewässerverlegungen** (Seite 72)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

.....sowie auf Prozesse der Eisbildung, des Eisversatzes und der schadlosen Eisabführung in Bezug auf die geplante Elbbrücke.

Auf diesen Punkt werden wir unter:

U.21a-1_Fortschreibung_Fliessverhalten_inkl._Eis.pdf

noch eingehen.

Wie wir weiter oben unter:

4.7.5 Bauwerk 55-2, Strombrücke (Seite 66)

schon erläutert haben, kann die Feststellung und die daraus resultierenden Eingriffe nicht dem Vorhabenträger in dieser Einfachheit überlassen werden.

Wir bitten deshalb, dies genau zu präzisieren und darzustellen.

Dies ist dann auch in den Dateien der

9_Landschaftpflegische Maßnahmen

17_Immission_Untersg

19_Umweltfachl_Untersg

darzustellen.

Zu: **4.12 Entwässerung**

(Seite 74)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Entwässerung des geplanten Bauprojektes erfolgt größtenteils mittels Versickerungsmulden,.....

Da sich das Bauwerk im **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe** befindet, scheidet diese Option aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)*

aus. Man denke hier nur an Problemstoffe wie Öle, Kraftstoffe ect.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5 Angaben zu den Umweltauswirkungen**

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.2 Umweltauswirkungen

(Seite 77)

Der Verfasser geht mit keinem Wort auf die Auswirkungen auf den Klimawandel, Artensterben, Flächenverbrauch und –versiegelung, Zerstörung von Landschaft und Natur ein.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Während der Bauzeit kommt es zu kurzzeitigen Überschreitungen des für den Baulärm relevanten Richtwertes nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen („AVV Baulärm“) von 55 dB(A) tagsüber für Gebiete
Auch hier wäre es relevant, auf die Lärmentwicklung des zukünftigen Verkehrslärms hinzuweisen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.2 Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt**

5.2.1 Bestand (Seite 78)

In diesem Absatz und den daraus zwangsläufig folgenden Einsichten belegt der Entwurfsverfasser selbst die Problematik dieses Vorhabens, das deshalb abzulehnen ist.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe**

und der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG).*

Weiter zitieren wir den Entwurfsverfasser:

Innerhalb dieser Lebensräume wurden gefährdete und/oder streng geschützte Pflanzen- und Tierarten nachgewiesen. Teile des Untersuchungsgebiets weisen als Lebensraum für zahlreiche Arten eine sehr hohe und hohe Bedeutung auf. Neben den Bereichen auf
Maßnahme Elbbrücke Darchau – Neu Darchau – RE-Feststellungsentwurf, Unterlage 1.0
Seite 79

dem Kateminer Werder sind insbesondere die elbnahen Uferbereiche mit Altarmen, Bracks, Flutrinnen und Qualmgewässern und der Kateminer Mühlenbach von sehr hoher Bedeutung als Lebensraum von Pflanzen und Tieren.

Für den *Kateminer Mühlenbach* verweisen wir auf die hohe Bedeutung hin.

Er ist einer der letzten natürlichen und unberührten Fließgewässer im Ldkrs. Lüchow-Dannenberg.

Aufgrund der Wasserrahmenrichtlinie WRRL⁴ liegt ein Verschlechterungsverbot und ein Verbesserungsgebot vor.

Das Erreichen und Wiederherstellen einer möglichst naturnahen typspezifischen morphologischen Ausprägung von Bachbett und Uferbereich ist anzustreben.

Sicherung bzw. Entwicklung eines standorttypischen Gehölzsaumes und Uferstreifens. Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit zunächst in den dauerhaft Wasser führenden Gewässerstrecken unterhalb der Darzauer Mühle.

Gewährleistung einer gefahrlosen Wanderung des Fischotters im Gewässersystem. Schutz und Anbindung isolierter Refugialräume für eine Wiederbesiedlung mit gewässertypischen Arten. Reduktion des Erosionspotentials im Einzugsgebiet zur Verminderung der Sandfrachten im Gewässer.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Wasserkörperdatenblatt des NLWKN Betriebsstelle Lüneburg Geschäftsbereich III, Aufgabenbereich 32 hin.

Deshalb ist es unumgänglich, dass der Antragsteller die Nichrealisierbarkeit dieses Vorhabens einsieht und dies aus eigener Einsicht beendet.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/wasserrahmenrichtlinie#undefined>

Zu: 5.2.2 Umweltauswirkungen (Seite 79)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Insgesamt ist festzuhalten, dass die geplante Elbbrücke zu erheblichen Auswirkungen im Sinne des UVPG der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt führt. Kernpunkte der erheblichen Auswirkungen bestehen in der bau- und anlagebedingten Beanspruchung von FFH-Lebensraumtypen, die zugleich gesetzlich geschützte Biotope darstellen, in einer Größenordnung von 1,23 ha (baubedingt) und 0,16 ha (anlagebedingt).

Wir sind völlig fassungslos, wie der Antragsteller unter diesen Gesichtspunkt von ihm selbst formulierten *erheblichen Auswirkungen* dann noch das Vorhaben weiter betreiben kann.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Weiterer Kernpunkt ist die erhebliche baubedingte Beeinträchtigung des Reproduktionshabitats des Bibers am Kateminer Mühlenbach. Diese Beeinträchtigungen tangieren die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets 74 (Auswirkungsklasse I).

Ebenso unverständlich ist, wie der Antragsteller unter diesem Gesichtspunkt der von ihm selbst formulierten *erheblichen baubedingten Beeinträchtigung* dann noch das Vorhaben weiter betreiben kann.

Dazu können wir nur noch feststellen, dass der Antragsteller wider besseren Wissens und vorsätzlich diese Erhaltungsziele zerstört.

Für den *Kateminer Mühlenbach* verweisen wir auf die hohe Bedeutung hin.

Er ist einer der letzten natürlichen und unberührten Fließgewässer im Ldkrs. Lüchow-Dannenberg.

Aufgrund der Wasserrahmenrichtlinie WRRL⁵ liegt ein Verschlechterungsverbot und ein Verbesserungsgebot vor.

Das Erreichen und Wiederherstellen einer möglichst naturnahen typspezifischen morphologischen Ausprägung von Bachbett und Uferbereich ist anzustreben.

Sicherung bzw. Entwicklung eines standorttypischen Gehölzsaumes und Uferstreifens. Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit zunächst in den dauerhaft Wasser führenden Gewässerstrecken unterhalb der Darzauer Mühle.

Gewährleistung einer gefahrlosen Wanderung des Fischotters im Gewässersystem. Schutz und Anbindung isolierter Refugialräume für eine Wiederbesiedlung mit gewässertypischen Arten. Reduktion des Erosionspotentials im Einzugsgebiet zur Verminderung der Sandfrachten im Gewässer.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Wasserkörperdatenblatt des NLWKN Betriebsstelle Lüneburg Geschäftsbereich III, Aufgabenbereich 32 hin.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Des Weiteren werden durch das Vorhaben Funktionsräume von gefährdeten und/oder streng geschützten Brutvögeln dauerhaft durch die Wirkfaktoren: Flächenbeanspruchungen, Zerschneidungs- und Kulissenwirkungen beeinträchtigt.

Auch hier können wir nur noch unserem Befremden Ausdruck verleihen, wie diese Naturzerstörung vorsätzlich vom Verfasser beschrieben wird.

Es wird dies bis zu Ende des Absatzes weiter beschrieben und wir können uns nicht vorstellen, in welcher Weise der Antragsteller dies durch die UVP und die unter U9_Landschaftpflegerischen Maßnahmen umsetzen möchte.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/wasserrahmenrichtlinie#undefined>

Zu: **5.3 Fläche 5.3.1 Bestand** (Seite 80)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

...auf das Schutzgut Fläche eine sehr hohe Bedeutung zu.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Aussagen der BMU⁶.

Die Reduzierung des Flächenverbrauchs ist ein zentrales umweltpolitisches Anliegen. Fläche ist eine begrenzte Ressource. Flächenverbrauch ist mit erheblichen negativen Folgen für die Umwelt verbunden. Dies umfasst den Verlust von Naturräumen, den Verlust von Klimaschutzleistungen (CO₂-Senken), Verlust von Optionen für die Klimaanpassung, insbesondere für die Hochwasser- und Starkregenvorsorge, und nicht zuletzt den Verlust wertvoller Ackerflächen. Das bedeutet, dass der Mensch mit der Ressource Fläche sparsam umgehen muss, um ihre ökologischen Schutzfunktionen angesichts vielfältiger wirtschaftlicher und sozialer Nutzungsansprüche an den Raum im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu erhalten.⁷

Weiter heißt es dort:

In der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, den täglichen Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland von heute rund 52 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2030 auf unter 30 Hektar pro Tag zu reduzieren, um bis zum Jahr 2050 einen Flächenverbrauch von netto Null im Sinne einer Flächenkreislaufwirtschaft zu erreichen.

Dem ist nicht hinzuzufügen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.3.2 Umweltauswirkungen**

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Daher sind in Bezug auf das Schutzgut Fläche keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Das widerspricht der Aussage des Verfassers im vorangegangenen Punkt.

Wir verweisen deshalb auf die Aussagen der BMU.

Zu: **5.4 Boden und Wasser**

5.4.1 Bestand

(Seite 80)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Böden des Untersuchungsgebiets weisen teilweise eine sehr hohe Funktionsfähigkeit auf,...

Diese *Funktionsfähigkeit* wird jedoch durch den Bau der Brücke nachhaltig und unwiederbringlich zerstört.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

In Bezug auf das Grundwasser erfüllt ein Großteil des Untersuchungsgebiets eine mittlere Funktionsfähigkeit.

Auch hier liegen keine eindeutigen Zahlen für die Zustände des Grundwassers vor.

⁶ <https://www.bmu.de/>

⁷ <https://www.bmu.de/themen/nachhaltigkeit/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs>

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die derzeitige Ausarbeitung des „Wasserversorgungskonzept“⁸ des Landkreises Lüchow-Dannenberg FD 66 hin.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Eine sehr hohe Funktionsfähigkeit erfüllt innerhalb des Untersuchungsgebiets der Kateminer Mühlenbach als Oberflächengewässer, da er sich durch einen innerhalb des Untersuchungsgebiets überwiegend naturnahen, mäandrierenden Gewässerlauf auszeichnet. Auch der natürliche Retentionsraum der Elbe und des Kateminer Maßnahme Elbbrücke Darchau – Neu Darchau – RE-Feststellungsentwurf, Unterlage 1.0 Seite 81 Mühlenbachs haben eine sehr hohe Funktionsfähigkeit in Bezug auf die Oberflächengewässer. Eine hohe Funktionsfähigkeit weist die Elbe sowie die Bracks im Kateminer Werder auf. Die nährstoffreichen Gräben, der Kateminer Mühlenbach im Mündungsbereich und die naturnah entwickelten Fischteiche besitzen eine mittlere Funktionsfähigkeit.

Für den *Kateminer Mühlenbach* verweisen wir auf die hohe Bedeutung hin.

Er ist einer der letzten natürlichen und unberührten Fließgewässer im Ldkrs. Lüchow-Dannenberg.

Aufgrund der Wasserrahmenrichtlinie WRRL⁹ liegt ein Verschlechterungsverbot und ein Verbesserungsgebot vor.

Das Erreichen und Wiederherstellen einer möglichst naturnahen typspezifischen morphologischen Ausprägung von Bachbett und Uferbereich ist anzustreben.

Sicherung bzw. Entwicklung eines standorttypischen Gehölzsaumes und Uferstreifens. Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit zunächst in den dauerhaft Wasser führenden Gewässerstrecken unterhalb der Darzauer Mühle.

Gewährleistung einer gefahrlosen Wanderung des Fischotters im Gewässersystem. Schutz und Anbindung isolierter Refugialräume für eine Wiederbesiedlung mit gewässertypischen Arten. Reduktion des Erosionspotentials im Einzugsgebiet zur Verminderung der Sandfrachten im Gewässer.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Wasserkörperdatenblatt des NLWKN Betriebsstelle Lüneburg Geschäftsbereich III, Aufgabenbereich 32 hin.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen des Vereins Kateminer Mühlenbachtal e.V.¹⁰

Zu: **5.4.2 Umweltauswirkungen**

(Seite 81)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

In Bezug auf das Schutzgut Boden sind keine erheblichen Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten.

Das ist unrichtig, wie wir weiter oben unter

5.3 Fläche 5.3.1 Bestand (Seite 80)

schon ausgeführt haben.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Auch für das Schutzgut Wasser und seine Teilfunktion Grundwasser sind keine erheblichen Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten.

⁸ https://www.luechow-dannenberg.de/desktopdefault.aspx/tabid-979/1179_read-12666/

⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/wasserrahmenrichtlinie#undefined>

¹⁰ <http://www.kateminbach.de/index.html>

Auch das sehen wir anders wie wir in Bezug auf die Aussagen des BMU schon begründet haben.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

...stellt ausschließlich die zusätzliche Beanspruchung von natürlichem Retentionsraum durch den Straßendamm auf der Neu Darchauer Seite eine erhebliche Beanspruchung im Sinne des UVPG dar.

Grundwasserverhältnisse (Seite 72)

Auch hier ist überhaupt nicht geklärt, wie das Problem bei Hochwasser gelöst werden soll. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu **Grundwasserverhältnisse** (Seite 72). Ebenso ist es überhaupt nicht hinnehmbar, dass *natürlicher Retentionsraum¹¹*, der auf niedersächsische Elbseite ohnehin schon viel zu wenig vorhanden ist, noch gefährdet wird.

Zu: 5.5 Luft und Klima (Seite 82)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Vorhaben führt zu zusätzlichen Emissionen von Treibhausgasen.

Das BMU schreibt dazu unter:

Anpassung an den Klimawandel¹²

Die globale Klimakrise wird weitreichende Folgen für Umwelt, Natur, Wirtschaft und Gesundheit haben. Notwendig ist eine vorsorgende Politik von Anpassungsmaßnahmen.

Weiter wird dort das

Klimaanpassungsgesetz im Bundesgesetzblatt BGBl. 2023 I Nr. 393¹³
zitiert.

Das was das Vorhaben jedoch bewirkt, ist genau das Gegenteil, ohne dass daraus Konsequenzen gezogen werden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Die damit verbundene Emissionsminderung mildert die Emissionen aus dem Verkehr und dem Lebenszyklus geringfügig ab, kann diese jedoch nicht ausgleichen.

Im Bezug auf das *Klimaanpassungsgesetz* ist das ein glatter Rechtsverstoß.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 5.5.2 Umweltauswirkungen (Seite 82)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Hinsichtlich der Schutzgüter Luft und Klima lassen sich keine erheblichen Umweltauswirkungen ableiten.

Das ist nicht richtig, zumal der Verfasser unter **5.5 Luft und Klima** (Seite 82) selbst schreibt

¹¹ Fluss, Natur, Leben des MWU des Landes Sachsen-Anhalt

¹² <https://www.bmuv.de/themen/klimaanpassung/ueberblick-klimaanpassung>

¹³ <https://www.bmuv.de/themen/klimaanpassung/das-klimaanpassungsgesetz-kang>

Das Vorhaben führt zu zusätzlichen Emissionen von Treibhausgasen.

Wir verstehen deshalb nicht, warum der Entwurfsverfasser keinen Zusammenhang erkennt, zumal er dann im nächsten Satz schreibt:

Zwar werden teilweise klimarelevante Böden und klimarelevante Biotope beansprucht, ... jedoch für das Schutzgut Luft und Klima keine negativen Auswirkungen sieht.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

.....der relativ geringfügigen Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf unsere Ausführungen zu **5.3 Fläche**

5.3.1 Bestand

(Seite 80).

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Betriebsbedingt entstehen zusätzliche Treibhausgasemissionen,.....

Wieso entstehen nur Betriebsbedingt zusätzliche Treibhausgasemissionen, die ...jedoch nur durch eine angepasste Art der Mobilität zu bewältigen, nicht durch das Vorhaben selbst.

Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar, wir bitten diese entsprechend zu ändern und darzustellen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Auch ist die zu erwartende Verkehrsmenge als gering einzuordnen und führt zu keinen nennenswerten Zunahmen der Luftschadstoffemissionen.

Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar. Sie selbst stellen dies unter 2.4

Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Planungsraum

völlig anders dar.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Insgesamt ist von keinen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima durch das Vorhaben auszugehen.

Diese Aussage ist nicht richtig.

Zu: 5.6 Landschaft

5.6.1 Bestand

(Seite 83)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Schutzgut Landschaft ist im Untersuchungsgebiet überwiegend durch eine sehr hohe Funktionsfähigkeit des Landschaftsbildes geprägt und nimmt etwas mehr als die Hälfte der Fläche ein.

Das ist richtig und belegt unsere Forderung, dieses Vorhabens zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Insbesondere die Bereiche entlang der Elbe und des naturnahen Kateminer Mühlenbachs sind gekennzeichnet durch einen hochwertigen Landschaftsbildeindruck. Des Weiteren weisen auch Teile der Niederungslandschaft zumeist nördlich der Elbe eine hohe Funktionsfähigkeit auf.

Das ist richtig und belegt die Sinnwidrigkeit dieses Vorhabens, das deshalb abzulehnen ist.

Zu: **5.6.2 Umweltauswirkungen** (Seite 83)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Schutzgut Landschaft wird durch das Vorhaben hinsichtlich der Zerschneidungs- und Barrierewirkung sowie der visuellen Veränderung des Landschaftsbildes erheblich beeinträchtigt.

Wie der Verfasser selbst einräumt wird das *Landschaftsbildes erheblich beeinträchtigt* und deshalb ist das Vorhaben auch abzulehnen.

Zu: **5.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter** **5.7.1 Bestand** (Seite 84)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

In Bezug auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter kommt dem überwiegenden Teil der Denkmäler aufgrund ihrer Unersetzlichkeit eine sehr hohe Bedeutung zu.

Wie wir schon weiter oben mehrfach erläutert haben, befindet sich das Bauwerk im **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe.**

Deshalb scheidet das Projekt auch aufgrund der Rechtslage: **Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)** aus.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.7.2 Umweltauswirkungen** (Seite 84)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Erhebliche Auswirkungen auf das kulturelle Erbe und die sonstigen Sachgüter sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Diese Aussage ist unrichtig, wie weiter oben schon erwähnt.

Auch steht sie im Gegensatz zu der Aussage des Verfassers zu **5.7.1 Bestand.**

Wir bitten, dass Sie sich bei diesen beiden Aussagen einigen, welche richtig sein soll.

Zu: **5.8 Artenschutz** (Seite 84)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Aufgrund der zu erwartenden erheblichen baubedingten Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG des Biberreviers am Kateminer Mühlenbachs, ergeben sich artenschutzrechtliche Zulassungshemmnisse. Diese können voraussichtlich durch eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG überwunden werden. Weitere Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind u. a. unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen nicht mit dem Vorhaben verbunden (s. Unterlage 19.2, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag).

Der 1. Satz dieses Abschnittes ist richtig.

Es treten nicht nur *erheblichen baubedingten Störungen* auf, sondern auch während des evtl. späteren Betriebes der Brücke.

Diese und *weitere Verbotstatbestände* können auch durch die unter:

19.2, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

erörterten Maßnahmen nicht geheilt oder abgestellt werden.

Für den *Kateminer Mühlenbach* verweisen wir auf die hohe Bedeutung hin.

Er ist einer der letzten natürlichen und unberührten Fließgewässer im Ldkrs. Lüchow-Dannenberg.

Aufgrund der Wasserrahmenrichtlinie WRRL¹⁴ liegt ein Verschlechterungsverbot und ein Verbesserungsgebot vor.

Das Erreichen und Wiederherstellen einer möglichst naturnahen typspezifischen morphologischen Ausprägung von Bachbett und Uferbereich ist anzustreben.

Sicherung bzw. Entwicklung eines standorttypischen Gehölzsaumes und Uferstreifens. Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit zunächst in den dauerhaft Wasser führenden Gewässerstrecken unterhalb der Darzauer Mühle. Gewährleistung einer gefahrlosen Wanderung des Fischotters im Gewässersystem. Schutz und Anbindung isolierter Refugialräume für eine Wiederbesiedlung mit gewässertypischen Arten. Reduktion des Erosionspotentials im Einzugsgebiet zur Verminderung der Sandfrachten im Gewässer.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Wasserkörperdatenblatt des NLWKN Betriebsstelle Lüneburg Geschäftsbereich III, Aufgabenbereich 32 hin.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen des Vereins Kateminer Mühlenbachtal e.V.¹⁵

Zu: 5.9 Natura 2000-Gebiete (Seite 84)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Aus den Ergebnissen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt sich aufgrund der Unverträglichkeit des Vorhabens gegenüber den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets 74, Diese Unverträglichkeit können auch durch die unter:

U.19.3-FFH-VP-Elbbruecke-240419

erörterten Maßnahmen nicht geheilt oder abgestellt werden.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 5.10 Weitere Schutzgebiete (Seite 85)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Vorhaben quert zudem das Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue“ auf einer Länge von rd. 1.570 m.

Wie wir schon weiter oben mehrfach erläutert haben, befindet sich das Bauwerk im **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe.**

Deshalb scheidet dies auch aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)* aus.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

¹⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/wasserrahmenrichtlinie#undefined>

¹⁵ <http://www.kateminbach.de/index.html>

Zu: 5.11 Fazit
(Seite 85)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass mit dem Vorhaben in Bezug auf die Schutzgüter Menschen, Wasser (Teilfunktion Oberflächengewässer), Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie Landschaft erhebliche Auswirkungen im Sinne des UVPG zu erwarten sind (s. Unterlage 19.5, UVP-Bericht).

Wie der Verfasser auch schon bemerkt sind in allen Bereichen *erhebliche Auswirkungen* zu erwarten.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen**6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz**

(Seite 86)

Wir haben unter **4.7.6 Bauwerk 55.3, Vorlandbrücke Nord** (Seite 69) schon folgendes dargestellt:

Eine Hochwassersituation bzw. die *Überschwemmungsgebiete* stellen ein grundsätzliches Problem dar.

Die Planungsunterlagen gehen darauf überhaupt nicht ein.

Sollte bei Baubeginn, egal in welcher Bauphase eine Hochwassersituation auftreten, so gibt es keinerlei Maßnahmen die daraus resultierenden Schäden zu vermeiden.

Vor allem hätte das für die Unterlieger dieser Baumaßnahme fatale Folgen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

(Seite 87)

Die dort zusammengefassten Vermeidungsmaßnahmen können wir nicht teilen und werden dies in der gesonderten Stellungnahme zu den Unterlagen 9 und 19.1. belegen.

Zu: Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

(Seite 88)

Auch dazu werden wir dies in der gesonderten Stellungnahme zu den Unterlagen 9 und 19.1. belegen.

Zu: 7 Kosten

(Seite 89)

Anzumerken ist lediglich der Umstand, dass aufgrund der Baukosten unter:

U.13_Kostenermittlung

die Gesamtkosten sich auf **94.780.000,00 €** belaufen.

Die ***Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, Kohärenzsichernde Maßnahmen*** ca. 2,0% der Baukostensumme

lediglich auf 1.720.000 Euro also ca. 2% der Baukostensumme sind.

Die Bauneben- und Sonstige Kosten

Voruntersuchungen, Baugrunderkundungen, Ingenieurplanung, Gutachter, Bauüberwachung, Sicherheits und Gesundheitsschutz Koordinator, Prüfingenieure, Verwaltungs- und Verfahrenskosten etc.

belaufen sich auf stolze 6.860.000,00 €

ca. 8,0% der Baukostensumme.

Wir möchten an dieser Stelle nur darstellen, welcher geringen monetären Wert für den Antragsteller die Natur und die Landschaft darstellt.

Zu: Unterlage 9.4.1: Maßnahmenkartei (Maßnahmenblätter)**Vermeidungsmaßnahmen****Begründung der Maßnahme**

(Seite 4)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 34 BNatSchG sowie zur Minimierung von unerheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets und des EU-Vogelschutzgebiets

Um diese *Vermeidung und erheblichen Beeinträchtigungen* erst gar nicht entstehen zu lassen, wäre die einzige Option das Bauvorhaben und die Planung zu beenden.

Dies belegt die Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden. dieses Vorhabens, das deshalb abzulehnen ist.

Zu: U.10.2_Grunderwerbsverzeichnis

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die NLG entwickelt in der Gemarkung Stapel (Flur 29, Flurstücke 45 und 46), Gemeinde Amt Neuhaus, Landkreis Lüneburg auf Eigentumsflächen den Kompensationspool „Elbtalaue Amt Neuhaus“. Die Entwicklungsziele und das Aufwertungspotential dieses Kompensationspools hat die Biosphärenreservatsverwaltung Niedersächsische Elbtalaue als zuständige Untere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 21.03.2024 fachlich anerkannt. Darüber hinaus ist die NLG Eigentümerin von Flächen in der Gemarkung Katemin (Flur 2, Flurstücke 19/2, 19/3, 20, 26, 29/1 und 33), Gemeinde Neu Darchau, Landkreis Lüchow-Dannenberg. Auf diesen Flächen erfolgen weitere Aufwertungen in Form von „Ökopunkten“ für Kompensationszwecke.

Wir möchten darauf verweisen, daß die Flächen für die die *Biosphärenreservatsverwaltung* zuständig ist, im Falle eines Rechtsstreites gar nicht zu Verfügung stehen.

Das gleiche gilt für Flächen des Ldkrs. Lüchow-Dannenberg.

Des weiteren möchten wir festhalten, daß die NLG in Falle von Rechtsstreitigkeiten als GmbH die angedachten Flächen nicht durchsetzen kann.

Weiter ist zu klären wie eine *Aufwertungen in Form von „Ökopunkten“* aussehen soll. Was ist damit gemeint?

Zu: U.11_Regelungsverzeichnis

Hier schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 5 zu

Gesamter Planungsbereich:

Für die Baudurchführung werden Flächen für die vorübergehende Inanspruchnahme zum Zwecke des Baus ausgewiesen.

Wie möchte der Antragsteller im Falle einer Weigerung der Eigentümer dies durchsetzen?

Das gleiche gilt auch für Lfd.Nr.17 (Seite 13)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 18:

zu 27- 29 Die Kostentragung erfolgt nach den gesetzlichen, bzw. vertraglichen Regelungen.

Dabei sind in **U.13_Kostenermittlung**

zu diesen Posten keine Kosten eingetragen.

Da wie mittlerweile bei jeder Baumaßnahme der öffentlichen Hand die Kosten, wie zuvor berechnet nicht eingehalten werden (Steigerungen ab 24 %), ist die Baumaßnahme abzulehnen.

Wir werden bei unserer Stellungnahme zur **U.13_Kostenermittlung** näher darauf eingehen.

U_1_ Widmung-Umstufung_Einbeziehung_entfällt

Zu: **U.13_Kostenermittlung**

Anzumerken ist lediglich der Umstand, dass aufgrund der Baukosten unter:

U.13_Kostenermittlung

die Gesamtkosten sich auf **94.780.000,00 €** belaufen.

Die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, Kohärenzsichernde Maßnahmen ca. 2,0% der Baukostensumme

lediglich auf 1.720.000 Euro. Also ca. 2% der Baukostensumme.

Die Bauneben- und Sonstige Kosten

Voruntersuchungen, Baugrunderkundungen, Ingenieurplanung, Gutachter, Bauüberwachung, Sicherheits und Gesundheitsschutz Koordinator, Prüffingenieure, Verwaltungs- und Verfahrenskosten etc.

belaufen sich auf stolze 6.860.000,00 €

ca.8,0% der Baukostensumme.

Wir möchten an dieser Stelle nur darstellen, welcher geringen monetären Wert für den Antragsteller die Natur und die Landschaft darstellt.

In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass in Deutschland in der Regel eine Baukostensteigerung von 24 % angenommen wird.

Deshalb verweisen wir auch auf die abweichenden Veranschlagungsverfahren bei Bauvorhaben des Bundesrechnungshofes¹⁶.

Zu: **U.17.1_Luftschadstoffgutachten**

1 ZUSAMMENFASSUNG

(Seite 3)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Zur Querung der Elbe wird derzeit ein Brückenneubau mit Ortsumfahrung von Neu Darchau geplant.

¹⁶ https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2019/veranschlagungsverfahren-bei-bauvorhaben-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Wie wir schon unter:

Unterlage 1.0 Erläuterungsbericht

ausführlich erwähnt haben, lehnen wir wegen das Vorhaben ab und bitten Sie dies zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 9:

Im Planfall sind in Bezug auf die Beurteilungswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit unter Umsetzung der Planung an der Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet weiterhin zur Hintergrundbelastung vergleichbare Immissionen prognostiziert; die Umsetzung der Planung ist somit aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen.

Das natürlich unrichtig, da auf die Wohnbebauung zusätzlich zur derzeitigen Hintergrundbelastung weiter Immissionen hinzukommen würden.

Deshalb können wir auch den falschen Schluß, den der Verfasser zieht, nicht nachvollziehen und bitten dies zu ändern.

Auch können wir nicht nachvollziehen wie der Entwurfsverfasser unter:

3.2 Berechnungsverfahren PROKAS (Seite 13)

schreibt, die Messwerte *abgeschätzt*.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Aus lufthygienischer Sicht ist die Planung zudem im Hinblick auf die Verringerung der Emissionen durch den Wegfall der Fährverbindung zu begrüßen.

Hier ist genau das gleiche zu sagen.

Der Verfasser impliziert durch seine Aussage einen positiven Effekt, obwohl er genau weiß, dass durch das deutlich höhere Verkehrsaufkommen die *Immissionen* zunehmen werden, was der Entwurfsverfasser weiter unten auch schreibt.

Wir bitten deshalb diesen Satz zu streichen.

Zu: 2 AUFGABENSTELLUNG

(Seite 6)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Zur Querung der Elbe wird derzeit ein Brückenneubau mit Ortsumfahrung von Neu Darchau geplant.

Wie wir schon unter:

Unterlage 1.0 Erläuterungsbericht

ausführlich erwähnt haben, lehnen wir dieses Vorhabens, ab.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seit 7:

Da die 23. BImSchV seit Juli 2004 außer Kraft gesetzt ist, ist die Betrachtung der Schadstoffkomponente Ruß rechtlich nicht mehr erforderlich und wird hier nicht durchgeführt.

Das ist natürlich unrichtig, da die Fahrzeuge die nicht aus Deutschland kommen und nicht den deutschen Abgasnormen entsprechen die 23. BImSchV nicht erfüllen. Wir bitten, dies mit aufzunehmen.

Zu: **3.2 Berechnungsverfahren PROKAS** (Seite 8)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Hintergrundbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne die Emissionen auf den berücksichtigten Straßen vorläge, wird auf der Grundlage von Messwerten an nahe gelegenen Messstandorten abgeschätzt.

Hier würden wir wissen wollen, wo sich diese *Messstandorte* befinden.

Wir bitten dies entsprechend dazustellen.

Des weiteren verweisen wir auf unsere Aussagen zu:

1 ZUSAMMENFASSUNG (Seite 9).

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser im letzten Absatz auf Seite 9:

Gegenüber einem statistischen Modell zur Beschreibung der NO-NO₂-Konversion wie dem Ansatz nach Romberg et al. (1996)

Hier zitiert der Entwurfsverfasser ein Modell von 1996, das dem aktuellen vom Umweltbundesamt¹⁷ überhaupt nicht mehr entspricht.

Zu: **3.3 Überschreitungshäufigkeit der Stunden- und Tagesmittelwerte** (Seite 9)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

...basierend auf Auswertungen von Messdaten (Lohmeyer, 2012),.....

Auch wollten wir gerne wissen, welche Messdaten zur Auswertung hier vorliegen.

Vor allem auch deshalb, weil der Entwurfsverfasser zu dem Schluß kommt:

dass dieser Grenzwert dann eingehalten ist, wenn der Jahresmittelwert 54 µg/m³ (= Äquivalentwert) nicht überschreitet.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 10 im zweitletzten Absatz:

Im Oktober 2004 stellte die Arbeitsgruppe „Umwelt und Verkehr“ der Umweltministerkonferenz (UMK) aus den ihr vorliegenden Messwerten der Jahre 2001 bis 2003...

Auch hier zitiert der Entwurfsverfasser eine Funktion aus dem Jahre 2001-2003.

In der (UMK)¹⁸ von 2013 wird jedoch eine neuere Funktion vorgestellt.

Zu: **4 EINGANGSDATEN** (Seite 11)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Diese wird im Prognosenullfall pro Werktag von 590 Kfz genutzt.

Das ist nicht richtig, weil an andere Stelle von 690 KFZ/Tag ausgegangen wird.

Wir bitten deshalb den Entwurfsverfasser die Daten richtig darzustellen.

¹⁷ Texte 118/2021

Abschlussbericht

Verbesserung der NO₂-Immissionsmodellierung mit HBEFA4.1

von: Dr. Ingo Düring, Wolfram Schmidt, Antje Moldenhauer Lohmeyer GmbH, Dresden

¹⁸ - Umlaufbeschluss -

gemäß Ziffer 7 der Geschäftsordnung der UMK

Nr. 25/2013

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 18:

*Die vorliegenden Daten für die dem Untersuchungsgebiet nächstgelegenen Stationen sind auszugsweise in der **Tab. 4.1** aufgeführt.*

Die unter **Tab. 4.1: Jahreskenngrößen der Luftschadstoff-Messwerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in der Umgebung des Untersuchungsgebietes (Quelle: EEA)**

sind jedoch nicht zu vergleichen mit dem Ist-Zustand in NeuDarchau und können somit nicht verwendet werden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Messdaten des Landesmessnetzes stellt das Umweltbundesamt im Internet Informationen über modellierte Flächenmittel der Luftschadstoffbelastung in Deutschland im Jahresmittel für NO₂ und PM₁₀ in einem 2 km-Raster für die letzten Jahre zur Verfügung (<http://gis.uba.de/Website/luft>).

Wenn man unter dieser Web-Adresse NeuDarchau eingibt erhält man **keine** Informationen.

Deshalb wäre wichtig zu erfahren, wo der Entwurfsverfasser die Messdaten hernimmt.

Auf der nachfolgenden Seite zitiert der Entwurfsverfasser immer die Orte:

Lauenburg-

Murjahnstraße, Lüneburger Heide, Schwerin-Obotritenring/Schwerin/Obotr. West, und Wittenberge.

Diese Werte können jedoch nicht für NeuDarchau herangezogen werden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 21:

Für das Chemiemodell zur Beschreibung der NO-NO₂-Konversion....

Wie weiter oben schon erwähnt

Hier zitiert der Entwurfsverfasser eine Beschreibung von 2011, die dem aktuellen Stand vom Umweltbundesamt¹⁹ überhaupt nicht mehr entspricht.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 21:

Mit Hilfe von technischen Maßnahmen und politischen Vorgaben wird angestrebt, die Emissionen der o. a. Schadstoffe in den kommenden Jahren in Deutschland zu reduzieren.

Das ist unrichtig, vor allem deshalb, weil z.B. der Bundesverkehrsminister Wissing²⁰ schreibt: „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Deshalb wird erwartet, dass auch die großräumig vorliegenden Luftschadstoffbelastungen im Mittel im Gebiet von Deutschland absinken.

Das natürlich auch mit der vorangegangenen Begründung unrichtig.

Wenn der Verkehr zunimmt, nimmt auch die *Luftschadstoffbelastungen* zu.

¹⁹ Texte 118/2021

Abschlussbericht

Verbesserung der NO₂-Immissionsmodellierung mit HBEFA4.1

von: Dr. Ingo Düring, Wolfram Schmidt, Antje Moldenhauer Lohmeyer GmbH, Dresden

²⁰ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017-wissing-pk-verkehrsentwicklung-deutschland.html>

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Für das im Hinblick auf den Schutz der menschlichen Gesundheit betrachtete Bezugsjahr 2026 zeigen Abschätzungen für Neu Darchau (RLuS – Diegmann et al., 2023) bezogen auf die heutige Situation Reduktionen der Immissionen für Stickoxide bis ca. 17 % und für Feinstaubpartikel ca. 4 %.

Das ist ebenfalls unrichtig.

- 1.) Ist das *Bezugsjahr 2026* völlig unrealistisch
- 2.) Da der Verkehr wie oben beschrieben zunimmt, findet auch keine Reduktion statt.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser in dem er das BMU zitiert:

„Nationalen Luftreinhalteprogramm der Bundesrepublik Deutschland“

Wir verweisen auf zwei Gesichtspunkte:

- 1.) Lt. Gerichtsurteil²¹ zum Luftreinhalteprogramm wurde die Bundesregierung zum Nachbessern verurteilt
- 2.) Das bisherige Luftreinhalteprogramm der Bundesregierung beruht teils auf veralteten Annahmen²² und muss nachgebessert werden. Die Deutsche Umwelthilfe sieht dieses Gerichtsurteil als Erfolg - und will nachlegen.

Somit ist diese Argumentation nicht mehr haltbar.

Zu: **5 EMISSIONEN**

5.1 Betrachtete Schadstoffe

(Seite 22)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Konzentrationen für andere Luftschadstoffe wie Benzol, SO₂, CO, Blei etc. sind im Vergleich zu ihren gesetzlichen Immissionsgrenzwerten deutlich geringer und werden deshalb hier nicht betrachtet.

Wie weiter oben schon erwähnt, ist das natürlich unrichtig, da die Fahrzeuge die nicht aus Deutschland (Transitverkehr) kommen und nicht den deutschen Abgasnormen entsprechen die 23. BImSchV nicht erfüllen.

Die geplante Brücke wird zukünftig als neue Querspange zu den Hauptverkehrsadern genutzt werden, mit deutlich höherem Verkehrsaufkommen.

Wir bitten, dies auch so darzustellen.

Zu: **5.2 Methode zur Bestimmung der Emissionsfaktoren** (Seite 22)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Für die Aufstellbereiche an der Elbfähre wird ein stark eingeschränkter Stop- & Go-Verkehr angesetzt („IO-NS30s“), um die erhöhten Schadstofffreisetzungen der Kfz während des Beladungsvorgangs durch Leerlauf, Startvorgänge, mehrmals anfahren und abbremsenden Kfz, etc. zu berücksichtigen.

Das ist grundsätzlich richtig.

Jedoch suggeriert der Entwurfsverfasser bei dem derzeitigen Fahrzeugaufkommen eine *erhöhte Schadstofffreisetzung*.

²¹ <https://www.sueddeutsche.de/politik/klage-umwelthilfe-urteil-ovg-berlin-brandenburg-luftreinhaltung-lux.UroWV8X8vLoLwCG2rWWDmk>

²² <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/gerichtsurteil-umwelthilfe-bundesregierung-luftreinhalteprogramm-100.html>

Zu dem in Frage stehenden Brückenbau mit bis zu 6000 Kfz/Tag ist das kein Vergleich.

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, das in der

U.21e_Verkehrsuntersuchung

zu

3.6.2 Verkehrsstärken im Analysefall 2021

keine eindeutigen Zahlen vorhanden sind.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass sich der Auftraggeber des Planfestellungsverfahrens scheut diese zu benennen.

Wir werden dazu weiter unten noch Stellung dazu nehmen.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 27:

...Verkehrsuntersuchung im Prognosenullfall von 590 Kfz pro Tag...

Das ist nicht richtig, weil an anderer Stelle von 690 KFZ/Tag ausgegangen wird.

Wir bitten deshalb, den Entwurfsverfasser die Daten richtig darzustellen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 28:

In Tab. 5.2 sind exemplarisch die Verkehrskennwerte und die daraus abgeleiteten Emissionen,

ausgedrückt als strecken- und zeitbezogene Emissionsdichten...

und weiter

einer Zunahme der Emissionen um knapp 20 %.

Uns erschließt sich nicht, wie der Entwurfsverfasser zu diesen 20 % kommt.

Wir bitten dies darzustellen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

...wobei sich mit ca. 2 500 Kfz/24 h die Verkehrsaufkommen....

Auch möchten wir den Entwurfsverfasser bitten sich für eine realistische Zahl zu entscheiden, da weiter oben in den Tabellen völlig andere Zahlen aufgeführt werden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 29:

An anderen Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet führen die Planungen auch zu Verringerungen der Verkehrsaufkommen und damit zu einer Abnahme der Emissionen.

Auch das erschließt sich uns nicht, da doch der Verkehr zunimmt, wie der Entwurfsverfasser selbst schreibt, können die *Emissionen* doch nicht abnehmen.

Auch bitten wir darzustellen was der Entwurfsverfasser mit *anderen Straßenabschnitten* genau meint.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Eine deutliche Zunahme der Verkehrsstärke ergibt sich für den Vergleich der bestehenden Fährverbindung mit dem Abschnitt der geplanten Elbbrücke. Dennoch ist für die Elbquerung festzuhalten, dass mit der geplanten Elbbrücke die Emissionen im Vergleich zum optimalen Fährbetrieb im Prognosenullfall um bis zu 90 % geringer sind, wobei im Planfall gleichzeitig eine Elbquerung für mehr als 3.5-mal so viele Kfz pro Tag wie im Prognosenullfall möglich ist.

Was möchte der Entwurfsverfasser mit dem ersten Satz ausdrücken?

Auch die Aussage:

...Prognosenullfall um bis zu 90 % geringer sind...

Diese Zahlen entsprechen nicht der Realität, da die geplante Brücke ja zu einer wesentlich höheren Verkehrszahl, als die vom Verfasser angegebene Steigerung führt.

Zu: **6 ERGEBNISSE**

(Seite 30)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen, bestehend aus der Überlagerung der Hintergrundbelastung

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, erschließt sich uns der Begriff *Überlagerung der Hintergrundbelastung* nicht.

Wir bitten dies entsprechend darzustellen.

Grundsätzlich möchten wir darauf hinweisen, dass alle Immissionen incl. **6.1 NO₂-Immissionen** dazu führen, dass das gesamte Gebiet der **UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, der FFH-Gebiete usw.** im Bereich der geplanten Brücke belastet werden.

Wir möchten, dass dies an dieser Stelle ebenso Erwähnung findet, wie die Belastung der Anwohner.

Für all diese Bereiche liegt ein Verschlechterungsverbot vor.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 31:

Der Grenzwertvorschlag für den NO₂-Jahresmittelwert ab 2030 von 20 µg/m³ wird im Prognosenullfall vereinzelt im Bereich der Fährverbindung, aber nicht an Wohnbebauung überschritten.

Was meint der Verfasser mit dem Begriff *Grenzwertvorschlag*?

Auch hier kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Fährverbindung schlecht geredet werden soll.

Wenn die Fahrzeuge selbst fahren würden, (Fährstrecke) wären ihre Immissionen höher als die der Fähre auf der gleichen Strecke.

Zu: **A2.3 Fehlerdiskussion**

(Seite 52)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Immissionsprognosen als Folge der Emissionen des Kfz-Verkehrs sind ebenso wie Messungen der Schadstoffkonzentrationen fehlerbehaftet.

Wenn der Verfasser dies selbst schon schreibt, ist es dringend geboten unsere Einwendungen zu berücksichtigen.

Zu: **U.17.2.1_Stellungnahme zu den baubedingten Lärmimmissionen 1 Allgemeines** (Seite 3)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Besonders hervorzuheben ist dabei die Einhaltung des kritischen Lärmpegels von 55 dB(A) im Bereich des Elbufers und des Kateminer Werders zum Schutz signifikanter Brutvögel in dem Zeitraum vom 01. März bis 30. Juli.

Wir weisen darauf hin, dass dies in dem vom Verfasser angegebenen Zeitpunkt und auch grundsätzlich ein Verstoß gegen das *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtal" (NElbtBRG)* ist.

Wir werden in unseren Ausführungen zum *Landespflegerischen Begleitplans* darauf zurückkommen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 4 :

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen nach Abschnitt 3.1.3 AVV Baulärm die Immissionsrichtwerte in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Das würde in Wohngebieten einen Wert bei Tag von 70 dB(A) und in der Nacht von 60 dB(A) bedeuten.

Wobei wir Probleme mit der Aussage von *Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen* haben.

Vor allem, wer würde das kontrollieren und evtl. sanktionieren können.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 5:

„Von Maßnahmen zur Lärminderung kann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.“

Was meint der Verfasser mit *einwirkenden Fremdgeräuschen*?

Wer beurteilt *nur gelegentlich* und wer definiert welche *Maßnahmen zur Lärminderung* eingesetzt werden?

Zu: 2 Relevante Schallpegeldaten (Seite 6)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der auftretende Immissionswert im zu schützenden Bereich ist abhängig vom Abstand des Emissionsortes, also vom Ort der Schallerzeugung.

Auch ist nicht angegeben was denn ein *zu schützenden Bereich* ist?

Zu: 3 Durchführung der Baumaßnahme **3.1 Voraussichtliche Bauabfolge** (Seite 6)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Unmittelbar danach werden die Baugruben bis zur Sohlentiefe des Gründungskörpers ausgehoben.

In diesem Zusammenhang weisen wir auf die ungeklärte Problematik mit dem Grundwasserkörper hin.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zu *Überbau Vorlandbrücken* (Seite 7):

Hier sind Stahlbauarbeiten wie schweißen, brennen, schleifen etc. über einen Zeitraum von ca. vier Monaten erforderlich.

Wir haben in den Ausführungen an keiner Stelle eine Aussage darüber gefunden, wie im Gebiet **Biosphärenreservat** ein Schutz vor den oben erwähnten Baumaßnahmen stattfinden soll.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zu *Überbau Strombrücke* (Seite 7)

Hier sind Stahlbauarbeiten wie schweißen, brennen, schleifen etc. über einen Zeitraum von ca. vier Monaten erforderlich.

Wir haben in den Ausführungen an keiner Stelle eine Aussage darüber gefunden, wie im Gebiet **Biosphärenreservat** ein Schutz vor den oben erwähnten Baumaßnahmen stattfinden soll.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.2 Gesamtbauzeit**

(Seite 7)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Die effektive Gesamtbauzeit bei Durchführung nach oben geschilderter Abfolge beträgt ca. 27 Monate.

Uns erschließt sich bei einem so langen Zeitraum nicht, wie unter Einhaltung der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)* dies möglich sein soll.

Der Artenschutz kann unmöglich ausgesetzt werden, schon gar nicht über einen so langen Zeitraum.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

....unvorhersehbare Ereignisse, wie zum Beispiel Hochwasser...

Hinzu kommen, wie der Verfasser selbst einräumt Zeiträume, die nicht vorhersehbar sind.

Damit entsteht das gleiche Problem, wie im vorhergehenden Abschnitt.

Auch die nachfolgenden **4.1 Bauzeitenregelung**

auf Seite 9 unter

4 Schutzvorkehrungen zur Einhaltung der kritischen Lärmpegel für die Avifauna ändern daran nichts.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Diese Abstimmung der Bauabfolge kann erst detailliert in der Ausführungsphase geplant werden, da erst dann vom Bau-AN festgelegt wird,

Wenn der Planfeststellungsbeschuß rechtskräftig ist, besteht für die TÖB und die Einwender keine Einflußnahme auf die Tätigkeiten mehr.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 11:

Weiterhin sind lärmarme Bauverfahren zu wählen (z.B. Einbau der Baugrubenverbauten durch Pressen oder Rütteln anstatt einrammen).

Selbst die *Bauverfahren des Pressen oder Rütteln* würden für die Avifauna nicht wieder gut zu machende Schäden erzeugen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **4.2 Umweltbaubegleitung**

(Seite 11)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die geschilderten Maßnahmen (vgl. Unterlage 9.4.1, Maßnahmen 1.1 bis 1.4) zur Einhaltung die kritischen Lärmpegel in den Ausschlusszeiten zu kontrollieren, wird eine Aufgabe der Umweltbaubegleitung in der Ausführungsphase.

Wie wir weiter oben schon ausgeführt haben, hegen wir erheblich Zweifel an diesen Aussagen.

Welche Maßnahmen könnte die Baubegleitung im Falle eines *kritischen Lärmpegel* oder in den *Ausschlusszeiten* ergreifen können.

Der Verfasser erwähnt genau diesen Umstand unter:

5 Auswirkungen der Maßnahme auf das Schutzgut „Mensch“.

Er schreibt:

Im Zuge von Bauarbeiten im Bereich von bebauten Gebieten kommt es in der Regel während der Bauphase zu Überschreitungen der Richtwerte.....

Also nicht wie oben beschrieben „gelegentlich“ sondern *in der Regel*.

Dies vor allem, wenn der Bau auf andere Weise nicht fortgeführt werden kann.

Welche Möglichkeiten hätten die Anwohner. Die Polizei zu rufen wäre sicherlich keine Option, da diese vermutlich weder die technischen Möglichkeiten der Überprüfung noch die Durchsetzungsmöglichkeit hätte.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 11:

Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Wohnbebauung zu der Maßnahme sind Überschreitungen der Richtwerte der AVV-Baulärm in diesem Bereich unvermeidbar.

Auch hier ist zu befürchten, dass bei einer Bauzeit von 27 Monaten, dann nicht mehr wie oben beschrieben von „gelegentlich“ die Rede sein kann.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 12:

Umfassende Information der betroffenen Gemeinde und Anwohner im Vorfeld der Baumaßnahmen (insbesondere über die Art, Dauer und Unvermeidbarkeit der besonders lärmintensiven Bautätigkeiten)

Wir weisen in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass die Verharmlosung im oberen Teil dieser Feststellungsunterlage nicht sehr hilfreich ist.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Der momentane Planungsstand erlaubt keine detaillierten Lärmprognosen. Im Zuge der weiteren Planungen ist ein entsprechendes Lärmschutzkonzept zur Minimierung der Lärmbelastung zu erarbeiten (vgl. auch Pkt. 4.1) und während der Bauphase umzusetzen.

Wir verweisen hier auf unsere Ausführungen zu **5 Auswirkungen der Maßnahme auf das Schutzgut „Mensch“**.

Zu: U.17.2_Schalltechnische_Untersuchungen

Untersuchungsraum

(Seite 5)

Hier erwähnt der Entwurfsverfasser mit keinem Wort, dass sich die Maßnahme im **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe** befindet,

Wir bitten dies nachzuholen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Eine Reduzierung der Verkehrslasten lässt sich in den Abschnitten nahe der jetzigen Fähr-Zuwegungen prognostizieren.

Gleich zu Beginn diesen Satz zu schreiben, hat uns sehr überrascht.

Wir konstatieren, dass der Verfasser damit von dem eigentlichen Problem der Verkehrszunahme ablenken möchte.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 8:

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV:
In dieser Tabelle weichen die Werte von denen in der Datei
U.17.2.1_Stellungnahme zu den baubedingten Lärmimmissionen
gemachten, ab.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen dazu weiter oben im Text der
Stellungnahme zu **U.17.2.1_Stellungnahme zu den baubedingten
Lärmimmissionen**.

Wir bitten deshalb um Richtigstellung.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Sofern aktive Schutzmaßnahmen nicht umsetzbar sind oder nicht ausreichen,.....

Wir bitten den Entwurfsverfasser in diesem Abschnitt um den Hinweis an welcher
Stelle in dem Gutachten dies erörtert wird.

Zu: 6 Beurteilung von Verkehrslärm (Seite 10)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Hierfür erfolgt eine Untersuchung für die Gebäude, die innerhalb des Neubauabschnittes
liegen sowie eine gesonderte Untersuchung für die Gebäude außerhalb des
Neubauabschnittes.*

Wir bitten darzustellen, in welcher Weise die betroffenen Gebäude bzw. deren
Besitzer informiert werden, wann und wo diese Untersuchung stattfindet.

An anderer Stelle wurde bei ähnlichen Problemen genannt welche Behörde dies
vornimmt.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 11:

*Sofern aktive Schutzmaßnahmen nicht umsetzbar sind oder nicht ausreichen, haben die
betroffenen Anwohner einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen gemäß der
Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV), die vom Bauträger
durchzuführen sind.*

Wir bitten darzustellen, in welcher Weise die betroffenen Gebäude bzw. deren
Besitzer informiert werden, wann und wo diese Untersuchung.

An anderer Stelle wurde bei ähnlichen Problemen genannt welche Behörde dies
vornimmt.

Zu: 7 Emissionsquellen (Seite 12)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Die Verteilung der maßgebenden Verkehrsstärken auf die Beurteilungszeiträume sowie die
Anteile für den Schwerlastverkehr werden der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2022
entnommen.*

Weshalb werden die *Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2022*

genommen, wenn die Verkehrszunahme und die Prognosen an anderer Stelle immer
für das Jahr 2030 genommen werden.

Durch den derzeitigen Fahrbetrieb spielt vor allem der *Schwerlastverkehr*
so gut keine Rolle.

Wir bitten dies auch so darzustellen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 14:

Für die Straßenabschnitte wird die aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h sowohl für Pkw wie für Lkw zu Grunde gelegt.

Wie wir weiter oben schon unter **Unterlage 1.0 Erläuterungsbericht** dargestellt haben weichen die Zahlen der *Höchstgeschwindigkeit* in den unterschiedlichen Dateien von einander ab.

Wir bitten die zu berichtigen, damit auch wir eine eindeutige Aussage dazu machen können.

Zu: **8 Immissionsorte** (Seite 15)

Hier erwähnt der Entwurfsverfasser auf dieser Seite immer nur die Gebäude.

Dass sich die Maßnahme im **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe** befindet, findet keine Erwähnung.

Wir bitten dies nachzuholen.

Zu: **9 Immissionsberechnungen** (Seite 16)

Auch hier gibt es im weiteren Verlauf dieses Abschnittes keine Erwähnung zum **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe**.

Wir bitten dies nachzuholen.

Zu: **10 Berechnungsergebnisse** (Seite 18)

Wie der Entwurfsverfasser weiter oben erläutert hat, werden die Verkehrszahlen von 2022 heran gezogen.

Wenn dem so ist, dann sind auch die Darstellungen **Fall 1 bis 3** unrichtig.

Wir bitten dies zu klären.

Zu: **11 Aussagen zum aktiven Lärmschutz** (Seite 21)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung würde der Funktionalität und dem Charakter des Bauvorhabens nicht entsprechen.

Dieser Aussage können wir nicht folgen. Der Verfasser möge dies begründen.

Zu: **13 Verwendete Richtlinien** (Seite 23)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Sechszehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vom 26. September 2002)

Warum verwendet der Verfasser nicht die

Zuletzt geändert durch die Verordnung vom 4. November 2020?

Wir möchten deshalb darum bitten, die geänderte Fassung zu nehmen, bzw. eine Begründung zu nennen, warum er die Fassung von 2002 nimmt.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 vom 27. Mai 1997)

Warum verwendet der Verfasser nicht die

EU-Umgebungslärmrichtlinie von 2022 ?

Wir möchten deshalb darum bitten, diese Fassung zu nehmen, bzw. eine Begründung zu nennen, warum er die Fassung von 1997 nimmt.

**Zu: U.17.3_Treibhausgasbilanz
ERLÄUTERUNG VON FACHAUSDRÜCKEN
CO₂-Äquivalente (Seite 1)**

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser mit 6 Zeilen die **CO₂-Äquivalente**.

Für die Bilanzierung von Treibhausgasen werden zum einen die klimarelevanten Anteile der direkten CO₂-Emissionen betrachtet, d. h. ohne den regenerativen Kraftstoffanteil.

Wir können nicht nachvollziehen, warum die Beschreibung ohne *den regenerativen Kraftstoffanteil* erfolgt.

Deshalb verweisen wir auf die Definition der **Helmholtz Klima Initiative**²³ und möchte Sie bitten diese zu übernehmen.

Weiter definiert der Entwurfsverfasser **Tank-to-Wheel** .

Wir möchten in diesem Zusammenhang auf die **Dokumentation Energieeffizienz im Fahrzeugsektor – des Deutschen Bundestages** hinweisen.²⁴

Dort wird expliziert auf die Problematik des Straßenverkehrs und deren **Energieeffizienz** hingewiesen.

Der Antragsteller des Planfeststellungsverfahrens setzt sich einfach über diese Erkenntnisse weg, um durch den Brückenbau noch mehr Verkehr zu produzieren. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter erwähnt der Entwurfsverfasser zur **Verkehrssituation**

das „*Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA*“²⁵.

Dort wird genau beschrieben welche Auswirkungen der *Straßenverkehr* durch seine Emissionen hat.

Der Antragsteller des Planfeststellungsverfahrens setzt sich einfach über diese Erkenntnisse weg, um durch den Brückenbau noch mehr Verkehr zu produzieren. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter beschreibt der Entwurfsverfasser **Well-to-Tank** auf Seite 2:

Dabei entsteht der Eindruck, dass die THG-Emissionen durch die Elektromobilität nicht mehr die große Rolle spielen.

Er schreibt:

d. h. auch durch Verstromung fossiler Energieträger und die nicht zwingend direkt im Betrachtungsgebiet freigesetzt werden.

²³ <https://www.helmholtz-klima.de/faq/was-sind-co2-aequivalente>

²⁴ <https://www.bundestag.de/resource/blob/711190/42e9651247989ad24d2632adfa9f383e/WD-8-143-19-pdf-data.pdf>

²⁵ <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/emissionsfaktoren-verkehrsmittel/hbefa>

Das erschließt sich uns nicht. Auch ist das vom UMB dazu erstellte *Konzept zur zukünftigen Beurteilung der Effizienz von Kraftfahrzeugen*²⁶ vom 2013 völlig veraltet.

Zu: 1 AUFGABENSTELLUNG (Seite 4)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind Aussagen zu den Auswirkungen der Planung auf die Treibhausgas-(THG)-Freisetzungen und Aussagen über die Klimarelevanz im Hinblick auf die im neuen Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG, 2019) genannten nationalen Klimaschutzziele erforderlich.

Da das oben erwähnte Gesetz durch das Gericht außer Kraft gesetzt wurde, wundern wir uns, weshalb der Entwurfsverfasser dies dennoch zitiert.

Das Gesetz wurde mit Datum 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235²⁷) geändert.

Aufgrund des Klimawandels ist es jedoch dringend notwendig, alles zu unternehmen um die Treibhausgas-(THG)-Freisetzungen drastisch zu reduzieren.

In dem Zusammenhang möchten wir nur auf das Buch **Zieht euch warm an, es wird noch heisser!**²⁸ (Sven Plöger (Meteorologe)) hinweisen.

Zu: 2 BEURTEILUNGS- UND BERECHNUNGSGRUNDLAGEN (Seite 6)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die nationalen Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG, 2019)

Da das erwähnte Gesetz durch das Gericht außer Kraft gesetzt wurde, wundern wir uns, weshalb der Entwurfsverfasser dies dennoch zitiert.

Das Gesetzes wurde mit Datum 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235²⁹) geändert.

Aufgrund des Klimawandels ist es jedoch dringend notwendig alles zu unternehmen um die Treibhausgas-(THG)-Freisetzungen drastisch zu reduzieren.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Dabei sind gegenüber dem Jahr 1990 die THG-Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 % und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 % zu reduzieren.

Diese Zahlen sind völlig unrealistisch.

Laut „Statistia“ sieht die Betrachtung so aus.

Die Treibhausgasemissionen nahmen in Deutschland gegenüber dem Jahr 1990 deutlich ab – im Jahr 2023 betragen sie laut Schätzungen rund 674 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente.

*Das bedeutet eine Reduktion um 10,1 Prozent.*³⁰

Wir zitieren in diesem Zusammenhang die Deutsche Umwelthilfe³¹:

²⁶

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_95_2013_konzept_zur_zukuenftigen_beurteilung_der_effizienz_von_kraftfahrzeugen.pdf

²⁷ <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/BJNR251310019.html>

²⁸ <https://westendverlag.de/buch/zieht-euch-warm-an-es-wird-noch-heisser/>

²⁹ <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/BJNR251310019.html>

³⁰ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/76558/umfrage/entwicklung-der-treibhausgas-emissionen-in-deutschland/>

³¹ <https://www.duh.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-strassenverkehr/verkehrssektor-auf-kurs-zu-31-grad-erderheizung/>

Die Maßnahmen der Ampel-Regierung im Verkehr haben bis 2030 nahezu keinen Effekt und Wissing ist weiterhin auf Kurs zu mindestens 2,8 Grad Erderhitzung – was eine planetare Katastrophe bedeuten würde. Bis 2030 wird der Verkehr mindestens 3,5-mal so viel klimaschädliches CO₂ ausstoßen wie mit der 1,5-Grad-Grenze noch vereinbar ist.
Durch das Regierungshandeln ist bis heute keine Minderung der Treibhausgas-(THG)-Freisetzungen erfolgt.
Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 6:

Daher werden bei der Bilanzierung der THG-Emissionen des Straßenverkehrs andererseits die Beiträge der E-Mobilität betrachtet, die durch den fossilen Anteil der Stromerzeugung entstehen („Well-to-Tank“).

Zur E-Mobilität möchten wir nur auf einen ZDF-Beitrag³²
E-Autos auf Talfahrt - Warum die Verkehrswende scheitert
hinweisen.

Zu: 3 VERKEHRSBEDINGTE TREIBHAUSGASE (Seite 7)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Verbrennung von Kraftstoffen durch Kfz sowie im Prognosenullfall auch durch die Elbfähre Tanja vor Ort THG-Emissionen freigesetzt („Tank-to-Wheel“). Das sind entsprechend den Kyoto-Konventionen diese Beiträge an Treibhausgasen, die unmittelbar während des Betriebs der Kfz und der Fähre lokal emittiert werden. Das sind die sogenannten direkten verkehrsbedingten THG-Emissionen, die nach KSG dem Sektor Verkehr zugeordnet sind.
Diese Ausführungen stellen lediglich eine Definition dar, die im Hinblick auf das geplante Projekt keine Relevanz haben.

Wenn der Nullfall eintritt, hat diese Aussage keine Relevanz, da ja keine zusätzliche Verkehrszunahme stattfindet.

Dass der Straßenverkehr bezüglich der *THG-Emissionen* ein grundsätzliches Problem darstellt, das unsere Gesellschaft augenblicklich überhaupt nicht gewillt ist zu ändern, rechtfertigt jedoch nicht die Argumentation für eine Brücke.

Wir wünschen uns in diesem Zusammenhang eine grundsätzliche Verkehrswende zu der der Verzicht auf das Brückenbauwerk seinen Teil dazu beitragen würde.

Zu: 3.1.1 Vorgehensweise bei der Emissionsbestimmung (Seite 14)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Für die Aufstellbereiche an der Elbfähre wird ein stark eingeschränkter Stop- & Go-Verkehr angesetzt („IO-NS30s“), um die erhöhten Schadstofffreisetzungen der Kfz während des Beladungsvorgangs durch Leerlauf, Startvorgänge, mehrmals anfahren und abbremsenden Kfz, etc. zu berücksichtigen.

Die Richtigkeit dieser Aussage bezweifelt niemand. Dennoch erweckt der Verfasser

³² <https://www.zdf.de/politik/frontal/elektroauto-auf-talfahrt-elektromobilitaet-verkehrswende-infrastruktur-ladesaeule-100.html>

den Eindruck, dass dies mit dem geplanten Vorhaben in einem Zusammenhang steht.

- 1.) Wenn die Brücke gebaut würde, wäre der Sachverhalt Elbfähre erledigt.
- 2.) Steht die *Schadstofffreisetzungen der Kfz* bezogen auf die Verkehrszahlen der Elbfähre in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Verkehrszahlen der geplanten Brücke.

Deshalb möchten wir darum bitten, diesen Abschnitt zu begründen und evtl. zu streichen.

Dies trifft auch auf die beiden nachfolgenden Absätze zu.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Planfall entfällt die Fährverbindung aufgrund der geplanten Elbbrücke.

Der Grund für das Planfeststellungsverfahren ist doch der Bau der Elbbrücke.

Weshalb dann diese Ausführungen.

Zu: 3.1.2 Emissionen des betrachteten Straßennetzes

(Seite 15)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Durch den geplanten Neubau der Elbbrücke und den damit verbundenen Verkehrsänderungen kommt es im Bereich von Neu Darchau auf dem betrachteten Abschnitt der L 231 zu einer Zunahme der THG-Emissionsdichte um knapp 14 %.

Wie der Verfasser auf diese Zahl kommt können wir nicht nachvollziehen.

Wie weiter oben schon beschrieben, werden die Verkehrszahlen durch die Brücke um mindestens das 10 fache steigen, deshalb werden doch auch die THG-Emissionen in diesem Bereich um mehr als 14 % steigen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 16:

...Steigerung der Verkehrsaufkommen und damit der THG-Freisetzungen, wobei sich mit ca. 2 500 Kfz/24 h....

Weshalb der Verfasser auf diesen niedrigen Wert kommt, erschließt sich uns nicht, zumal in weiter oben stehenden Ausführungen von wesentlich höheren Verkehrszahlen ausgegangen wird.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

An anderen Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet führen die Planungen auch zu Verringerungen der Verkehrsaufkommen und damit zu einer Abnahme der THG-Emissionen.

Auch das erschließt sich uns, bei einer Verkehrszunahme durch die geplante Brücke nicht.

Welche anderen Straßenabschnitte damit gemeint sind, wird nicht beschrieben.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

.. obwohl im Planfall eine Elbquerung für mehr als 3.5-mal so viele Kfz pro Tag wie im Prognosenullfall möglich ist.

Wie haben wir das zu verstehen.

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, wird doch, wie an anderer Stelle schon beschrieben werden die Verkehrszahlen durch die Brücke um mindestens das 10 fache steigen.

Wir bitten dies zu erläutern.

Weiter beschreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 17 in der Tabelle eine Änderung für den *Planfall (2030)* gegenüber *Prognosenullfall (2030)*

davon Elbfähre:

eine Änderung von +3,1 %.

Wie weiter oben schon beschrieben, werden doch die Verkehrszahlen durch die Brücke um mindesten das 10 fache steigen.

Vor allem werden sich die Verkehrszahlen der Elbfähre aufgrund der Zeit- und Raumkapazität nicht in dem Maße ändern, wie das suggeriert wird.

Wir bitten dies zu erläutern.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Gegenüber dem Bestand im Prognosenullfall sind unter Berücksichtigung der Planung aufgrund der Zunahme der Verkehrsaufkommen durch die regionale Bedeutung der Brückenverbindung Zunahmen der Fahrleistungen um ca. 2 % im betrachteten Straßennetz abgeleitet.

Auch hier ist die Zunahmen der Fahrleistungen um ca. 2 %

gegenüber dem, was der Verfasser weiter oben schreibt völlig unterschiedlich.

Wir bitten dies zu klären und richtig zu stellen.

Zu: 3.2.1 Vorgehensweise bei der Emissionsbestimmung (Seite 20)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Strommix von Deutschland machten die erneuerbaren Energien bereits 2022 einen Anteil von 46 % aus.

Dies betrifft jedoch nur die Energie aus Strom.

Die Senkung des Kraftstoffverbrauches im Verkehrssektor um 12 Prozent würden mehr Energie einsparen, als alle bestehenden WKA insgesamt produzieren.³³

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Entsprechend dem aktuellen Erneuerbaren Energien Gesetz (EEG, 2023) ist zudem bis zum Jahr 2030 eine weitere Steigerung des Erneuerbaren-Energie-Anteils auf mindestens 80 % angestrebt.

Dazu ist eigentlich nur zu zitieren:

Die Einhaltung des Zwei-Grad-Klimaschutzziels würde bei etwa sieben Milliarden Menschen voraussetzen, dass pro Kopf jährlich noch circa 2,7 Tonnen CO₂ zulässig wären (vgl. WBGU 2009).

Da von den 11 Tonnen, die derzeit in Deutschland durchschnittlich pro Kopf verursacht werden, nicht einmal eine Tonne auf den Stromkonsum entfällt, können die »dicken Brocken« wohl nur anderswo zu verorten sein.³⁴

Einer dieser »dicken Brocken« wäre auf jeden Fall der Verkehr.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.2.2 Emissionen des betrachteten Straßennetzes

³³ Dirk Dubbers Gibt es überhaupt eine Energiewende? ISBN: 978-453-20127-9

³⁴ Nico Paech Mythos „energiewende“ ISBN: 978-453-20127-9

(Seite 20)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser in **Tab. 3.5:**

THG-Gesamtemissionen auf dem betrachteten Straßennetz im Sektor Energiewirtschaft für die betrachteten Untersuchungsfälle unter Berücksichtigung des europäischen Strommix 2030 eine Änderung im Planfall (2030) gegenüber Prognosenullfall (2030) von +2,6 %.

Wie weiter oben schon beschrieben, werden doch, die Verkehrszahlen durch die Brücke um mindesten das 10 fache steigen.

Wir bitten dies zu erläutern und richtig zu stellen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

...dabei werden von der in Kap. 3.2 genannten Gesamtfahrleistung ca. 17 % rein elektrisch zurückgelegt.

Hier werden vom Entwurfsverfasser völlig unrealistische Zahlen genannt.

Der Anteil der E-Autos betrug Anfang 2024 rund 4,8 Prozent.³⁵

Wie der Verfasser auf eine Zahl der *Gesamtfahrleistung* von ca. 17 % kommt, können wir nicht nachvollziehen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 21:

....der Anteil erneuerbarer Energien am Bruttostrom in Deutschland bis zum Jahr 2030 auf mindestens 80 % gesteigert werden soll, ließen sich die durch die Produktion der Antriebsenergie für Elektrofahrzeuge freigesetzten THG-Emissionen bei Umsetzung dieser Ziele weiter deutlich reduzieren.

Wie wir weiter oben schon erläutert haben, wird sich an den *THG-Emissionen* durch unser Verhalten nichts ändern.

Siehe: Dirk Dubbers Gibt es überhaupt eine Energiewende? ISBN: 978-453-20127-9

Zu: **U.18_Wassertechnische_Untersuchung**

1. Allgemeines

(Seite 5)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Entwässerung des geplanten Bauprojektes erfolgt größtenteils mittels Versickerungsmulden.

Wie wir an anderer Stelle weiter oben schon erläutert haben,

befindet sich das *geplanten Bauprojekt*

im **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe.**

Aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)*³⁶ ist diese Planung nicht möglich.

Die *Versickerungsmulden* und die durch diese abgeleiteten Wässer sind belastet und stellen eine unzulässige Verschlechterung des Ist-Zustandes her.

Der Reifenabrieb und alle sonstigen durch den Straßenverkehr erzeugten Emissionen sind problematisch und würden eine zusätzliche Belastung des Ökosystems darstellen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

³⁵ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/784986/umfrage/marktanteil-von-elektrofahrzeugen-in-deutschland/>

³⁶ <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/1f688c9f-8130-3607-b037-68a2114ff46a>

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 6:

Untersuchungen zu Chloridwerten anhand der üblichen Empfehlungen und nach dem Worst-Case-Prinzip haben ergeben, dass die Werte den Grenzwert für den Bedarf zusätzlicher Filteranlagen weder überschreiten noch in dessen Nähe kommen (s. Unterlage 21b). Sedimentations-oder Retentionsfilteranlagen sind dementsprechend nicht vorgesehen. Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Zu: 3.4.1 Beschreibung
(Seite 14)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Anschließend wird das Regenwasser über einen Bestandsregenwasserkanal in den Wegeseitengraben nördlich der K 61 zurückgehalten und gedrosselt in den weiteren Verlauf des vorhandenen Grabens abgegeben.

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Die daraus resultierende Gesamtmenge soll in dem Wegeseitengraben nördlich der K 61 zurückgehalten und gedrosselt in den weiteren Verlauf des vorhandenen Grabens abgegeben werden.

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Zu: 3.5.1 Beschreibung
(Seite 17)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das in diesem Bereich anfallende Niederschlagswasser wird mit dem Quergefälle der Fahrbahn über das Bankett und die Böschung in eine am Böschungsfuß ausgebildete Mulde geleitet.

Die Mulde wird mit einer Tiefe von ca. 20 cm ausgebildet. In Dieser wird das Niederschlagswasser gesammelt um anschließend zu verdunsten, bzw. zu versickern.

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Zu: 3.6.1 Beschreibung
(Seite 19)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Zu: 3.7.1 Beschreibung
(Seite 21)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser im ersten Absatz :

.... ausgebauten Versickerungsmulde am Böschungsfuß geleitet.

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Das betrifft auch den zweiten Absatz in dieser Beschreibung.

Zu: 3.8.1 Beschreibung
(Seite 24)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

....gelangt über die Böschung in die ausgebildete Entwässerungsmulde

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Zu: 3.9.1 Beschreibung
(Seite 26)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

.....über das Bankett und die Böschung in die am Böschungsfuß angeordnete Versickerungsmulde abgeleitet,

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Zu: 3.10.1 Beschreibung
(Seite 28)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Durch bauliche Beeinträchtigungen kann die Mulde mit einer maximalen Versickerungsfläche von 68 m² ausgebildet werden.

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Des weiteren müsste dieser Vorgang durch die relativ große *Versickerungsfläche von 68 m²* im LBP Niederschlag finden.

Da dies nicht der Fall ist, bitten wir dies nachzuholen.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

...eine erforderliche mittlere Versickerungsfläche von AS = 81,7 m².

Die sich im Bereich der geplanten Brücke befindlichen ökologisch hochwertigen Flächen, können aufgrund des Verschlechterungsverbotes nicht weiter belastet werden.

Des weiteren müsste dieser Vorgang durch die relativ große *Versickerungsfläche* von $AS = 81,7 \text{ m}^2$ im LBP Niederschlag finden.

Da dies nicht der Fall ist, bitten wir dies nachzuholen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 30:

Der Nachweis ist nicht erfüllt

Da dieser Satz völlig alleine steht erschließt sich uns der Sinn nicht.

Wir bitten diese entsprechend zu ändern und darzustellen.

Zu: Unterlage 19.1.1 **Landschaftspflegerischer Begleitplan**

U.19.1.1-LBP-Elbbruecke-240419

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Seite 1

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Mit dem Vorhaben gehen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes einher, die einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG darstellen.

Da dies einen sehr erheblichen Eingriff in den *Naturhaushalt und das Landschaftsbild* darstellt, resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **1.3 Rechtliche Grundlagen**

(Seite 2)

Hier zitiert der Verfasser nur das BNatSchG.

Hier erwähnt der Entwurfsverfasser mit keinem Wort, dass sich die Maßnahme im im **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe** befindet, und aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalau" (NElbtBRG)*³⁷ ist diese Planung nicht möglich.

Wir bitten deshalb, die Darstellung des *NElbtBRG* nachzuholen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Beeinträchtigungen, die unter Berücksichtigung von zumutbaren Alternativen nicht vermieden werden können, sind zu begründen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG).

Da die Fähre eine *zumutbaren Alternative* darstellt, ist das Verfahren somit sofort zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 2 und 3:

Dabei ist u. a. auf agrarstrukturelle Belange bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Rücksicht zu nehmen. Darüber hinaus ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich bzw. Ersatz auch durch Entsiegelungsmaßnahmen, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen erbracht werden kann (§ 15 Abs. 3 BNatSchG).

Schon alleine aufgrund der rot unterlegten Auswirkungen, die nicht heilbar sind, ist das Verfahren somit sofort zu beenden.

³⁷ <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/1f688c9f-8130-3607-b037-68a2114ff46a>

Zu:1.4 Methodik
(Seite 3)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Ermittlung des Eingriffs beruht auf Einschätzungen der Auswirkungen des Vorhabens auf die Naturhaushaltsfaktoren (Boden, Wasser, Luft und Klima, Flora und Fauna) sowie dem Landschaftsbild.

Schon alleine aufgrund der rot unterlegten Auswirkungen, die nicht heilbar sind, ist das Verfahren somit sofort zu beenden.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in dem Buch Geopferte Landschaften (Georg Etscheit)³⁸.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Der höchste Punkt der geplanten Strombrücke liegt bei ca. 45 m über dem angrenzenden Gelände (Niederung).

Alleine diese Tatsache zeigt die nachhaltige Zerstörung des Landschaftsbildes.

Schon alleine aufgrund der rot unterlegten Tatsache, die nicht heilbar ist, ist das Verfahren somit sofort zu beenden.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 4:

Im Bereich der Vorlandbrücke werden Kollisionsschutz- und Sichtschutzwände als Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen.

Schon alleine aufgrund der rot unterlegten Maßnahmen, die nicht heilbar sind, ist das Verfahren somit sofort zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zum **Bauablauf** :

Es wird von einer Bauzeit von ca. 2-3 Jahren ausgegangen, diese ist abhängig von der Witterung, dem Wasserstand der Elbe sowie artenschutz-rechtlichen Ausschlusszeiten.

Schon alleine aufgrund der rot unterlegten Zeit, die nicht tragbar ist, ist das Verfahren somit sofort zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Baustelleneinrichtungsflächen liegen abgesehen von einer Fläche in der Ortslage Darchau, außerhalb von Natura 2000-Gebieten und halten einen Abstand von mindestens 200 m ein.

Der Verfasser erwähnt hier explizit die **Natura 2000-Gebiete**, jedoch nicht das **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe**.

Wir bitten dies nachzuholen.

Weiter verweist der Entwurfsverfasser auf Seite 4 und 5 auf die Bauzeiten der einzelnen Elemente der Brücke.

Wie oben schon erwähnt ist dies ein Grund, der nicht tragbar ist, somit ist das Verfahren sofort zu beenden.

Weiter beschreibt der Entwurfsverfasser unter:

Tab. 1: Die Skizzierung des voraussichtlichen Bauablaufs

Wie oben schon erwähnt ist dies ein Grund, der nicht tragbar ist und somit ist das Verfahren sofort zu beenden.

³⁸ ISBN 975-3-3-453-20127-9

Zu:2 Planerische Vorgaben**2.1 Schutzgebiete und Schutzobjekte**

Seite 8

Wie wir weiter oben schon ausgeführt haben, ist die Beeinträchtigung der dort aufgeführten Schutzgebiete nicht hinnehmbar und auch durch den LBP nicht zu heilen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Das gleiche gilt auch für den *an das BR angrenzende südliche Naturpark „Elbhöhen-Wendland“*.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Die Flächen entlang der Elbe sowie der Unterlauf des Kateminer Mühlenbachs befinden sich innerhalb der **Überschwemmungsgebiets-Verordnungsfläche** „Elbe (Schnackenburg-Geesthacht)“.*

Zu dem Kateminer Mühlenbach verweisen wir auf unsere Ausführungen unter **U.1_Erläuterungsbericht** weiter oben.

Zu:2.2 Übergeordnete Planungen

(Seite 8)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die für den LBP relevanten und wesentlichen übergeordneten Planungen werden im Folgenden zusammenfassend aufgeführt. Weitere Angaben, Darstellungen sowie die Quellenangaben sind dem UVP-Bericht (Unter-lage 19.5) zu entnehmen.

*Das **Landes-Raumordnungsprogramm (LROP)** stellt die Natura 2000-Gebiete und das Biosphärenreservat abzüglich der Siedlungsbereiche von Darchau, Neu Darchau und Katemin als **Vorranggebiet (VR) für den Biotopverbund und Vorranggebiet für Natura 2000** dar. Die Elbe und der Kateminer Mühlenbach selbst sind zusätzlich als **linienhafte Vorranggebiete des Biotopverbunds** dargestellt.*

*In den beiden **Regionalen Raumordnungsprogrammen (RROP)** des Landkreises Lüneburg und des Landkreises Lüchow-Dannenberg ist das Elbvorland sowie der Kateminer Mühlenbach als **Vorranggebiet für Natur und Landschaft** dargestellt.*

*Das **Landschaftsprogramm Niedersachsen** stellt große Teile des Plan-gebiets als Gebiete mit landesweiter Bedeutung für die Biologische Vielfalt dar, mit der Zielsetzung diese zu sichern und zu verbessern. Darüber hinaus wird der Planungsraum als Gebiet mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild und die Erholung sowie für landesweit bedeutsame Böden dargestellt.*

*Die Ziele und Maßnahmen des **Biosphärenreservatsplans (BR-Plan)**.....*

Da all diese übergeordneten Planungen ein völlig anderes Ziel haben, als den Bau einer Brücke, belegen diese Punkte unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.1 Geologie und Boden

(Seite 14)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

...befinden sich aufgrund der äußerst hohen Bodenfruchtbarkeit (BFR 6) innerhalb von Suchräumen für landesweit schutzwürdige Böden (LBEG 2018; s. Unterlage 19.1.3, Blatt 1-3).

Die vorhandenen Wurten und der historische Deich (NLD 2022) zählen darüber hinaus zu den Böden mit kulturgeschichtlicher Bedeutung und sind grundsätzlich auch Bestandteil der schutzwürdigen Böden Niedersachsens (LBEG 2019b).

Da die Zerstörung dieser *schutzwürdigen Böden* nicht kompensiert werden können, ist dieses Vorhabens deshalb abzulehnen.

Zu: **3.1.3 Ermittlung der Funktionsfähigkeit**

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Die Böden mit sehr hoher Naturnähe erfüllen **sehr hohe Bodenfunktionen** bspw. unter Nass- und Feuchtgrünland, den Uferbereichen mit Staudenfluren und Sümpfen sowie unter Feuchtgebüsch, Auwäldern und den extensiv oder nicht bewirtschafteten Gehölzbeständen. Da die Zerstörung dieser *schutzwürdigen Böden*, die eine **hohe Funktionsfähigkeit** haben, nicht kompensiert werden kann, ist dieses Vorhabens deshalb abzulehnen.*

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 15:

*Eine **hohe Verdichtungsempfindlichkeit** liegt in den Bereichen des Tie-fen Gleys, des Mittlere Gley-Vegas und der Mittleren Gley-Braunerde vor (LBEG 2019c).*

Da diese *schutzwürdige Böden* eine **hohe Verdichtungsempfindlichkeit** haben und deren Schaden nicht kompensiert werden könnte, ist dieses Vorhabens deshalb abzulehnen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Eine **sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen** weisen Böden auf, die besonders naturnah sind, sowie sandige Böden, aufgrund der hohen Durchlässigkeit. Da diese *schutzwürdige Böden* eine **hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen** haben und die Schäden nicht kompensiert werden können, ist dieses Vorhaben deshalb abzulehnen.*

Zu: **3.2 Wasser**

3.2.1 Grundwasser

(Seite 15 (20))

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Für die Erhaltung und Erneuerung der Grundwasservorräte sowie die Verlagerungen von Stoffen aus dem Boden in das Grundwasser sind sowohl die Grundwasserneubildungsraten als auch die Sickerwasserraten wichtige Indikatoren (BGR 2003).

Aufgrund der Erhaltung der Grundwasservorräte verbieten sich, wie der BGR³⁹ selbst darstellt, weitere Maßnahmen, die eine Schädigung der *Erhaltung der Grundwasservorräte* zur Folge haben.

Wie der Verfasser unter **3.2.1.1 Vorbelastungen** (Seite 16) selbst ausführt bestehen im Plangebiet bereits *Vorbelastungen, die sich negativ auf den Grundwasserhaushalt auswirken:*

³⁹ https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Wasser/Management/management_node.html

- *Flächenversiegelung vorhandener Straßen und Gebäudeflächen durch den Verlust von Versickerungsflächen.*

Durch den Bau der Brücke würde weitere *Flächenversiegelung* hinzukommen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 17:

Eine geringe Funktionsfähigkeit für das Grundwasser erfüllen versiegelte Flächen des Plangebiets wie Straßen, Wege, Gebäude etc. sowie die teilversiegelten Bankette und Wege mit wassergebundener Wegedecke. Aufgrund der bestehenden Versiegelung und Verdichtung tragen diese Bereiche kaum zur Grundwasserspeisung bei.

Durch den Bau der Brücke würde weitere *Flächenversiegelung* hinzukommen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Bereiche mit mittlerem Grundwassertiefstand (MNGW) < 2 m weisen im Allgemeinen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen auf. Dies ist, abgesehen von den grundwasserfernen Standorten, im gesamten Plangebiet der Fall.

Wenn dem so ist, wie der Verfasser selbst schreibt und wie wir weiter oben schon zum Thema *Oberflächenwasserableitung* festgestellt haben, sind diese Wässer stark belastet. Dieser weitere *Schadstoffeintrag* unter allen Umständen zu vermeiden.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.2.2 Oberflächengewässer

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Eine Bewertung der Gewässerstrukturgüte liegt nicht vor (NLWKN 2015).

Diese liegt von 2000⁴⁰ vor.

Das ist jedoch irrelevant, denn alle Gewässer in Deutschland sind laut Europäische Wasserrahmenrichtlinien⁴¹ in einen guten Zustand zu versetzen.

Zitat der BMU:

Neben der Verbesserung der Wasserqualität müssen die Gewässer, ihre Ufer und ihr Umfeld so erhalten bleiben oder wieder gestaltet werden, dass sich in einem möglichst naturnahen Ökosystem die naturraumtypischen Lebensgemeinschaften entwickeln können. Naturnahe Fließgewässer sind durch große Strukturvielfalt und Uneinheitlichkeit des fließenden Wasserkörpers gekennzeichnet. Gewässerabschnitte mit höherer und niedrigerer Fließgeschwindigkeit wechseln einander ab, was die Voraussetzung für eine Besiedlung durch eine artenreiche Flora und Fauna schafft.

Somit ist der Bau einer Brücke, dem alle diese Kriterien entgegen stehen, nicht zu realisieren.

Dieses Vorhaben, ist deshalb abzulehnen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 18:

*Im zentralen Teil des Plangebiets mündet der **Kateminer Mühlenbach** in die Elbe (natürliches Gewässer 2. Ordnung; BFG 2022c; Gewässerpriorität 2 (NLWKN 2016c).*

Zu dem Kateminer Mühlenbach verweisen wir auf unsere Ausführungen unter

U.1_Erläuterungsbericht weiter oben.

⁴⁰

https://www.nlwkn.niedersachsen.de/startseite/wasserwirtschaft/flusse_bache_seen/fliessgewassergute/gewassergutebericht/gewaesserguetebericht-44116.html

⁴¹ <https://www.bmu.de/themen/wasser-und-binnengewasser/gewaesserschutzpolitik/deutschland/umsetzung-der-wrrl-in-deutschland>

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Darüber hinaus befinden sich als **Stillgewässer** mehrere naturnah aus-geprägte Bracks im südlich der Elbe gelegenen Überschwemmungsgebiet sowie ein Altarm der Elbe (Ausläufer des Kateminer Werders) mit einer gut ausgeprägten Wasser- und Ufervegetation.*

Diese **Stillgewässer** besitzen einen sehr hohen ökologischen Wert, der weder verschlechtert noch durch eine Ersatzmaßnahme gefährdet werden dürfen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.2.2.1 Vorbelastungen**

Seite 19

Die hier genannten Vorbelastungen werden im Augenblick durch alle möglichen staatlichen Maßnahmen zurückgeführt. Darum ist es nicht hinnehmbar, dass weitere Belastungen, wie der Brückenbau, hinzukommen würden.

Zu: **3.2.2.2 Ermittlung der Funktionsfähigkeit**

Seite 19

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Eine **sehr hohe Funktionsfähigkeit** erfüllt innerhalb des Plangebiets der Kateminer Mühlenbach,*

Zu dem Kateminer Mühlenbach verweisen wir auf unsere Ausführungen unter

U.1_Erläuterungsbericht weiter oben.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Eine **hohe Funktionsfähigkeit** weist die Elbe auf, die zwar im Bereich des Plangebiets deutlich anthropogen überprägt ist, aber in Bezug auf ihre Ufervegetation außerhalb der beiden Fähranleger sowie der befestigten Bühnenköpfe naturnah entwickelt ist und als Lebensraum bspw. für Fische und Libellen sowie Fischotter und Biber eine hohe Bedeutung aufweist. Auch die Bracks im Kateminer Werder besitzen eine hohe Funktionsfähigkeit, aufgrund ihrer weitgehend naturnahen Uferstruktur und -vegetation bei vergleichsweise geringen Nutzungseinflüssen (Angelgewässer).*

Die Zerstörung der **hohen Funktionsfähigkeit** kann nicht kompensiert werden. Daher ist dieses Vorhabens abzulehnen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Die nährstoffreichen Gräben im Plangebiet sowie der Kateminer Mühlen-bach im Mündungsbereich und die naturnah entwickelten Fischteiche be-sitzen eine **mittlerer Funktionsfähigkeit**.*

Zu dem Kateminer Mühlenbach verweisen wir auf unsere Ausführungen unter

U.1_Erläuterungsbericht weiter oben.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Sämtliche dauerhaft wasserführenden Oberflächengewässer weisen eine **hohe bis sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen** durch Einleitung oder Sickerwasser auf sowie gegenüber baubedingten Stoffeinträgen bspw. durch die Einleitung von Baustellenwasser.*

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist die *Einleitung oder Sickerwasser sowie baubedingten Stoffeinträgen bspw. die Einleitung von Baustellenwasser* nicht hinnehmbar.

Wie der Verfasser selbst schreibt weisen *sämtliche dauerhaft wasserführenden Oberflächengewässer eine hohe bis sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen* aus.

Auch sind wie weiter oben schon vom Verfasser beschrieben, keinerlei Maßnahmen vorgesehen, diese Wässer von den belastenden Stoffen zu reinigen. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

3.3 Klima und Luft

3.3.1 Beschreibung des Lokalklimas

3.3.2 Vorbelastungen

(Seite 21)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Plangebiet bestehen bereits Vorbelastungen, die sich negativ auf das Lokalklima auswirken:

Durch den Bau der Brücke würden weitere *Belastungen* hinzukommen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.3.3 Ermittlung der Funktionsfähigkeit

(Seite 21)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser im ersten Absatz:

*...weisen daher eine **hohe Funktionsfähigkeit** auf.*

Durch den Bau der Brücke würde diese **hohe Funktionsfähigkeit** zerstört. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Im Untersuchungsgebiet befinden sich des Weiteren klimawirksame THG-Senken. Hinsichtlich ihrer Bedeutung sind dabei insbesondere die Wald- und Gehölzbereiche mit einer **hohen Bedeutung** zu nennen.*

Wie der Verfasser selbst anmerkt sind hier *THG-Senken* vorhanden.

Diese würden durch den Bau der Brücke und dem nachfolgenden Verkehr eine weitere Zunahme der Treibhausgase nach sich ziehen.

Da dies u.U. zu vermeiden ist, ist dieses Vorhabens deshalb abzulehnen.

Zu: 3.4 Flora und Fauna

3.4.1 Beschreibung der Biotop- und Nutzungstypen

(Seite 22 ff)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser in den zwei Absätzen die Biotopausstattung und listet diese in:

Tab. 3: Übersicht über die Biotoptypen im Untersuchungsgebiet mit Angabe der Wertstufe und des Schutzstatus
auf.

Aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalau" (NElbtBRG)*⁴²

wird die Schutzwürdigkeit des Gebietes durch die Tab.3 untermauert und damit ist diese Planung nicht möglich.

⁴² <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/1f688c9f-8130-3607-b037-68a2114ff46a>

Zu: **3.4.2 Vorbelastungen**
(Seite 26)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

-starke Rückschnitte von Gehölzen im Elbuferbereich

Das ist nicht korrekt, wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den **Auenstrukturplan für die Niedersächsische Elbe**.⁴³

Zu: **3.4.4.2 Biber (Elbebiber) und Fischotter**
(Seite 28)

Zu dem Biber und dem Kateminer Mühlenbach verweisen wir auf unsere Ausführungen unter **U.1_Erläuterungsbericht** weiter oben.

Zu: **3.4.4.3 Fledermäuse**

Die Präsenz von 11 sicher nachgewiesenen Fledermausarten, darunter die Mopsfledermaus und die Teichfledermaus, sowie das Vorkommen von Balz- und Paarungsquartieren der Rauhauffledermaus, einem Quartier der Breitflügelfledermaus und intensiven Jagdaktivitäten vieler gleichzeitig jagender Individuen auf engem Raum machen das Untersuchungsgebiet zu einem äußerst wertvollen Fledermauslebensraum. Insbesondere die Jagdhabitats in räumlicher Nähe zur Elbe und zu kleineren Gewässern sind für diese Arten von besonderer Bedeutung.

- Fledermäuse sind in Deutschland und Europa streng geschützt. Nach dem **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)**, insbesondere § 44, sind alle europäischen Fledermausarten besonders oder streng geschützt. Es ist verboten, Tiere dieser Arten zu töten, zu verletzen oder ihre Lebensstätten zu zerstören. Auch die Fortpflanzungs- und Ruhestätten dürfen nicht beeinträchtigt werden.
- Zusätzlich verpflichtet die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) der Europäischen Union die Mitgliedstaaten zum Schutz bestimmter Lebensräume und Arten von gemeinschaftlichem Interesse. Viele Fledermausarten sind in den Anhängen II und IV der FFH-Richtlinie gelistet, was einen besonderen Schutzstatus bedeutet.

Der Bau einer Elbbrücke in diesem Gebiet würde wahrscheinlich zu erheblichen Beeinträchtigungen der Fledermauspopulationen führen. Mögliche Auswirkungen sind unter anderem:

1. **Zerstörung von Lebensräumen:** Bauarbeiten könnten wichtige Quartiere und Jagdhabitats zerstören oder fragmentieren.

⁴³ <https://www.nlwkn.niedersachsen.de/jb2022/auenstrukturplan-fur-die-niedersachsische-elbe-vor-der-umsetzung-212351.html>

2. **Störung während sensibler Phasen:** Lärm und Lichtemissionen können die Tiere besonders während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit beeinträchtigen.
3. **Todesfälle durch Kollisionen:** Fledermäuse könnten mit Bauwerken oder später mit Fahrzeugen kollidieren.

Gemäß § 34 BNatSchG müssen Projekte, die Natura 2000-Gebiete beeinträchtigen würden, einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Wenn erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können, darf das Vorhaben nicht genehmigt werden.

Aufgrund der hohen ökologischen Bedeutung des Gebietes und der gesetzlichen Schutzbestimmungen ist die Erteilung einer Baugenehmigung für die Elbbrücke in diesem Fall nicht möglich.

Die artenschutzrechtliche Prüfung um alternative Standorte oder Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung zu finden, wird nicht möglich sein.

Ohne solche Maßnahmen würde das Vorhaben gegen nationale und europäische Naturschutzgesetze verstoßen.

Zu: 3.5 Landschaftsbild

3.5.1 Beschreibung des Landschaftsbilds

(Seite 32)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Das **Landschaftsbild** des Plangebiets wird entscheidend durch die Elbe als Flusslandschaft geprägt. Entscheidend hierfür ist die breite Wasser-fläche, der Auenbereich mit dem naturnahen Bachtal des Kateminer Mühlenbachs sowie die daran angrenzende Niederungslandschaft,*

Eine Veränderung dieses einmaligen **Landschaftsbild** des Plangebiets ist völlig ausgeschlossen. Da sich darin das

UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe

befindet, scheidet diese Veränderung aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)* aus.

Wir möchten hier nur einigen Stichworte nennen.

Erhaltung der Biodiversität:

- Landschaften sind Lebensräume für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Ihre Zerstörung kann das ökologische Gleichgewicht stören und zum Verlust der Biodiversität führen, was langfristige Folgen für Ökosysteme und die menschliche Nahrungskette hat.
- Schutz des Kulturerbes:
- Viele Landschaften haben kulturelle und historische Bedeutung. Sie sind oft Schauplätze von Traditionen, Mythen oder historischen Ereignissen. Die Zerstörung dieser Landschaften kann einen unwiederbringlichen Verlust des kulturellen Erbes darstellen.
- Ästhetische und emotionale Werte:

- Naturlandschaften bieten Menschen Erholung und sind oft Orte, an denen sie sich mit der Natur verbunden fühlen. Ihr Verlust könnte das Wohlbefinden vieler Menschen beeinträchtigen, da grüne und natürliche Umgebungen nachweislich positive psychische Auswirkungen haben.
- Tourismus und Wirtschaft:
- Landschaften sind oft touristische Attraktionen. Ihre Zerstörung kann die lokale Wirtschaft negativ beeinflussen, insbesondere in Regionen, die vom Tourismus abhängig sind. Naturschönheiten sind ein wesentlicher Anreiz für viele Besucher.
- Klimawandel und Umweltschutz:
- Natürliche Landschaften wie Wälder, Feuchtgebiete und Moore spielen eine wichtige Rolle bei der CO₂-Speicherung und dem Klimaschutz. Ihre Zerstörung beschleunigt den Klimawandel, da sie weniger CO₂ binden können und oft sogar zusätzliche Treibhausgase freigesetzt werden.
- Langfristige ökologische Folgen:
- Eingriffe in das Landschaftsbild, wie großflächige Bebauung oder Industrieprojekte, können langfristige und oft irreversible Schäden anrichten. Bodenerosion, Wassermangel und eine Verschlechterung der Luftqualität sind nur einige Beispiele für negative ökologische Auswirkungen.
- Verlust von Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten:
- Landschaften bieten Raum für Freizeitaktivitäten wie Wandern, Radfahren und Naturbeobachtung. Ihre Zerstörung würde das Freizeitangebot für die Bevölkerung einschränken und die Lebensqualität in betroffenen Gebieten mindern.
- Nachhaltigkeitsprinzip:
- Der Schutz des Landschaftsbildes steht im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit. Die Erhaltung natürlicher Ressourcen für zukünftige Generationen ist eine ethische Verantwortung, um nicht nur gegenwärtige, sondern auch zukünftige Bedürfnisse zu sichern.
- Verlust von Bodenfruchtbarkeit:
- Natürliche Landschaften schützen oft die Bodenqualität, insbesondere durch Wälder und Wiesen, die die Erosion verhindern. Ihre Zerstörung kann zu unfruchtbaren Böden führen, was wiederum die landwirtschaftliche Produktion beeinträchtigt.
- Kulturelle Identität und Heimatgefühl:
- Landschaften prägen das Heimatgefühl vieler Menschen. Ihre Zerstörung könnte eine Entfremdung von der eigenen Umgebung zur Folge haben, da das vertraute Bild der Heimat verloren geht. Der Schutz der Landschaft bewahrt somit auch die kulturelle Identität.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Entlang der Elbe und in den daran angrenzenden Bereichen befindet sich ein großräumiges Gebiet zur **Erholungsnutzung**, welches bedeutsam für die Erholung und den Tourismus ist. Da dies auch so im RROP ausgewiesen ist, verbietet sich deshalb diese Nutzungsänderung.*

Zu: **3.5.2 Vorbelastungen**
(Seite 32)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Untersuchungsgebiet bestehen Vorbelastungen, die sich negativ auf das Landschaftsbild auswirken:

- bauliche Anlagen des Fähranlegers einschl. Zufahrten, Stellflächen etc. > visuelle Störungen,

Wir möchten diesen Punkt nicht kleinreden. Aber ein Brückenbau, wie die Planungen dies vorsehen, übertreffen die genannten Vorbelastungen um ein Vielfaches.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.5.3 Ermittlung der Funktionsfähigkeit

Landschaftsbild

(Seite 33)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Das Landschaftsbild weist im Plangebiet teils eine **sehr hohe Funktionsfähigkeit** auf,*

Wie der Verfasser selbst bemerkt, weist *Landschaftsbild* eine **sehr hohe Funktionsfähigkeit** auf und würde zerstört werden, deshalb ist der Bau einer Brücke abzulehnen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zu **Erholung**

*Die Elbe mit den angrenzenden elbnahen Freiflächen weist überwiegend eine **sehr hohe Bedeutung** bezüglich der Erholungsfunktionen auf, da angrenzend der überregionale Elberadweg verläuft und die Elbe maßgeblich zum Erholungswert beiträgt. Die regionalen Erholungsräume und Radwege im südlichen Plangebiets verfügen über eine **hohe Funktionsfähigkeit** als Erholungsraum.*

Diese **hohe Funktionsfähigkeit** als Erholungsraum würde zerstört werden (Lärmbelästigung ect., deshalb ist der Bau einer Brücke abzulehnen.

Zu: 4 Konfliktanalyse

4.1 Methodik

(Seite 34)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die Auswirkung der einzelnen Wirkfaktoren bezogen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild hinsichtlich ihrer Erheblichkeit gemäß § 14 BNatSchG (Eingriffsregelung) analysiert und bewertet. Folgende Kriterien wurden für die Einschätzung der Erheblichkeit zugrunde gelegt:

- Nachhaltigkeit/ Dauer der Auswirkung,

- Reichweite der Auswirkung,

- Bedeutung der betroffenen Flächen (Vorkommen von seltenen Pflanzen-/ Tierarten, Vernetzungsfunktion etc.) sowie

- Empfindlichkeit/ Regenerationsfähigkeit: Betroffenheit/ Beeinträchtigung schutzwürdiger sowie geschützter Teile von Natur und Landschaft.

Das BNatSchG

wird dem UVPG, gegenübergestellt, um sich dann für das UVPG zu entscheiden.

Wir halten dies als Naturschutzverband für haltlos.

Vor allem auch deshalb, weil dies eine „*erhebliche nachteilige Umweltauswirkung*“

nach sich zieht und die Störung des Landschaftsbildes als „*landschaftsfremdes Element*“ *besonders in Erscheinung tritt* .

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Das belegen vor allem auch die in Tab.5 bis Seite 40 aufgeführten Wirkfaktoren.

Weiter belegen das auch die vom Verfasser gemachten Aussagen zu den: ***anlagebedingten Flächenbeanspruchung und den Baulärmemissionen.***

Zu: **4.3 Dokumentation der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen**
(Seite 41)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser in **4.3.1 Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen** die jedoch keine sind, da noch immer ein Flächenverbrauch mit einhergeht.

Alle im weiteren Verlauf aufgeführten **4.3.2 Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme** beeinträchtigen nach wie vor alle schützenswerten Biotope, Arten und die Landschaft.

Dies beschreibt der Verfasser auch wieder in seinen **4.4 Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild** und den Tab. 6 bis Seite 57.

Des weiteren beschreibt er in

- **Tab. 7: Übersicht über die anlagebedingte Beanspruchung von Biototypen (Totalverlust)**
- **Tab. 8: Übersicht über die anlagebedingte Beanspruchung von FFH-Lebensraumtypen (Totalverlust)**
- **Tab. 9: Übersicht über die rein baubedingte Beanspruchung von FFH-Lebensraumtypen (temporärer Funktionsverlust)**
- **Tab. 10: Übersicht über die gesamte Beanspruchung (bau- und anlagebedingte) von FFH-Lebensraumtypen und/ oder geschützten Biotopen**
- **Tab. 11: Übersicht über die rein baubedingte Beanspruchung (ohne anlagebedingte Beanspruchung) von Biototypen**
- **Tab. 12: Funktionsverluste und graduelle Funktionsbeeinträchtigung von Brutrevieren planungsrelevanter Brutvogelarten**
- **Tab. 13: Funktionsverluste und graduelle Funktionsbeeinträchtigung von (ausschließlich) Nahrungshabitaten planungsrelevanter Brutvogelarten**

bis Seite 62 die desaströsen Auswirkungen durch den Bau der Brücke.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **4.5 Auswirkungen auf Schutzgebiete und Schutzobjekte**
(Seite 63)

Hier auf **Natura 2000-Gebiete:**

Der Bau einer Brücke kann verschiedene Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete haben, die als Schutzgebiete für besonders schützenswerte Lebensräume und Arten ausgewiesen sind. Hier sind einige mögliche Auswirkungen:

1. Habitatverlust: Der Bau der Brücke kann direkt zu einem Verlust von Lebensräumen führen, die für geschützte Arten wichtig sind. Dies kann insbesondere die Uferzonen und angrenzenden Flächen betreffen.

2. Fragmentierung: Die Brücke kann die Landschaft fragmentieren, was bedeutet, dass Lebensräume voneinander getrennt werden. Dies kann die Bewegungsmöglichkeiten von Tieren einschränken und die genetische Vielfalt gefährden.
3. Wasserqualität: Bauarbeiten können die Wasserqualität der Elbe beeinträchtigen, beispielsweise durch Sedimentverlagerungen oder Schadstoffeinträge. Dies kann negative Auswirkungen auf aquatische Lebensräume und Arten haben.
4. Störung von Arten: Der Bau und der anschließende Verkehr auf der Brücke können Störungen für empfindliche Arten verursachen, insbesondere während der Fortpflanzungs- oder Brutzeiten.
5. Änderungen im Wasserfluss: Die Brücke kann den natürlichen Wasserfluss und die Sedimentdynamik beeinflussen, was langfristige Auswirkungen auf die Ökosysteme in und um die Natura 2000-Gebiete haben kann.

Diese Punkte belegt die nicht heilbaren Auswirkungen des Vorhabens, das deshalb abzulehnen ist.

Zu: *Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue*

Seite 63

Die Auswirkungen für das das

UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe

sind nicht absehbar.

Deshalb scheidet der Bau aufgrund der Rechtslage *Gesetz über das*

Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)

aus.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser zu den

Geschützten Biotopen nach § 17 NElbtBRG i. V. § 30 BNatSchG Die Ausgleichbarkeit d. h. die Wiederherstellung der geschützten Biotope innerhalb des Naturraums ist möglich und vorgesehen (s. Tab. 27).

Das ist aus einer ganzen Reihe von Gründen nicht möglich.

Vor allem auch deshalb, weil ein Verschlechterungsverbot vorliegt.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Überschwemmungsgebiet

Aufgrund der Lage des Brückenprojekts innerhalb der Überschwemmungsgebiets-Verordnungsfläche „Elbe (Schnackenburg-Geesthacht)“ wurde geprüft, inwieweit sich das Vorhaben auf den Hochwasserabfluss der Elbe auswirkt. Nach § 78 Abs. 7 WHG dürfen bauliche Anlagen dieser Art nur „hochwasserangepasst“ errichtet werden. Dies ist gegeben, da das Vorhaben keinen signifikanten Einfluss auf das Abflussgeschehen im Flussschlauch der Elbe hat (AFRY 2023).

Das Abflußverhalten ist vor allem im Winter bei Eisbildung überhaupt nicht mehr vorhersehbar.

- Die Eisbildung in der Elbe kann verschiedene negative Auswirkungen auf das Abflussverhalten des Flusses haben. Zum einen kann die Bildung von Eis und Eisstöcken den Wasserfluss behindern, was zu einer erhöhten Wasserstandshöhe führen kann. Dies kann in bestimmten Bereichen zu Überflutungen führen, insbesondere in Uferzonen, die nicht ausreichend geschützt sind.
- Darüber hinaus kann die Eisbildung die Strömungsgeschwindigkeit des Wassers verringern, was die natürliche Sedimentverlagerung beeinträchtigen kann. Dies kann langfristig die Gewässerökologie beeinflussen, da sich die Lebensräume für Fische und andere Wasserorganismen verändern können.
- Ein weiterer Aspekt ist, dass die Eisbildung auch die Schifffahrt beeinträchtigen kann. Eingeschränkte Navigationsmöglichkeiten können wirtschaftliche Folgen haben, insbesondere für den Gütertransport auf dem Wasserweg.
- Insgesamt kann die Eisbildung in der Elbe also sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Herausforderungen mit sich bringen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Ausführungen.
zu **U.21a-1_Fortschreibung_Fliessverhalten_inkl._Eis**.

Zu: Weitere Schutzgebiete (Seite 63)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Nachteilige Auswirkungen durch das Vorhaben auf den Naturpark „Elbhöhen-Wendland“ (s. Unterlage 19.5, Karte 1a) sind aufgrund der vorhandenen anthropogenen Überprägung im Bereich der Straßenanbindung an die L 231 bei Katemin nicht zu erwarten.

Auch lassen sich die negativen Auswirkungen nicht kompensieren.
Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 4.6 Auswirkungen auf Zielaussagen übergeordneter Planungen (Seite 64)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Durch das vorausgegangene Raumordnungsverfahren (ROV) sind die Auswirkungen der Zielsetzungen der RROP des Landkreises Lüneburg und des Landkreises Lüchow-Dannenberg bereits berücksichtigt und ab-gewogen worden (LANDKREIS LÜNEBURG 2016). Gleiches gilt für die landschaftsplanerischen Fachplanungen des Landes sowie der beiden Landkreise und des BR-Plan (s. Kap. 8).

Das ist, wie weiter oben schon erläutert nicht richtig, da sowohl das LROP wie auch das RROP keinen Brückenbau mehr beinhalten und die Fähre priorisieren.

Zu: 4.7 Zusammenfassung der Konfliktanalyse

Hier schreibt der Entwurfsverfasser :

Mit der geplanten Elbbrücke gehen erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne des § 14 BNatSchG auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild einher. Insgesamt ergeben sich durch das geplante Brückenvorhaben folgende Konflikte (= erhebliche Beeinträchtigungen):
Durch die nachfolgenden aufgezählten Punkte von K1 bis K21 belegt der Verfasser selbst die negativen Auswirkungen.

Somit ist der Bau einer Brücke, dem alle diese Kriterien entgegen stehen, nicht zu realisieren.
Dieses Vorhaben ist deshalb abzulehnen.

Zu: **4.8 Unvermeidbare, erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben** (Seite 66)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Trotz der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sind die in der Konfliktanalyse angeführten erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes durch das geplante Elbbrückenvorhaben zu erwarten.

1. Die Abwägung der Interessen ist eindeutig auf Seiten des Natur- und Umweltschutzes. Wir haben in der bisherigen Argumentation, die nicht heilbaren Nachteile erläutert.
2. In den langfristigen Perspektiven ist eindeutig *THG-Reduzierung* notwendig, woraus sich eine weitere Verkehrszunahme verbietet.
3. Die rechtliche Rahmenbedingungen verweisen mit ihren Grundlagen darauf, dass dieses Vorhabens nicht realisierbar ist.

Zu: **5 Landschaftspflegerische Maßnahmen** **5.1.1 Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (VFHH)** (Seite 67)

All die dort aufgeführten Maßnahmen unter **1.1 V_{FHH}** bis **1.7 V_{FHH}**, führen nicht dazu wie weiter oben schon erläutert, eine wirkliche *Schadensbegrenzung* zu erreichen.

Das trifft ebenso auf **5.1.2 Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen (Schutzmaßnahmen, V_{CEF}-Maßnahmen)** unter:
1.8 V_{CEF} bis 1.20 V_{CEF} zu.

Das trifft ebenso auf **5.1.3 Sonstige Vermeidungsmaßnahmen (Schutzmaßnahmen)** unter: **1.12 V** bis **1.19 V** zu.

Zu: **5.2 Kompensation im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG** **5.2.1 Ermittlung des Kompensationsbedarfs** (Seite 69)

Alle Kompensationsmaßnahmen scheitern an den spezifischen Anforderungen oder Bedingungen, die für eine Kompensation erforderlich wären.

Vor allem auch an den in der Tab. 14 aufgeführten Zeiträumen ist dies alles nicht möglich. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zum **Landschaftsbild** :

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs für die erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erfolgt in Anlehnung an die Vorgehensweise des Niedersächsischen Landkreistags (NLT) zu Windenergieanlagenplanungen in Niedersachsen (NLT 2014).

1. Verbiestet sich dieser Vergleich, da es sich bei dem EEG und den WKA um eine Privilegierung handelt, die hier nicht gegeben ist.
2. Befinden wir uns **im UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe**, damit scheidet diese Option aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)* aus.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zu **Einzelbäumen**:

Der Kompensationsbedarf für die zu fällenden Einzelbäume erfolgt in erster Linie unter Berücksichtigung des Stammdurchmessers (StD) sowie in Sonderfällen bspw. bei einem sehr ausgeprägten Kronendurchmesser und gleichzeitigem verhältnismäßig kleinen Stammdurchmesser nach dem Kronendurchmesser (KD).

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den *Auenstrukturplan für die Niedersächsische Elbe von Schnackenburg bis Rönne/Geesthacht*, dass diese vom Verfasser erwähnte Maßnahme gar nicht möglich ist.

Zu: 5.2.3 Fazit/ Übersicht über die rechnerische Eingriffsbilanzierung (Seite 76)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Insgesamt sind somit 4,45 ha rechnerisch zu kompensieren. Der Kompensationsbedarf für Einzelbäume umfasst 89 Bäume. Besondere Schutzbedarfe bestehen für folgende Schutzgüter bzw. Teilschutzgüter:

Die Kompensationsmaßnahme lässt sich möglicherweise nicht umsetzen, weil die spezifischen Voraussetzungen oder Rahmenbedingungen, die für eine erfolgreiche Kompensation erforderlich sind, nicht gegeben sind.

Begründung:

1. Fehlende geeignete Flächen: Es gibt möglicherweise keine geeigneten Flächen, die für die Kompensation genutzt werden können, sei es aufgrund von rechtlichen Einschränkungen oder weil die Flächen ökologisch nicht geeignet sind.
2. Unzureichende ökologische Bedingungen: Die ökologischen Bedingungen an den vorgeschlagenen Standorten könnten nicht ausreichen, um die angestrebten Kompensationsziele zu erreichen.
3. Rechtliche Vorgaben: Es könnten rechtliche oder administrative Hürden bestehen, die die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen verhindern.
4. Zeitliche Einschränkungen: Wenn die Zeit für die Umsetzung der Maßnahmen nicht ausreicht, könnte die Maßnahme nicht umgesetzt werden.

Zu: 5.2.4 Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Auswahl der Kompensationsmaßnahmen (Seite 77)

Hier wird das größte Problem liegen. Wir verweisen auf die Begründung durch das Fehlen geeigneter Flächen weiter oben. Es gibt möglicherweise keine geeigneten Flächen, die für die Kompensation genutzt werden können, sei es aufgrund von rechtlichen Einschränkungen oder weil die Flächen ökologisch nicht geeignet sind.

Zu: 5.3 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen (Seite 78)

Zu: Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Planungsprozess fand eine (unverbindliche) vorgezogene Beteiligung bzw. Vorabstimmung mit den drei zuständigen Naturschutzbehörden bezgl. der Kompensationsflächen statt.

Wir können aus dieser Aussage nicht feststellen welche **Naturschutzbehörde** bei der *vorgezogene Beteiligung bzw. Vorabstimmung* dabei war

Deshalb können wir uns nicht vorstellen, dass z.B. die UNB des Ldkrs. Lüchow-Dannenberg deren Kreistagsbeschluss den Nichtbau der Brücke beinhaltet, sowie die Biosphärenverwaltung, die der Planung auch nicht positiv gegenüber steht, außer einem informellen Treffen zuzustimmte.

Diese Aussage suggeriert durch den Terminus der *vorgezogene Beteiligung bzw. Vorabstimmung* einen Sachverhalt im Sinne des Antragstellers, was so nicht richtig ist.

Wir bitten dies auch so darzustellen.

Zu: 5.3.1 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, Satz 1 BNatSchG

1. *Die Kohärenzsicherung bedeutet aber nur wenn ein Projekt oder eine Planung in einem Gebiet des Natura 2000-Netzes eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzziele des Gebiets nicht ausschließen kann und keine Alternativen vorhanden sind.*

Dies ist jedoch nicht der Fall, da eine Alternative die Nullvariante ist.

2. *Dies ist jedoch nur dann möglich, wenn übergeordnete Gründe des öffentlichen Interesses (z. B. Sicherheit, Gesundheit oder wichtige soziale und wirtschaftliche Aspekte) vorliegen.*

Auch das ist nicht möglich.

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben ist das **öffentliche Interesse** und der **wirtschaftliche Aspekt** nach dem Stand der Dinge nicht vorhanden.

Weiter heißt es:

3. *In diesen Fällen greift die Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5 BNatSchG, was bedeutet:*

- *Es müssen „erforderliche Maßnahmen“ ergriffen werden, um sicherzustellen, dass das gesamte ökologische Netzwerk „Natura 2000“ in seiner Funktion und Kohärenz erhalten bleibt.*
- *Diese Maßnahmen dienen dazu, die durch das Vorhaben entstandenen Verluste an naturschutzfachlichen Werten auszugleichen oder abzumildern.*

Auch das ist nicht möglich, da infolge des Projektes das **gesamte ökologische Netzwerk „Natura 2000“** in seiner Funktion und Kohärenz nicht erhalten werden kann.

Weiter heißt es:

Voraussetzungen der Kohärenzsicherung:

1. „Kohärenzmaßnahmen.“ *Hierbei handelt es sich um geeignete Kompensationsmaßnahmen, die sicherstellen, dass die Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt durch das Vorhaben ausgeglichen wird.*
2. **Mitteilung an die EU-Kommission:** *Für Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung ist eine Information an die Europäische Kommission über die getroffenen Maßnahmen erforderlich.*

Auch das ist nicht möglich.

Alle Ersatzmaßnahmen können nicht sicherstellen, dass die Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt durch das Vorhaben ausgeglichen werden können.

Sollte durch die Mitteilung an die EU-Kommission auch noch eine Genehmigung erforderlich werden, da sich die Maßnahme im **UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe** befindet, scheidet diese Option auch aufgrund der Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalau" (NElbtBRG)* aus.

Alle Maßnahmen wie unter 2.8 *AFPH* bis 2.11. *AFPH* dienen nicht zur Kohärenzsicherung. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 5.3.2 Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, ACEF-Maßnahmen) im Sinne § 44 Abs. 5, Satz 3 BNatSchG

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 stellen funktionserhaltende Maßnahmen dar, die den Eintritt des Zerstörungsverbots, d. h. die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch die Schaffung von Ausweichhabitaten, verhindern.

Die artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5, Satz 3 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind nicht möglich, weil der Gesetzgeber in diesem speziellen Fall keine Möglichkeit vorsieht, den direkten Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG durch Ausgleich oder Ersatz zu kompensieren. Dies hat rechtliche und naturschutzfachliche Gründe:

1. „**Strikter Schutz von Arten**“: Der § 44 BNatSchG schützt besonders streng geschützte Arten vor bestimmten Handlungen wie dem Töten, Verletzen, Fangen oder Stören sowie vor der Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten. Dieser Schutz zielt auf den unmittelbaren Erhalt der Individuen und ihrer Lebensräume ab und geht über die bloße Populationsbetrachtung hinaus.
2. „**Unersetzbarkeit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten**“: Einige Lebensräume und Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten sind so spezifisch und wichtig für den Fortbestand der betroffenen Arten, dass sie nicht einfach durch andere Maßnahmen ersetzt oder ausgeglichen werden können. Selbst ein gut geplanter Ausgleich könnte den Verlust solcher kritischen Habitate nicht in allen Fällen kompensieren.
3. „**Vermeidung statt Ausgleich**“: Der Fokus des Artenschutzes liegt auf der Vermeidung von Schäden an den betroffenen Arten und Lebensräumen. Maßnahmen, die zu einer Beeinträchtigung führen, sind demnach von vornherein unzulässig und nicht durch Ausgleich abwendbar.
4. „**Systematik des Gesetzes**“: Die Systematik des § 44 Abs. 5, Satz 3 BNatSchG macht deutlich, dass das Gesetz keine generelle Ausnahme oder

Möglichkeit zur Abmilderung der Verbote durch Ausgleichsmaßnahmen bietet. Der Grundsatz „Vermeidung vor Ausgleich“ gilt hier in besonderer Weise.

Zusammenfassend ist der strikte Schutz von besonders geschützten Arten und ihren Lebensräumen der Hauptgrund, warum artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5, Satz 3 BNatSchG nicht möglich sind. Alle Maßnahmen wie unter 2.1 AFFH aufgeführt sind, dienen nicht als Ausgleichsmaßnahme. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.3.3 Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG** (Seite 79)

Auch hier sind solche Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich.

1. Es sind „**Nicht genügend verfügbare Flächen**“ für die Ausgleichsmaßnahmen vorhanden. Die Begründung dazu haben wir weiter oben schon beschrieben.
2. Die „**unwiederbringliche Zerstörung**“: Manche Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft sind irreversibel. Ein Beispiel wären der Verlust seltener Biotope oder von einzigartigen Lebensräumen, die durch eine Ausgleichsmaßnahme nicht gleichwertig ersetzt werden können. Auch bei besonders schutzwürdigen Arten oder Lebensräumen kann eine Wiederherstellung unmöglich sein.
3. „**Zeitliche Begrenzungen**“: Bei manchen Eingriffen kann der Schaden sofort eintreten und es dauert sehr lange, bis Ausgleichsmaßnahmen die Beeinträchtigung vollständig kompensieren könnten. In solchen Fällen ist der Zeitfaktor entscheidend, da die Schäden unter Umständen schneller entstehen, als die Natur sich durch die Ausgleichsmaßnahme erholen kann.
4. „**Qualitative Einschränkungen**“: Ausgleichsmaßnahmen müssen dem Ziel dienen, die gleichen ökologischen Funktionen und den gleichen ökologischen Wert wie der beeinträchtigte Naturraum zu schaffen. Es ist davon auszugehen, dass die Qualität des Ausgleichsgebietes nicht dem beeinträchtigten Gebiet entspricht, etwa aufgrund von klimatischen oder geologischen Unterschieden.
5. „**Schwierig messbare Eingriffe**“: Eingriffe sind, wie weiter oben schon beschrieben schwer quantifizierbar oder der ökologische Wert des betroffenen Gebiets ist so komplex, dass es keine adäquate Möglichkeit gibt, den Verlust vollständig auszugleichen. Dies ist vor allem bei seltenen Arten oder bei komplexen Ökosystemen der Fall (Siehe Verordnungen)Die Wechselwirkungen der Arten und Faktoren sind nicht einfach reproduzierbar.

Die folgenden Ausgleichsmaßnahmen sind wie oben schon beschrieben nicht geeignet.

Zu: **5.3.4 Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 2, Satz 1 BNatSchG**

All das trifft auch hier wie im vorangegangenen Abschnitt erläutert zu. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **Tab.24 bis Tab.26** (Seite 80-81)

All das, trifft auch hier wie in den vorangegangenen Abschnitten erläutert, zu.

Zu: 6 Vergleichende Gegenüberstellung und Gesamtbeurteilung des Eingriffs
(Seite 82 – 85)

All das, trifft auch hier wie in den vorangegangenen Abschnitten erläutert, zu.

Zu: 6.2 Gegenüberstellung der rechnerischen Eingriffsbilanzierung
(Seite 86)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der Eingriff umfasst einen rechnerischen Kompensationsbedarf von rd. 4,45 ha zzgl. des besonderen Schutzbedarfs.....

Auch ist der naturschutzrechtliche Kompensationsbedarf nicht ausreichend, weil verschiedene strukturelle und praktische Schwächen bestehen. Wir haben das weiter oben auch schon einmal begründet.

1. **„Qualitative Lücken bei den Maßnahmen“**: Die Kompensationsmaßnahmen beschränken sich auf die Rekultivierung oder Wiederherstellung von Flächen, ohne die ursprüngliche ökologische Qualität vollständig wiederherstellen zu können. Viele ökologisch wertvolle Lebensräume sind nicht ohne weiteres wiederherstellbar.
2. **„Flächenverfügbarkeit und Flächenauswahl“**: Es stehen evtl. nicht genügend geeignete Flächen für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung. Es werden Flächen ausgewählt, die ökologisch weniger wertvoll sind oder nicht gut für eine langfristige Naturschutzfunktion geeignet sind.
3. **„Zeitliche Verzögerung der Wirksamkeit“**: Die ökologischen Funktionen von Kompensationsflächen stellt sich evtl. erst nach vielen Jahren ein, während die durch das Bauvorhaben verursachten Verluste sofort eintreten. Diese zeitliche Lücke führt dazu, dass der ökologische Schaden kurzfristig nicht wirklich ausgeglichen wird.
4. **„Langfristige Kontrolle und Pflege“**: Die Kompensationsmaßnahmen erfordern eine langfristige Pflege und Monitoring, um sicherzustellen, dass sie ihre Funktion erfüllen. Dies können wir an zahlreichen Beispielen belegen. Entweder fehlen die Mittel oder der politische Wille, dies langfristig sicherzustellen. Dadurch verwildern viele Kompensationsflächen oder erfüllen ihre ökologische Funktion nur unzureichend.
5. **„Schwierige Bewertbarkeit der Verluste“**: Die ökologische Wertigkeit von Lebensräumen oder Artenvielfalt lässt sich wie auch hier nur schwer oder unzureichend quantifizieren. Dadurch wird der Schaden durch Eingriffe oft unterschätzt, und die Kompensationsmaßnahmen können diesen Verlust nicht vollständig ausgleichen.
6. **„Ungenügende Überwachung und Durchsetzung“**: In vielen Fällen gibt es Defizite bei der Überwachung der Umsetzung und Einhaltung von Kompensationsmaßnahmen (Siehe auch Punkt 4). Zudem werden Verstöße gegen Auflagen nicht konsequent sanktioniert, was zu einer Schwächung des gesamten Systems führt.
7. **„Kumulativer Effekt von Eingriffen“**: Einzelne Eingriffe mögen angemessen kompensiert werden, doch die Summe vieler kleiner Eingriffe führt langfristig

zu einem erheblichen Verlust an Biodiversität und Lebensräumen, der durch Kompensationen nicht mehr ausgeglichen werden kann.

All die genannten Faktoren führen dazu, dass der naturschutzrechtliche Kompensationsbedarf nicht ausreicht, um die ökologischen Schäden durch Bau- und Infrastrukturprojekte adäquat auszugleichen.

Das betrifft die Tabellen in Seite 87 bis 95

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 6.3 Gesamtbeurteilung des Eingriffs (Seite 97)

Hier kommt der Entwurfsverfasser zu dem zu der Feststellung:

Insgesamt ist festzuhalten, dass der verhältnismäßig kleinen dauerhaften Flächenbeanspruchung durch das Brückenvorhaben ein großer Kompensationsbedarf gegenübersteht. Dies begründet sich in der Lage des Vorhabens in der Elbtalniederung und ihrer besonderen Bedeutung und Empfindlichkeit hinsichtlich der Lebensräume für Tiere und Pflanzen sowie dem Landschaftsbild.

Dem können wir nur zustimmen und bekräftigen all das, was wir auch hier und in den vorangegangenen Abschnitten erläutert und begründet haben.

Zu: 7 Zusammenfassung (Seite 98)

Auch hier kommt der Entwurfsverfasser zu der Feststellung:

Mit der geplanten Elbbrücke gehen erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes im Sinne des § 14 BNatSchG eingehen.

Dem können wir nur zustimmen und bekräftigen all das, was wir auch hier und in den vorangegangenen Abschnitten erläutert und begründet haben.

Zu: U.19.1.1-LBP-Elbbruecke-Anhang-9.3-Schutzkonzept-Flora-Fauna-Baugrunduntersuchung-240419

Zu: 1 Anlass und Aufgabenstellung Seite 3

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der Planungsraum insgesamt weist eine hohe Bedeutung für Natur und Landschaft auf.

Wie wir weiter oben schon ausführlich beschrieben haben, stellt der Verfasser selbst fest, dass der Planungsraum eine hohe Bedeutung für Natur und Landschaft hat und es können verschiedene negative Auswirkungen auftreten.

Dazu gehören:

- 1. Eingriffe in Ökosysteme:** Hohe Bedeutung für Natur und Landschaft bedeutet, dass empfindliche Ökosysteme betroffen sind. Das Bauprojekt mit seinen Eingriffen könnte Lebensräume von Pflanzen und Tieren zerstören oder fragmentieren.
- 2. Verlust der Biodiversität:** Es werden natürliche Lebensräume beeinträchtigt, dies führt zu einem Rückgang der Artenvielfalt. Einige Arten

könnten aussterben oder in ihrer Population stark reduziert werden.

3. **Beeinträchtigung von Landschaftsbild und Erholungswert:** Eine hohe Bedeutung für die Landschaft wird durch diese Entwicklungen gefährdet, was das Landschaftsbild und den Erholungswert für die Menschen beeinträchtigt

4. **Konflikte zwischen Nutzung und Naturschutz:** Hohe Anforderungen an den Naturschutz werden zu Spannungen zwischen verschiedenen Interessengruppen führen, wie z.B. zwischen Entwicklern, Landwirten, der Bevölkerung und Naturschützern.

5. **Langfristige ökologische Folgen:** Eingriffe in wertvolle Natur- und Landschaftsräume werden langfristige negative Auswirkungen auf die Umwelt haben, die sich erst Jahre oder Jahrzehnte später zeigen.

Zu: 2 Kurzbeschreibung der Baugrunduntersuchung (Seite 3)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser die Maßnahmen zur Erkundung des Bodens. Wie wir weiter oben schon ausführlich beschrieben haben, können die Baugrunduntersuchungen verschiedene negative Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Dazu gehören:

1. **Bodenverdichtung:** Der Einsatz dieser Maschinen und Geräte, werden den Boden verdichten, was die natürliche Bodenstruktur beeinträchtigen wird.

2. **Eingriffe in das Ökosystem:** Bei der Durchführung von Baugrunduntersuchungen kommt es zu erheblichen Störungen von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere.

3. **Verschmutzung:** Der Einsatz von Chemikalien zur Bodenuntersuchung wird zu einer Kontamination des Bodens und des Grundwassers führen, selbst wenn diese ordnungsgemäß gehandhabt werden.

4. **Lärm und Staub:** Die Maschinen verursachen Lärm und Staub, was nicht nur die Tierwelt stört, sondern auch die Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigt.

5. **Wasserabfluss:** Veränderungen im Boden durch die Untersuchungen werden den natürlichen Wasserabfluss beeinflussen, was zu Erosion führen kann.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3 Schutzgebiete und Schutzobjekte 3.1 Natura 2000-Gebiete gemäß § 32 BNatSchG (Seite 6)

Wie wir weiter oben schon ausführlich beschrieben haben wird dies folgende Auswirkungen nach sich ziehen:

1. **Beeinträchtigung des Lebensraums:** Der Bau wird den natürlichen Lebensraum von Pflanzen und Tieren stören oder zerstören, was zu einem Verlust der Biodiversität führt.

2. **Fragmentierung von Lebensräumen:** Das Bauwerk wird Lebensräume zerschneiden, was die Bewegungsfreiheit von Tieren einschränkt und die genetische Vielfalt gefährdet.
3. **Wasserqualität:** Bauarbeiten werden die Wasserqualität in den durch die Baumaßnahme betroffene Gewässer beeinträchtigen, beispielsweise durch Sedimentverlagerung oder chemische Verschmutzung.
4. **Lärm- und Lichtverschmutzung:** Der Betrieb der Brücke wird zu erhöhtem Lärm und Licht führen, was empfindliche Arten stören wird.
5. **Eingriffe in die Flora und Fauna:** Der Bau wird einen direkten Eingriff in die Flora und Fauna zur Folge haben, wie das Abholzen von Bäumen oder das Verschwinden seltener Pflanzenarten, die durch die Verordnung geschützt sind.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.2 Biosphärenreservat gemäß § 25 BNatSchG
(Seite 6)

Alle unter Ziffer 3 aufgeführten Ausführungen durch den Verfasser lassen dieses Bauvorhaben aufgrund dessen, dass es sich im **UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe** befindet, scheitern.

Die Rechtslage: *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)* schließt dieses Bauvorhaben aus.

Zu: 4 Bestandssituation der Flora und Fauna im Trassenbereich der Baugrunduntersuchung
(Seite 8)

Wie wir weiter oben schon ausführlich beschrieben haben sind alle vom Verfasser aufgeführten Arten geschützt und schließt ein Bauvorhaben dieser Größe aus.

Zu: 5 Schutzmaßnahmen für Flora und Fauna im Rahmen der Baugrunduntersuchung
5.1 Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen (Schutzmaßnahmen, V_{CEF}-Maßnahmen (CEF-Maßnahmen₁) sowie weitere Vermeidungsmaßnahmen
(Seite 10)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Artenschutzrechtliche Maßnahmen dienen explizit der Vermeidung des Eintritts eines Verbotstatbestands im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG und sind daher zwingend erforderlich umzusetzen.

Diese Maßnahmen, die eine *explizite der Vermeidung des Eintritts eines Verbotstatbestands* beinhalten, lassen sich durch Ersatzmaßnahmen nicht heilen.

Wenn ein *Verbotstatbestands im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG* vorhanden ist, so ist er auch einzuhalten.

Das Umgehen dieser Verbotstatbestände ist nicht zulässig.

Der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) schützt bestimmte Arten von Tieren und Pflanzen, die als besonders schützenswert gelten. Diese Regelungen sind Teil des

deutschen Naturschutzrechts und dienen dem Erhalt der biologischen Vielfalt sowie dem Schutz gefährdeter Arten.

1. **Rechtlicher Schutz:** Die Vorschriften sind gesetzlich verankert und haben den Zweck, die betroffenen Arten vor Gefährdung zu schützen. Ein Umgehen dieser Vorschriften würde gegen das Gesetz verstoßen und könnte rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.
2. **Ökologische Bedeutung:** Die geschützten Arten spielen eine wichtige Rolle im Ökosystem. Ihr Verlust hat weitreichende negative Auswirkungen auf die Biodiversität und das Gleichgewicht in der Natur.
3. **Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen:** Der Schutz von Arten ist auch eine Frage der intergenerationalen Gerechtigkeit. Es besteht eine Verantwortung, die natürlichen Ressourcen und die biologische Vielfalt für zukünftige Generationen zu bewahren.
4. **Strenge Nachweispflichten:** In diesem Fall müsste eine Ausnahmen von den Verbot beantragt werden, und es müssen strenge Nachweise erbracht werden, dass keine anderen zumutbaren Alternativen bestehen. Diese Alternative wäre die Nullvariante.
5. **Öffentliches Interesse:** Der Naturschutz hat auch ein öffentliches Interesse, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentliches Interesse des Naturschutz.

Insgesamt ist der Verbotstatbestand im Sinne von § 44 BNatSchG ein wichtiger Bestandteil des Naturschutzes in Deutschland, dessen Umgehung sowohl rechtliche als auch ökologische Konsequenzen hat.

Alle nachfolgenden Ausführungen bis Seite 13 ändern nichts an der Tatsache, dass das Bauvorhaben abzulehnen ist.

Zu: **6 Ermittlung der Wirkfaktoren und Auswirkungen auf Flora und Fauna durch die Baugrunduntersuchung**

6.1 Ermittlung der Wirkfaktoren

(Seite 15)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Flächenbeanspruchung für die Baugrunduntersuchung umfasst einschl. der Bodenproben und Zuwegungen ca. 2,0 ha.

Wie wir weiter oben schon ausführlich beschrieben haben gibt jedoch einige Gründe, weshalb eine Flächenbeanspruchung abgelehnt werden muss:

1. **Umweltbelastung:** Die hohe Flächenbeanspruchung wird zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Umwelt führen, einschließlich der Zerstörung von Lebensräumen, Verlust von Biodiversität und Verschmutzung von Böden und Gewässern.
2. **Bodenverdichtung:** Intensive Nutzung wird zu einer Verdichtung des Bodens führen, was die Durchlässigkeit und die Fähigkeit des Bodens zur Wasseraufnahme beeinträchtigt. Dies wird zu Erosion und anderen Problemen führen.

3. **Rechtliche Vorgaben:** Es sind die gesetzliche Regelungen und Vorschriften, die die Flächenbeanspruchung verbieten, um den Schutz von der Natur und Landschaftsschutz sicherzustellen.
4. **Soziale Aspekte:** Die Ablehnung der Flächenbeanspruchung hat auch soziale Gründe, der Raum für Freizeitaktivitäten, Erholung und soziale Interaktionen wird unterbunden.
5. **Wirtschaftliche Überlegungen:** Durch den Bau der Brücke werden dem Ldkrs. Lüchow-Dannenberg die Kosten für die Unterhaltung aufgebürdet, die wirtschaftlich nicht tragbar sind. Hinzu kommen die langfristigen Kosten für Infrastruktur und Umweltschutz.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **6.2 Ermittlung der Auswirkungen auf Flora und Fauna** (Seite 15)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Mit der Baugrunduntersuchung gehen temporär im geringen Umfang Flurschäden im Bereich der Standorte der Bodenproben einher.

Wie wir weiter oben schon ausführlich beschrieben haben, gibt es jedoch einige Gründe, weshalb eine Flächenbeanspruchung abgelehnt werden muss.

Zu: **7 Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG** (Seite 16)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Weiteren wird geprüft, inwiefern durch die die Baugrunduntersuchung Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden können.

Hier zitiert der Entwurfsverfasser den § 44 Abs. 1 BNatSchG um zum Schluss zu kommen:

Im Folgenden werden auch die besonders geschützten Arten, die nicht als streng geschützt oder als europäische Vogelarten gelten, hinsichtlich der Verbotstatbestände geprüft.

Durch die **Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange** werden diese Verbote jedoch nicht umgesetzt, sondern umgangen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter ermittelt der Entwurfsverfasser von Ziffer 7.1 bis 7.4 sowie in Tab. 2 die betroffenen Arten und die **artenschutzrechtlich relevanten Wirkfaktoren der Planung** um dann unter **7.5 Fazit** zu dem Ergebnis zu gelangen, dass

Unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Schutzmaßnahmen keine Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten sind.

Wie wir weiter oben schon ausführlich beschrieben haben, gibt jedoch Gründe, weshalb eine Flächenbeanspruchung abgelehnt werden muss.

Zu: **8 Prüfung des Eintritts eines Umweltschadens im Sinne des USchadG i. V. mit § 19 BNatSchG** (Seite 22)

Das Projekt muss aufgrund des Eintritts eines Umweltschadens im Sinne des Umwelt-Schaden-Gesetzes (USchadG) in Verbindung mit § 19 des

Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) abgelehnt werden, weil diese Regelungen darauf abzielen, die Umwelt und die darin lebenden Arten zu schützen. Wenn ein Umweltschaden festgestellt wird, bedeutet dies, dass die Durchführung des Projekts negative Auswirkungen auf die Umwelt hat, die nicht nur lokal, sondern auch langfristig und nachhaltig sein können.

§ 19 BNatSchG legt fest, dass bei der Planung und Durchführung von Projekten die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen sind. Ein Umweltschaden ist die Zerstörung von Lebensräumen, die Beeinträchtigung von Arten oder die Verschmutzung von Wasser und Boden. In solchen Fällen ist es wichtig, dass die zuständigen Behörden die Verantwortung übernehmen, um sicherzustellen, dass die Umwelt nicht weiter geschädigt wird. Daher ist die Ablehnung des Projekts eine notwendige Maßnahme, um den Schutz der Umwelt zu gewährleisten und zukünftige Schäden zu vermeiden.

Auch hier stellt der Verfasser von Ziffer 8.1 bis 8.5 die Betroffenheit dar um dann unter **8.6 Fazit** zu dem Ergebnis zu gelangen, dass *der Eintritt eines Umweltschadens im Sinne des § 19 Abs. 2 und 3 BNatSchG i. V. mit dem USchadG ist durch die Durchführung der Baugrunduntersuchung nicht zu erwarten.* Das sehen wir wie oben schon erwähnt anders, weshalb ist aufgrund des Eintritts eines Umweltschadens im Sinne des USchadG i. V. mit § 19 BNatSchG das Projekt abzulehnen ist?

Zu: 9 Hinweise zur FFH-Verträglichkeit der Baugrunduntersuchung (Seite 24)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebiets und des EU-Vogelschutzgebiets nicht zu erwarten. Es ist unwahrscheinlich, dass durch die Baugrunduntersuchung dauerhafte Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete entstehen. Das sehen wir wie oben schon erwähnt anders, deshalb ist aufgrund des Eintritts eines Umweltschadens im Sinne des USchadG i. V. mit § 19 BNatSchG das Projekt abzulehnen.

Zu: U.19.2.1-Artenschutzrechtl-Fachbeitrag-Elbbruecke-240419 **2 Rechtliche Grundlagen** **2.1 Besonderer Artenschutz nach § 44 Abs. 1 BNatSchG** (Seite 1)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbot) ist es verboten:

Und zählt dann von Ziffer 1. bis 4 der § auf.

Das Umgehen dieser Verbotstatbestände ist nicht zulässig.

Der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) schützt bestimmte Arten von Tieren und Pflanzen, die als besonders schützenswert gelten. Diese Regelungen sind Teil des deutschen Naturschutzrechts und dienen dem Erhalt der biologischen Vielfalt sowie dem Schutz gefährdeter Arten.

1. **Rechtlicher Schutz:** Die Vorschriften sind gesetzlich verankert und haben den Zweck, die betroffenen Arten vor Gefährdung zu schützen. Ein

Umgehen dieser Vorschriften würde gegen das Gesetz verstoßen und könnte rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

2. **Ökologische Bedeutung:** Die geschützten Arten spielen eine wichtige Rolle im Ökosystem. Ihr Verlust hat weitreichende negative Auswirkungen auf die Biodiversität und das Gleichgewicht in der Natur.
3. **Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen:** Der Schutz von Arten ist auch eine Frage der intergenerationalen Gerechtigkeit. Es besteht eine Verantwortung, die natürlichen Ressourcen und die biologische Vielfalt für zukünftige Generationen zu bewahren.
4. **Strenge Nachweispflichten:** In diesem Fall müsste eine Ausnahmen von den Verbot beantragt werden, und es müssen strenge Nachweise erbracht werden, dass keine anderen zumutbaren Alternativen bestehen. Diese Alternative wäre die Nullvariante.
5. **Öffentliches Interesse:** Der Naturschutz hat auch ein öffentliches Interesse, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentliches Interesse des Naturschutzes.

Insgesamt ist der Verbotstatbestand im Sinne von § 44 BNatSchG ein wichtiger Bestandteil des Naturschutzes in Deutschland, dessen Umgehung sowohl rechtliche als auch ökologische Konsequenzen hat.

Nach den nachfolgenden Ausführungen bis Seite 3 ist das Bauvorhaben abzulehnen.

Zu: 2.2 Umweltschaden im Sinne des USchadG i. V. mit § 19 BNatSchG
(Seite 3)

Das Projekt muss aufgrund des Eintritts eines Umweltschadens im Sinne des Umwelt-Schaden-Gesetzes (USchadG) in Verbindung mit § 19 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) abgelehnt werden, weil diese Regelungen darauf abzielen, die Umwelt und die darin lebenden Arten zu schützen. Wenn ein Umweltschaden festgestellt wird, bedeutet dies, dass die Durchführung des Projekts negative Auswirkungen auf die Umwelt hat, die nicht nur lokal, sondern auch langfristig und nachhaltig sein können.

§ 19 BNatSchG legt fest, dass bei der Planung und Durchführung von Projekten die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen sind. Ein Umweltschaden ist die Zerstörung von Lebensräumen, die Beeinträchtigung von Arten oder die Verschmutzung von Wasser und Boden umfassen. In solchen Fällen ist es wichtig, dass die zuständigen Behörden die Verantwortung übernehmen, um sicherzustellen, dass die Umwelt nicht weiter geschädigt wird.

Daher ist die Ablehnung des Projekts eine notwendige Maßnahme, um den Schutz der Umwelt zu gewährleisten und zukünftige Schäden zu vermeiden.

Auch hier stellt der Verfasser die Betroffenheit dar, um dann zu schreiben:

§ 19 Abs. 5 BNatSchG ist hinsichtlich der Beurteilung der Erheblichkeit der Auswirkungen zu beachten.

Das sehen wir auch so, weshalb aufgrund des Eintritts eines Umweltschadens im Sinne des USchadG i. V. mit § 19 BNatSchG das Projekt abzulehnen ist.

Zu: 4 Artenschutzrechtliche Maßnahmen (CEF-Maßnahmen₁) sowie Schadensbegrenzungsmaßnahmen (FFH-Maßnahmen)
(Seite 9)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Artenschutzrechtliche Maßnahmen dienen der Vermeidung des Eintritts eines Verbotstatbestands im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG.

und weiter

diese Maßnahmen sichern die kontinuierliche ökologische Funktionalität einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte,

Diese Maßnahmen, die eine *Vermeidung des Eintritts eines Verbotstatbestands* beinhalten, lassen sich durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht heilen.

Das Umgehen dieser Verbotstatbestände ist nicht zulässig.

Der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) schützt bestimmte Arten von Tieren und Pflanzen, die als besonders schützenswert gelten. Diese Regelungen sind Teil des deutschen Naturschutzrechts und dienen dem Erhalt der biologischen Vielfalt, sowie dem Schutz gefährdeter Arten.

1. **Rechtlicher Schutz:** Die Vorschriften sind gesetzlich verankert und haben den Zweck, die betroffenen Arten vor Gefährdung zu schützen. Ein Umgehen dieser Vorschriften würde gegen das Gesetz verstoßen und könnte rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.
2. **Ökologische Bedeutung:** Die geschützten Arten spielen eine wichtige Rolle im Ökosystem. Ihr Verlust hat weitreichende negative Auswirkungen auf die Biodiversität und das Gleichgewicht in der Natur.
3. **Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen:** Der Schutz von Arten ist auch eine Frage der intergenerationalen Gerechtigkeit. Es besteht eine Verantwortung, die natürlichen Ressourcen und die biologische Vielfalt für zukünftige Generationen zu bewahren.
4. **Strenge Nachweispflichten:** In diesem Fall müsste eine Ausnahme von dem Verbot beantragt werden, und es müssen strenge Nachweise erbracht werden, dass keine anderen zumutbaren Alternativen bestehen. Diese Alternative wäre die Nullvariante.
5. **Öffentliches Interesse:** Der Naturschutz hat auch ein öffentliches Interesse, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes.

Insgesamt ist der Verbotstatbestand im Sinne von § 44 BNatSchG ein wichtiger Bestandteil des Naturschutzes in Deutschland, dessen Umgehung sowohl rechtliche als auch ökologische Konsequenzen hat.

Alle nachfolgenden Ausführungen bis Seite 11 ändern nichts an der Tatsache, dass das Bauvorhaben abzulehnen ist.

Zu: 5 Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote)
5.1 Ermittlung der artenschutzrechtlich relevanten Arten (Relevanzprüfung)

(Seite 12)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Artenschutzrechtlich relevant sind alle streng geschützten Arten und europäischen Vogelarten, die durch den Neubau der Elbbrücke hinsichtlich der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG tangiert werden könnten.

Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften gemäß § 44 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) ist entscheidend, um sicherzustellen, dass bei einer Baumaßnahme keine geschützten Arten beeinträchtigt werden. Diese Vorschrift enthält Zugriffsverbote für bestimmte geschützte Tier- und Pflanzenarten. Die Gründe, weshalb eine Baumaßnahme abgelehnt werden muss:

1. **Beeinträchtigung geschützter Arten:** Wenn die Baumaßnahme Lebensräume oder Fortpflanzungsstätten von geschützten Arten (z.B. Vögel, Fledermäuse, Amphibien) gefährdet oder zerstört, führt dies zu einem Verbot.
2. **Störung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten:** Die Vorschrift schützt nicht nur die Tiere selbst, sondern auch ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Wenn die Baumaßnahme in einem Zeitraum durchgeführt wird, in dem diese Stätten aktiv genutzt werden, führt dies zu einer Ablehnung.
3. **Unzureichende Ausgleichsmaßnahmen:** Im Rahmen der Planung sind, wie wir weiter oben schon erläutert haben, keine Maßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von Beeinträchtigungen von geschützte Arten geeignet.
4. **Öffentliches Interesse vs. Artenschutz:** Das öffentliche Interesse an der Baumaßnahme ist nicht ausreichend gewichtet gegenüber dem Schutz der betroffenen Arten, wie wir weiter oben schon erläutert haben, führt dies zu einer Ablehnung.
5. Insgesamt dient § 44 BNatSchG dem Schutz der biologischen Vielfalt und stellt sicher, dass diese Planungen und Bauvorhaben die Belange des Artenschutzes nicht angemessen berücksichtigen können. Eine Ablehnung aufgrund dieser Vorschriften ist somit ein wichtiger Schritt zum Erhalt von geschützten Arten und ihren Lebensräumen.

Zu: **5.1.1 Europäische Vogelarten**

(Seite 12)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Aufgrund der Bedeutung des Planungsraums für Rast- und Gastvögel wird im Rahmen des vorliegenden Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags auch die artenschutzrechtliche Betroffenheit von **Gastvogelarten** durch die Planung geprüft....*

Dem können wir nur beipflichten.

Weiter oben wurde schon durch den Verfasser dargelegt, zu welchem Zeitpunkt aufgrund des BNatSchG die Schutzzeiten einzuhalten sind.

Die Baumaßnahmen können aufgrund der artenschutzrechtlichen Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) auch nicht außerhalb der Schutzzeiten vorgenommen werden, weil das Gesetz den Schutz der Wintergäste beinhaltet.

1. **Schutz gefährdeter Arten:** Das BNatSchG schützt bestimmte Tier- und Pflanzenarten, die in Deutschland als gefährdet gelten. Diese Arten können auch außerhalb der typischen Schutzzeiten (z.B. Brut- oder Fortpflanzungszeiten) empfindlich auf Störungen reagieren.

2. **Lebensräume:** Viele geschützte Arten sind auf spezifische Lebensräume angewiesen, die durch Baumaßnahmen beeinträchtigt werden können. Der Verlust oder die Veränderung dieser Lebensräume kann langfristige negative Auswirkungen auf die Populationen haben.
3. **Ganzheitlicher Ansatz:** Der Artenschutz verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, der sicherstellen soll, dass die Biodiversität erhalten bleibt. Dies bedeutet, dass alle potenziellen Beeinträchtigungen für geschützte Arten berücksichtigt werden müssen, unabhängig von der Jahreszeit.
4. **Vermeidung von Störungen:** Auch außerhalb der Schutzzeiten führen die Baumaßnahmen zu Störungen, die sich negativ auf das Verhalten und die Fortpflanzung von Tieren auswirken können.

Insgesamt dient der Schutz von Arten und ihren Lebensräumen dem Erhalt der biologischen Vielfalt und ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Entwicklung. Daher müssten die Baumaßnahmen immer auch die artenschutzrechtlichen Vorgaben beachten, unabhängig von den spezifischen Schutzzeiten.

Dies sind Gründe, weshalb diese Baumaßnahme abgelehnt werden muss:

Zu: **5.1.2 Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie** (Seite 14)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Die Folgenden **streng geschützten Arten** werden durch die Planung tangiert:*

Es folgt eine Aufzählung der Arten.

Die Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) sind besonders schützenswert, da sie in ihrem Bestand gefährdet oder bedroht sind. Diese Arten benötigen besonderen Schutz, um ihre Populationen zu erhalten und ihre Lebensräume zu bewahren.

Die FFH-Richtlinie zielt darauf ab, die biologische Vielfalt in Europa zu schützen und sicherzustellen, dass die natürlichen Lebensräume, sowie die darin vorkommenden Arten erhalten bleiben. Eine Beeinträchtigung dieser Arten könnte zu einem Rückgang ihrer Populationen führen, was nicht nur negative Auswirkungen auf die betroffenen Arten selbst hat, sondern auch auf das gesamte Ökosystem, in dem sie leben.

Das betrifft alle im folgenden vom Verfasser aufgezählten Sachverhalte bis zu Ziffer 5.4 Seite 21.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.4 Fazit** (Seite 21)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Durch die vorgesehenen CEF-Maßnahmen sowie die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (FFH-Maßnahmen) lassen sich Verbotstatbestände im Sinne § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG **für den Großteil der Arten** vermeiden.*

Wir möchten hier anmerken, dass der Verfasser selbst beschreibt, dass sich nicht für alle Arten durch die Maßnahmen die *Verbotstatbestände* vermeiden lassen.

Dies ist vor allem für diesen hochsensiblen Bereich der Natur nicht hinnehmbar.

Die CEF-Maßnahmen (Conservation and Enhancement of Biodiversity) sowie die FFH-Maßnahmen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) sind darauf ausgelegt, den Schutz von Lebensräumen und Arten zu fördern und nicht zu zerstören.

Hier sind einige Gründe, warum dies der Fall ist:

1. **Unzureichende Maßnahmen:** Die vorgesehenen Maßnahmen sind in ihrer Wirkung unzureichend oder können nicht alle relevanten Faktoren berücksichtigen, die für den Schutz der Arten und Lebensräume notwendig sind.
2. **Äußere Einflüsse:** Externe Faktoren wie Klimawandel, invasive Arten oder menschliche Eingriffe können die Wirksamkeit der CEF- und FFH-Maßnahmen beeinträchtigen und dazu führen, dass trotz dieser Maßnahmen Verbotstatbestände eintreten.
3. **Zeitliche Verzögerungen:** Oft benötigen Schutzmaßnahmen Zeit, um ihre volle Wirkung zu entfalten. In der Übergangszeit können dennoch negative Auswirkungen auf geschützte Arten auftreten.
4. **Komplexität der Ökosysteme:** Ökosysteme sind komplex und dynamisch. Selbst gut geplante Maßnahmen können unerwartete Folgen haben oder nicht alle Wechselwirkungen zwischen Arten und ihrem Lebensraum berücksichtigen.
5. **Rechtliche Rahmenbedingungen:** Manchmal können rechtliche Rahmenbedingungen oder Genehmigungsverfahren dazu führen, dass bestimmte Schutzmaßnahmen nicht rechtzeitig oder in vollem Umfang umgesetzt werden.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **6 Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG**

6.1 Anlass und rechtlicher Hintergrund

(Seite 22)

Zu: **6.1 Anlass und rechtlicher Hintergrund**

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*....aufgrund der **erheblichen baubedingten Störung des Bibers am Kateminer Mühlenbach** sowie in deren Folge die Schädigung der hier vorhandenen **Fortpflanzungsstätte des Bibers** nicht ausgeschlossen ist.*

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum *Kateminer Mühlenbach* weiter oben.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Folgenden werden die erforderlichen Ausnahmevoraussetzungen für die Ausnahme ermittelt und geprüft.

Die Vorschriften des § 44 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) dienen dem Schutz bestimmter Arten, insbesondere von besonders geschützten Tieren und Pflanzen. Diese Regelungen sind darauf ausgelegt, die Biodiversität zu erhalten und gefährdete Arten vor Gefahren zu schützen.

Gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG können für bestimmte Handlungen, die normalerweise unter das Verbot des § 44 Abs. 1 fallen, Ausnahmen zugelassen

werden. Allerdings gibt es spezifische Gründe, weshalb in bestimmten Fällen keine Ausnahmen zulässig sind:

1. **Erhaltungsziele:** Wenn eine Art oder ein Lebensraum bereits stark gefährdet ist, dürfen keine Ausnahmen zugelassen werden, um den Erhaltungszustand nicht weiter zu verschlechtern.
2. **Unumkehrbarkeit:** Einige Handlungen könnten irreversible Schäden verursachen, die nicht rückgängig gemacht werden können. In solchen Fällen ist es wichtig, strenge Schutzmaßnahmen aufrechtzuerhalten.
3. **Öffentliches Interesse:** Wenn das öffentliche Interesse an der Erhaltung einer Art oder eines Lebensraums überwiegt, können Ausnahmen ausgeschlossen werden.
4. **Rechtliche Vorgaben:** Die EU-Richtlinien zum Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen (z.B. die FFH-Richtlinie) setzen ebenfalls strenge Maßstäbe für den Schutz von Arten und deren Lebensräumen.

Insgesamt zielen diese Regelungen darauf ab, einen hohen Schutzstandard für bedrohte Arten aufrechtzuerhalten und sicherzustellen, dass ihre Bestände nicht weiter gefährdet werden.

Alle die vom Verfasser aufgezählten Punkte für eine Ausnahmezulassung auch der in Ziffer 5 greifen hier nicht.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Darüber hinaus ist zu beachten, dass gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG eine Ausnahme nur gelassen werden darf, „wenn **zumutbare Alternativen** nicht gegeben sind*

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist die Nullvariante eine **zumutbare Alternative**.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser unter:

6.2 Prüfung der Ausnahmevoraussetzung

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig (s. Unterlage 19.4).

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist die Nullvariante im öffentlichen Interesse.

Ebenso wiegt das *öffentlichen Interesse* bezüglich des Naturschutzes im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) höher, als das vom Verfasser vorgetragene.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Dies betrifft auch den vom Verfasser unter Ziffer: **6.3 Prüfung zumutbarer Alternativen** aufgeführten Punkt.

Zu: **6.4. Erhaltungszustand der Population des Bibers**
(Seite 23)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser den *Der Erhaltungszustand der Biberpopulation an der Elbe*, geht jedoch nicht auf den Biber im *Kateminer Mühlenbach* ein.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum *Kateminer Mühlenbach* weiter oben.

**Zu: 6.5 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, Satz 1 BNatSchG/
Maßnahmen zur Verhinderung der Verschlechterung des Erhaltungszustands einer Art
(FCS-Maßnahmen²)
(Seite 23)**

Alle Ersatzmaßnahmen können nicht sicherstellen, dass *die Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt durch das Vorhaben ausgeglichen werden kann.*
Alle Maßnahmen wie unter 2.118 AFFH dienen nicht zur *Kohärenzsicherung.*
Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

**Zu: 6.6 Fazit
(Seite 24)**

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Ausnahmeveraussetzungen vorliegen. Es bestehen keine zumutbaren Alternativen, der günstige Erhaltungszustand der Population des Bibers wird sich durch das Brückenvorhaben nicht verschlechtern. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen für das Vorhaben vor (s. Unterlage 1). Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist die Nullvariante eine **zumutbare Alternative.***

**Zu: 7 Prüfung des Eintritts eines Umweltschadens im Sinne des USchadG i. V. mit § 19
BNatSchG
7.1 Anlass und rechtlicher Hintergrund
(Seite 25)**

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Des Weiteren ist zu prüfen, ob mit der Umsetzung des Brückenvorhabens eine Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadengesetzes (USchadG) eintreten könnte. Dies ist gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 USchadG zu bejahen, wenn **erhebliche** nachteilige Auswirkungen auf die **Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustands** dieser Lebensräume oder Arten in der biogeografischen Region zu erwarten sind (s. Kap. 2.2).*

Wie der Verfasser schon selbst beschreibt, sind **erhebliche** nachteilige Auswirkungen auf die **Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustands** zu erwarten.

Die Ablehnung der Baumaßnahme aufgrund erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf den günstigen Erhaltungszustand von geschützten Lebensräumen oder Arten basiert auf verschiedenen Gründen.

Diese sind:

1. **Beeinträchtigung von Lebensräumen:** Die Baumaßnahme wird zu einer Zerstörung sowie erheblichen Beeinträchtigung von natürlichen Lebensräumen führen, die für geschützte Arten unerlässlich sind.
2. **Fragmentierung von Ökosystemen:** Durch die Maßnahme könnte es zu einer Fragmentierung von Lebensräumen kommen, was die Fortpflanzung und Wanderung von Arten negativ beeinflussen kann.
3. **Verschmutzung und Schadstoffeintrag:** Bauarbeiten werden zur Einbringung von Schadstoffen in Boden, Wasser und Luft führen, was negative Auswirkungen auf Flora und Fauna haben kann.

4. **Störung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten:** Lärm, Licht und andere Störungen während der Bauzeit werden geschützte Arten in ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten beeinträchtigen.
5. **Verlust der Biodiversität:** Die Maßnahmen werden zum Verlust von Artenvielfalt führen, insbesondere wenn seltene oder gefährdete Arten betroffen sind.
6. **Wasserhaushalt:** Veränderungen im Wasserhaushalt durch Versiegelung oder Eingriffe in Gewässer werden negative Auswirkungen auf aquatische Ökosysteme haben.
7. **Klimawandelanpassung:** Die Baumaßnahme wird die Fähigkeit des Gebiets beeinträchtigen, sich an den Klimawandel anzupassen, indem sie beispielsweise natürliche Pufferzonen zerstört.
8. **Rechtliche Vorgaben:** Gemäß § 19 BNatSchG müssen bei der Planung und Durchführung von Maßnahmen die Belange des Naturschutzes beachtet werden. Wenn eine Maßnahme nicht mit diesen Vorgaben vereinbar ist, kann sie abgelehnt werden. Dies ist hier der Fall.
9. **Öffentliches Interesse:** Wenn das öffentliche Interesse an der Erhaltung des günstigen Erhaltungszustands über dem Interesse an der Baumaßnahme steht, ist dies ebenfalls ein Grund für die Ablehnung.
10. **Alternativen prüfen:** Wenn es alternative Lösungen gibt, die weniger schädlich für den Erhaltungszustand sind, muss diese Option priorisiert werden. Diese Alternative wäre die Nullvariante.

Diese Punkte verdeutlichen, dass diese Baumaßnahme abzulehnen ist.

Zu: 7.2 Betroffenheit von Lebensräumen der Arten der EU-Vogelschutzrichtlinie (Artikel 4 Absatz 2 oder Anhang I)
(Seite 26)

Die Ablehnung der Baumaßnahme aufgrund der Betroffenheit von Lebensräumen geschützter Arten gemäß der EU-Vogelschutzrichtlinie (Artikel 4 Absatz 2 oder Anhang I) ist aus mehreren Gründen gerechtfertigt:

1. **Schutz von Lebensräumen:** Die EU-Vogelschutzrichtlinie hat das Ziel, die Lebensräume von Vogelarten zu schützen, die in der Europäischen Union als besonders schützenswert gelten. Wenn die Baumaßnahme diese Lebensräume beeinträchtigt, kann dies zu einem Rückgang der Populationen dieser Arten führen.
2. **Erhalt der Biodiversität:** Der Schutz von Vogelarten und ihren Lebensräumen ist entscheidend für den Erhalt der biologischen Vielfalt. Eine Beeinträchtigung dieser Lebensräume kann nicht nur die betroffenen Vogelarten gefährden, sondern auch das gesamte Ökosystem destabilisieren.
3. **Rechtliche Verpflichtungen:** Die Mitgliedstaaten der EU sind verpflichtet, die Bestimmungen der Vogelschutzrichtlinie einzuhalten. Dies bedeutet, dass sie Maßnahmen ergreifen müssen, um die in Anhang I aufgeführten Arten und ihre Lebensräume zu schützen. Wir weisen darauf hin, dass eine Genehmigung für diese Baumaßnahme, die diesen Schutz verletzt, rechtlich anfechtbar ist.

4. **Vorbeugende Maßnahmen:** Die Richtlinie fordert eine Vorsorgehaltung im Umgang mit potenziellen Bedrohungen für geschützte Arten und deren Lebensräume. Da diese Baumaßnahme negative Auswirkungen auf diese hat, ist sie abzulehnen, um Schäden zu vermeiden.
5. **Öffentliches Interesse:** Der Schutz von Natur und Umwelt ist ein wichtiges öffentliches Interesse. Die Ablehnung von Bauprojekten, die geschützte Lebensräume gefährden, spiegelt dieses Interesse wider und fördert nachhaltige Entwicklung.

Insgesamt dient die Ablehnung dieser Baumaßnahmen dem langfristigen Erhalt von Artenvielfalt und ökologischer Integrität in den betroffenen Gebieten.

Zu: **7.3 Betroffenheit von Lebensräumen der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie** (Seite 26)

Die Ablehnung der Betroffenheit von Lebensräumen der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie fußt auf verschiedenen Gründen.

1. **Vorhandene Schutzmaßnahmen:** Es sind bereits bestehende Schutzmaßnahmen oder Managementpläne vorhanden, die sicherstellen, dass die Lebensräume und Arten nicht negativ beeinflusst werden.
2. **Änderungen in den Rahmenbedingungen:** Veränderungen in den Umweltbedingungen oder in der Nutzung des Gebiets werden dazu führen, dass die ursprüngliche Einschätzung der Betroffenheit nicht mehr zutrifft.

Zu: **7.4 Betroffenheit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie** (Seite 26)

Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Arten, die in Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) aufgeführt sind, dürfen nicht beeinträchtigt werden, um den Schutz gefährdeter Arten und ihrer Lebensräume zu gewährleisten. Diese Regelung basiert auf mehreren wichtigen Gründen:

1. **Erhalt der Biodiversität:** Anhang IV umfasst Arten, die besonders schützenswert sind, weil sie in ihrem Bestand bedroht oder gefährdet sind. Der Schutz ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist entscheidend für das Überleben dieser Arten.
2. **Ökologische Balance:** Jede Art spielt eine spezifische Rolle im Ökosystem. Die Beeinträchtigung ihrer Fortpflanzungsstätten kann zu einem Ungleichgewicht führen, das negative Auswirkungen auf andere Arten und das gesamte Ökosystem hat.
3. **Rechtliche Verpflichtungen:** Die FFH-Richtlinie ist Teil des europäischen Naturschutzrechts. Die Mitgliedstaaten der EU sind verpflichtet, geeignete Maßnahmen zum Schutz dieser Arten zu ergreifen und ihre Lebensräume zu erhalten und nicht zu zerstören.
4. **Nachhaltige Entwicklung:** Der Schutz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten trägt zur nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen bei und fördert ein harmonisches Zusammenleben von Mensch und Natur.

Insgesamt zielt der Schutz dieser Stätten darauf ab, die langfristige Erhaltung der Artenvielfalt und die Gesundheit der Ökosysteme sicherzustellen.

Zu: **7.5 Betroffenheit von FFH-Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie** (Seite 27)

Die FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) ist eine wichtige europäische Naturschutzrichtlinie, die darauf abzielt, die biologische Vielfalt in Europa zu schützen. Die Lebensraumtypen des Anhangs I sind spezifische Ökosysteme, die als besonders schützenswert gelten. Es gibt mehrere Gründe, warum diese Lebensraumtypen nicht beeinträchtigt werden dürfen:

1. **Erhalt der Biodiversität:** Diese Lebensräume sind Heimat für viele bedrohte oder endemische Arten. Ihre Beeinträchtigung könnte zum Verlust dieser Arten führen.
2. **Ökologische Funktionen:** Lebensraumtypen erfüllen wichtige ökologische Funktionen, wie z.B. Wasserreinigung, Kohlenstoffspeicherung und Erosionsschutz. Ihre Zerstörung kann negative Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem haben.
3. **Rechtliche Verpflichtungen:** Die Mitgliedstaaten der EU sind gesetzlich verpflichtet, die in der FFH-Richtlinie festgelegten Schutzmaßnahmen umzusetzen und sicherzustellen, dass die Erhaltungsziele für diese Lebensräume erreicht werden.
4. **Nachhaltige Entwicklung:** Der Schutz dieser Lebensräume trägt zur nachhaltigen Entwicklung bei, indem er sicherstellt, dass natürliche Ressourcen auch für zukünftige Generationen erhalten bleiben.
5. **Öffentliches Interesse:** Viele Menschen schätzen natürliche Landschaften und deren Biodiversität aus kulturellen, ästhetischen und erholungsbezogenen Gründen. Der Schutz dieser Lebensräume ist somit auch ein öffentliches Interesse.

Insgesamt dient der Schutz der FFH-Lebensraumtypen dazu, ein Gleichgewicht zwischen menschlichen Aktivitäten und dem Erhalt der Natur zu fördern und nicht durch ein Bauwerk zu zerstören.

Zu: **7.7 Fazit** (Seite 27)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der Eintritt eines Umweltschadens im Sinne des § 19 Abs. 2 und 3 BNatSchG i. V. mit dem USchadG durch die geplante Elbbrücke ist nicht zu erwarten.

Das ist wie wir weiter oben ausführlich erläutert haben nicht richtig. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **8 Hinweise auf Vorkommen und Betroffenheiten weiterer besonders geschützter Arten** (Seite 27)

Besonders geschützte Arten wie Amphibien und Tagfalter dürfen nicht beeinträchtigt werden, weil sie eine wichtige Rolle im Ökosystem spielen und oft durch menschliche Aktivitäten bedroht sind. Gründe, warum ihr Schutz wichtig ist:

1. **Biodiversität:** Geschützte Arten tragen zur biologischen Vielfalt bei, die für das Gleichgewicht von Ökosystemen entscheidend ist. Eine hohe Biodiversität fördert die Stabilität und Resilienz von Lebensgemeinschaften.
2. **Ökologische Funktionen:** Amphibien und Tagfalter erfüllen spezifische ökologische Rollen, wie z.B. die Kontrolle von Insektenpopulationen oder die Bestäubung von Pflanzen. Ihr Verlust kann weitreichende Auswirkungen auf andere Arten und das gesamte Ökosystem haben.
3. **Bedrohung durch menschliche Aktivitäten:** Viele geschützte Arten sind durch Habitatsverlust, Umweltverschmutzung, Klimawandel und invasive Arten gefährdet. Der Schutz dieser Arten hilft, ihre Populationen zu stabilisieren und ihre Lebensräume zu erhalten.
4. **Rechtliche Rahmenbedingungen:** Gesetze wie das internationale Abkommen (wie das Washingtoner Artenschutzübereinkommen), die den Schutz bedrohter Arten regeln. Diese Gesetze sollen sicherstellen, dass der Verlust von Biodiversität minimiert wird.
5. **Wissenschaftlicher Wert:** Geschützte Arten können wichtige Informationen über Umweltveränderungen liefern und sind oft Gegenstand wissenschaftlicher Forschung, die unser Verständnis von Ökosystemen vertieft.

Insgesamt ist der Schutz besonders geschützter Arten entscheidend für den Erhalt der natürlichen Umwelt und das Wohl zukünftiger Generationen.

Zu: **U.19.3-FFH-VP-Elbbruecke-240419**

1.2 Rechtlicher Hintergrund

(Seite 1)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Laut § 34 Abs. 2 BNatSchG sind Projekte, die zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig.

Ein Bauprojekt ist laut § 34 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) nicht möglich, wenn es die Erhaltung der biologischen Vielfalt, den Schutz von Lebensräumen oder den Schutz von Arten gefährdet. Dieser Paragraph legt fest, dass bei der Planung und Durchführung von Bauvorhaben die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen sind.

Konkret bedeutet dies, dass ein Bauprojekt nicht genehmigt werden kann, wenn es negative Auswirkungen auf geschützte Arten oder Lebensräume hat. Dazu zählen beispielsweise:

1. **Beeinträchtigung von Lebensräumen:** Wenn das Bauvorhaben einen Lebensraum für geschützte Tier- oder Pflanzenarten zerstört oder erheblich beeinträchtigt.
2. **Störung von Fortpflanzungsstätten:** Wenn das Projekt in einem Gebiet liegt, das als Fortpflanzungsstätte für geschützte Arten dient.
3. **Verletzung von Schutzgebieten:** Wenn das Bauvorhaben in einem ausgewiesenen Naturschutzgebiet oder einem anderen geschützten Bereich stattfindet.

Dies alles ist der Fall. Deshalb ist das Bauprojekt abzulehnen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zur evtl. Zulassung :

1. „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist **und**

2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.“ (§ 34 Abs. 3 BNatSchG).

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist der Naturschutz auch von **öffentlichem Interesse**, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes.

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist die **Nullvariante** eine *zumutbare Alternative*.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **1.3.1 Vorgehen und Ablauf der FFH-Verträglichkeitsprüfung** (Seite 2)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Folgende maßgeblichen Vorgaben und Fachkonventionen werden berücksichtigt:

Er zählt dann eine Reihe von Leitfäden, Richtlinien, Prüfungen usw. auf.

Zum : *Auslegungsleitfaden der EU-KOMMISSION zur Prüfung von Plänen und Projekten in Bezug auf Natura 2000-Gebiete*

Warum der Auslegungsleitfaden der EU-Kommission zur Prüfung von Plänen und Projekten in Bezug auf Natura 2000-Gebiete in diesem Fall nicht zutreffend sein kann, begründen wir:

1. **Spezifische Umstände des Projekts:** Der Leitfaden kann nicht alle spezifischen Gegebenheiten eines Projekts oder Plans abdecken. Wenn das Projekt besondere Merkmale aufweist, die im Leitfaden nicht behandelt werden, kann dies zu einer Abweichung führen.
2. **Änderungen in der Gesetzgebung oder Rechtsprechung:** Seit der Veröffentlichung des Leitfadens gibt es neue rechtliche Rahmenbedingungen und es sind Gerichtsurteile erlassen wurden, die eine andere Interpretation oder Anwendung der Richtlinien erforderlich machen.
3. **Unzureichende Datenbasis:** Die verfügbaren Daten über die betroffenen Natura 2000-Gebiete sind z. T. unvollständig und veraltet, somit führt dies dazu, dass die im Leitfaden empfohlenen Prüfmethode nicht anwendbar sind.
4. **Besondere Schutzgüter:** Die spezifische Arten und Lebensräume innerhalb eines Natura 2000-Gebiets haben besondere Schutzbedürfnisse, die im allgemeinen Auslegungsleitfaden nicht ausreichend berücksichtigt werden.
5. **Interessenabwägung:** Der Leitfaden kann in dieser Situationen nicht die notwendige Flexibilität bieten, um eine angemessene Abwägung zwischen den Interessen des Projekts und dem Schutz der Umwelt vorzunehmen.
6. **Regionale Unterschiede:** Die ökologischen Bedingungen und Herausforderungen sind hier sehr unterschiedlich. Ein allgemeiner Leitfaden kann daher in den geografischen Kontexten nicht anwendbar sein.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zum: *Auslegungsleitfaden der EU-KOMMISSION zu Artikel 6 Abs. 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG (2007a)*,

Warum der Auslegungsleitfaden der EU-Kommission zu Artikel 6 Abs. 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG in diesem Fall nicht zutreffend sein kann, begründen wir an einigen spezifische Faktoren.

1. **Kontext des Einzelfalls:** Der Auslegungsleitfaden bietet allgemeine Richtlinien und Interpretationen, die auf eine Vielzahl von Situationen angewendet werden können. Wenn der spezifische Fall jedoch besondere Umstände oder Merkmale aufweist, die im Leitfaden nicht ausreichend behandelt werden, kann dies zu einer abweichenden Anwendung führen.
2. **Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen:** Seit der Veröffentlichung des Leitfadens haben sich neue rechtliche Entwicklungen und Änderungen in den Umweltstandards ergeben, die eine andere Interpretation oder Anwendung des Artikels 6 Abs. 6 erforderlich machen.
3. **Wissenschaftliche Erkenntnisse:** Neue wissenschaftliche Erkenntnisse über die betroffenen Arten oder Lebensräume führen dazu, dass die im Leitfaden empfohlenen Maßnahmen als unzureichend oder unangemessen angesehen werden müssen.
4. **Unterschiedliche Zielsetzungen:** Die Ziele des Projekts oder einer/mehrerer Maßnahmen sind mit den Zielen des Naturschutzes nicht vereinbar, was eine Abweichung von den allgemeinen Empfehlungen des Leitfadens rechtfertigen wird.
5. **Regionale Besonderheiten:** Die lokalen Gegebenheiten und spezifische ökologische Bedingungen führen ebenfalls dazu, dass der allgemeine Ansatz des Leitfadens nicht optimal für diesen bestimmten Fall anzuwenden ist.

Diese Auslegungsleitfaden ist von 2007.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zum: *Guidance document zur Prüfung des strengen Schutzsystems der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG der EU-KOMMISSION (2007b)*,

Warum das Guidance Document zur Prüfung des strengen Schutzsystems der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG in diesem Fall nicht zutreffend ist, begründen wir an einigen spezifischen Faktoren.

1. **Spezifische Umstände des Falls:** Der konkrete Fall weist besondere Merkmale auf, die nicht im Rahmen der allgemeinen Richtlinien behandelt werden. Beispielsweise sind lokale Gegebenheiten oder spezifische Arten betroffen, die besondere Berücksichtigung erfordern.
2. **Änderungen in der Gesetzgebung oder Rechtsprechung:** Seit der Veröffentlichung des Guidance Documents haben sich rechtliche Rahmenbedingungen oder Interpretationen geändert, die eine andere Herangehensweise erforderlich machen. Dieses Dokument ist von 2007.
3. **Wissenschaftliche Erkenntnisse:** Neue wissenschaftliche Erkenntnisse über bestimmte Arten oder Ökosysteme führen dazu, dass die im Guidance Document enthaltenen Annahmen oder Empfehlungen nicht mehr aktuell sind.
4. **Anwendung auf spezifische Projekte:** Das Guidance Document könnte allgemeine Prinzipien und Verfahren festlegen, die jedoch nicht direkt auf

dieses spezifisches Projekt anwendbar sind, insbesondere da das Projekt eine einzigartige Auswirkungen auf den Lebensraum hat.

5. **Interpretation und Anwendung:** Die Art und Weise, wie die Richtlinie und das Guidance Document interpretiert und angewendet wird, wird variieren. Unterschiedliche Behörden oder Jurisdiktionen werden unterschiedliche Ansichten darüber haben, was als "strenger Schutz" gilt.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zum: *Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete.*

Die Prüfung der Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit erheblichen Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete ist aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Wir begründen dies an einigen spezifischen Faktoren.

1. **Unzureichende Daten:** Mangelnde oder unvollständige Informationen über die spezifischen ökologischen Bedingungen und Arten in dem betroffenen Natura 2000-Gebiet werden eine fundierte Bewertung erschweren.
2. **Fehlende Alternativen:** Da es, außer der Nullvariante keine realistischen Alternativen zu einem Projekt gibt, ist es unmöglich, die Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet angemessen zu bewerten.
3. **Komplexität der Ökosysteme:** Die Wechselwirkungen innerhalb von Ökosystemen sind oft komplex und werden auch hier nicht vollständig verstanden.
Das erschwert die Vorhersage der Auswirkungen des Projekts auf die Biodiversität.
4. **Rechtliche Unsicherheiten:** Unklare rechtliche Rahmenbedingungen oder unterschiedliche Interpretationen von Vorschriften werden ebenfalls dazu führen, dass eine Verträglichkeitsprüfung nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde.
5. **Mangel an Fachwissen:** Wir bezweifeln, dass qualifiziertes Personal vorhanden war, das in der Lage war, eine dem Gebiet adäquate Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Dieser Leitfaden ist von 2001.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zur: *Fachkonvention zur Ermittlung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP (LAMBRECHT & TRAUTNER 2007).*

Die Fachkonvention ist in diesem Fall nicht anwendbar. Die spezifischen Bedingungen oder Merkmale des Projekts oder des betroffenen Gebiets stimmen nicht mit den Annahmen oder Kriterien überein, die in dieser Konvention festgelegt sind.

1. **Besonderheiten des Standorts:** Das Projekt liegt in einem Gebiet, das besondere ökologische Merkmale aufweist, die nicht ausreichend durch die allgemeinen Kriterien abgedeckt sind.
2. **Unzureichende Datenlage:** Es mangelt an relevanten Daten, um eine fundierte Bewertung der Erheblichkeit vorzunehmen.
3. **Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen:** Seit der Veröffentlichung der Fachkonvention haben sich relevante Gesetze oder Richtlinien geändert, die eine andere Herangehensweise erfordern.

4. **Komplexität des Projekts:** Bei diesem besonders komplexen Projekten ist es notwendig, von standardisierten Verfahren abzuweichen und eine individuelle Bewertung vorzunehmen.
5. **Interdisziplinäre Aspekte:** Das Projekt hat interdisziplinäre Auswirkungen, die nicht vollständig durch die Fachkonvention erfasst werden kann.

Diese Dokument ist von 2007. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zur: *FFH-VP-Info: Fachinformationssystem zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (BFN 2022, BFN 2024a).*

Die FFH-VP-Info ist ein Fachinformationssystem, das Informationen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung bereitstellt. In diesem Fall ist die Nutzung dieses Systems nicht möglich. Wir begründen dies an einigen spezifischen Faktoren.

1. **Technische Probleme:** Es könnte technische Schwierigkeiten oder Ausfälle im System geben, die den Zugriff auf die Informationen verhindern.
2. **Datenverfügbarkeit:** Möglicherweise sind die benötigten Daten für den spezifischen Fall nicht im System hinterlegt oder nicht aktuell.
3. **Rechtliche Rahmenbedingungen:** In diesem Fall sind es rechtliche Vorgaben oder Datenschutzbestimmungen die den Zugriff auf bestimmte Informationen einschränken.
4. **Spezifität des Falls:** Der konkrete Fall ist so speziell, dass die allgemeinen Informationen im System nicht ausreichen, um eine fundierte Bewertung vorzunehmen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **1.3.2 Methodik zur Ermittlung der Erheblichkeit/ Rechtlicher Maßstab für die Beurteilung der Erheblichkeit (Beurteilungskriterium)**
(Seite 4)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser die Beurteilung der Erheblichkeit der Eingriffe bis Seite 6 und kommt zu der Einschätzung, dass diese vorhanden sind, jedoch ausgeglichen werden können.

Zu: **2.2.2 Vorhabenimmanente Schutzmaßnahmen**
(Seite 15)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die folgenden Vermeidungsmaßnahmen stellen Vorkehrungen zur Begrenzung von Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete dar und sind feste und damit unabänderliche Projektmerkmale des Vorhabens (s. Unterlage 1), die teilweise aus den Maßgaben der Landesplanerischen Feststellung resultieren (LANDKREIS LÜNEBURG 2016):

Diese sind aus verschiedenen Gründen als unrichtig oder unzureichend zu sehen.

1. **Unzureichende Datenbasis:** Da wissenschaftlichen Daten, die zur Bewertung der Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet herangezogen werden, unvollständig oder veraltet sind, können die Vermeidungsmaßnahmen nicht angemessen auf die tatsächlichen

Bedürfnisse des Gebiets abgestimmt sein. Die Daten sind wie der Verfasser selbst schreibt aus 2016.

2. **Fehlende Berücksichtigung von Ökosystemdiensten:** Es werden bei der Planung von Vermeidungsmaßnahmen nicht alle ökologischen Funktionen und Dienstleistungen berücksichtigt, die dieses Gebiet bietet. Dies führt zu einer unzureichenden Schutzstrategie.
3. **Unrealistische Annahmen:** Bei der Planung von Vermeidungsmaßnahmen werden unrealistische Annahmen über die Wirksamkeit oder Umsetzbarkeit getroffen, somit versagen diese Maßnahmen in der Praxis.
4. **Mangelnde Überwachung und Anpassung:** Es gibt keine effektiven Mechanismen zur Überwachung der Auswirkungen und zur Anpassung der Maßnahmen, damit können sich die negativen Effekte unbemerkt verstärken.
5. **Konflikte mit anderen Interessen:** In diesem Fall stehen wirtschaftliche Interessen im Konflikt mit den Zielen des Naturschutzes. Wenn Vermeidungsmaßnahmen nicht ausreichend durchgesetzt werden oder wenn wirtschaftliche Interessen über den Naturschutz gestellt werden, sind sie ineffektiv.
6. **Inadäquate Beteiligung der Öffentlichkeit:** Eine unzureichende Einbeziehung von Stakeholdern und der Öffentlichkeit führt dazu, dass wichtige lokale Kenntnisse und Perspektiven fehlen, was die Effektivität der Maßnahmen beeinträchtigt.
7. **Klimawandel und andere externe Faktoren:** Veränderungen durch den Klimawandel oder andere externe Faktoren werden die Wirksamkeit von Vermeidungsmaßnahmen beeinflussen, da sie nicht auf zukünftige Bedingungen ausgelegt sind.

Dies belegen die in Tab. 1 (Seite 17) bis Tab. 2 S (Seite 22) aufgeführten Wirkfaktoren.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **2.4 Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Abschwächungsmaßnahmen)** (Seite 23)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser die Maßnahmen.

Die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind aus verschiedenen Gründen unrichtig oder unzureichend, um die FFH-Verträglichkeit (Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeit) des Bauprojekts sicherzustellen:

1. **Unzureichende Bewertung der Auswirkungen:** Die potenziellen Auswirkungen eines Projekts auf geschützte Arten und Lebensräume sind nicht gründlich bewertet worden, somit können die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ineffektiv sein.
2. **Fehlende Berücksichtigung von kumulativen Effekten:** Es werden die kumulativen Auswirkungen mehrerer Baumaßnahmen oder Aktivitäten nicht ausreichend berücksichtigt. Einzelne Maßnahmen werden in Isolation betrachtet, während sie in Kombination mit anderen Projekten erhebliche negative Auswirkungen haben.
3. **Unrealistische Annahmen:** Die Wirksamkeit von Kompensationsmaßnahmen hat auf unrealistischen Annahmen basiert, wie z.B. dass bestimmte Arten sich schnell an neue Bedingungen anpassen und/oder dass Ersatzhabitate sofort die gleiche Funktionalität wie die verlorenen Habitate bieten.

4. **Mangelnde Langzeitüberwachung:** Ohne eine angemessene Überwachung und Anpassung der Maßnahmen über einen längeren Zeitraum hinweg ist es schwierig, den Erfolg der Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu bewerten und gegebenenfalls nachzubessern.
5. **Widersprüchliche Interessen:** In diesem Fall führen die wirtschaftlichen Interessen oder politischer Druck dazu, dass notwendige Schutzmaßnahmen nicht ergriffen oder abgeschwächt werden, was die FFH-Verträglichkeit gefährdet.
6. **Unzureichende Einbindung von Fachleuten:** Es wurden keine Experten vor Ort für Naturschutz und Ökologie in den Planungsprozess einbezogen, somit werden wichtige Aspekte übersehen, das führt zu unzureichenden oder falschen Maßnahmen.
7. **Rechtliche und regulatorische Lücken:** Die bestehenden Gesetze und Vorschriften sind nicht ausreichend, um einen effektiven Schutz der FFH-Gebiete zu gewährleisten, was dazu führt, dass selbst gut gemeinte Maßnahmen nicht ausreichen.

Auch die unter Schadensbegrenzungsmaßnahmen Ziffer 1.1 VFFH bis 1.7 VFFH aufgeführten Punkte werden an den oben genannten Auswirkungen nicht ändern. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **2.4.1 Beurteilung der Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung** (Seite 24)

Die Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung in FFH-Gebieten (Flora-Fauna-Habitat-Gebieten) und EU-Vogelschutzgebieten ist aus verschiedenen Gründen unrichtig:

1. **Unzureichende Datenbasis:** Die verfügbaren Daten über die Flora und Fauna in den Gebieten ist unvollständig oder veraltet, deshalb führt dies zu falschen Schlussfolgerungen über die Wirksamkeit der Maßnahmen.
2. **Fehlende Berücksichtigung von Wechselwirkungen:** Ökosysteme sind komplex und bestehen aus vielen Wechselwirkungen zwischen Arten und ihrem Lebensraum. Diese Wechselwirkungen werden nicht ausreichend berücksichtigt, somit sind die Maßnahmen ineffektiv.
3. **Unrealistische Zielsetzungen:** Die Ziele der Maßnahmen sind nicht realistisch oder erreichbar und führen somit zu einer Fehleinschätzung ihrer Wirksamkeit.
4. **Mangelnde Monitoring-Programme:** Es fehlt ein effektives Monitoring-System, somit ist es schwierig, den Erfolg oder Misserfolg von Maßnahmen zu bewerten. Fehlende oder unzureichende Überwachung führen dazu, dass Probleme nicht rechtzeitig erkannt werden.
5. **Änderungen in Umweltbedingungen:** Veränderungen in den Umweltbedingungen, wie Klimawandel oder invasive Arten, werden die Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen beeinträchtigen und deren ursprüngliche Annahmen ungültig machen.

6. **Soziale und wirtschaftliche Faktoren:** Die Akzeptanz und Unterstützung der lokalen Bevölkerung für Schutzmaßnahmen spielen eine entscheidende Rolle. Durch eine Einwohnerbefragung wird die Baumaßnahme mehrheitlich abgelehnt.
Der Widerstand oder mangelnde Kooperation werden die Umsetzung und damit die Wirksamkeit der Maßnahmen gefährden.
7. **Fehlende Anpassungsfähigkeit:** Die Maßnahmen sind nicht flexibel genug, um auf neue Erkenntnisse oder sich ändernde Bedingungen zu reagieren, damit sind sie schnell veraltet oder werden ineffektiv.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet (74) DE 2528-331 „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht“**

3.2 Erhaltungsziele des FFH-Gebiets (Seite 27)

Die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) können im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erreicht werden. Hier sind einige Gründe:

1. **Veraltete Daten:** Die Erhaltungsziele basieren auf Daten, die zu einem bestimmten Zeitpunkt erhoben wurden. Die Umweltbedingungen oder die Artenzusammensetzung haben sich seitdem verändert. Siehe Daten NLWKN 2020a.
2. **Unzureichende Berücksichtigung von Biodiversität:** Es werden nicht alle relevanten Arten oder Lebensräume berücksichtigt, was zu einer unvollständigen Bewertung der ökologischen Bedeutung des Gebiets führt.
3. **Änderungen in den Umweltbedingungen:** Klimawandel hat die Bedingungen im FFH-Gebiet verändert.
4. **Fehlende Stakeholder-Beteiligung:** Die unzureichende Einbeziehung von lokalen Gemeinschaften, Naturschutzorganisationen und anderen Interessengruppen führen dazu, dass wichtige Aspekte übersehen werden.
5. **Rechtliche und administrative Änderungen:** Änderungen in der Gesetzgebung oder in den administrativen Verfahren führen ebenfalls dazu, dass das Erhaltungsziel nicht verschlechtert werden darf.

Vor allem ist es so, dass das Erhaltungsziel durch diese Baumaßnahme nicht gefährdet werden darf.

Dies belegen die *Signifikante Lebensraumtypen des FFH-Gebiets 74* in Tab. 3.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.3.1.1 Lebensraumtypen innerhalb des Untersuchungsgebiets**

Lebensraumtypen innerhalb des Untersuchungsgebiets dürfen aus mehreren Gründen nicht zerstört werden:

1. **Biodiversität:** Lebensräume sind entscheidend für die Erhaltung der biologischen Vielfalt. Sie bieten Lebensraum für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten, viele davon sind auf spezifische Bedingungen angewiesen.
2. **Ökosystemdienstleistungen:** Intakte Lebensräume erbringen wichtige Dienstleistungen wie Luft- und Wasserreinigung, Bestäubung von Pflanzen, Kohlenstoffspeicherung und Bodenbildung. Ihre Zerstörung wird diese Funktionen beeinträchtigen.
3. **Klimaschutz:** Viele Lebensräume, insbesondere Auenwälder und Feuchtgebiete, spielen eine wichtige Rolle im Klimaschutz, indem sie CO₂ speichern und somit zur Minderung des Klimawandels beitragen.
4. **Erosion und Überschwemmungsschutz:** Natürliche Lebensräume helfen, Erosion zu verhindern und Überschwemmungen zu regulieren, indem sie Wasser zurückhalten und den Boden stabilisieren.
5. **Kulturelle Werte:** Viele Lebensräume haben kulturelle oder historische Bedeutung für lokale Gemeinschaften. Ihre Zerstörung wird das kulturelle Erbe gefährden.
6. **Forschung und Bildung:** Intakte Ökosysteme bieten wertvolle Möglichkeiten für wissenschaftliche Forschung und Umweltbildung, die für das Verständnis von Ökologie und Naturschutz wichtig sind.
7. **Nachhaltige Entwicklung:** Der Erhalt von Lebensräumen ist oft ein Schlüssel zu nachhaltiger Entwicklung, da er die Grundlage für nachhaltige Ressourcenbewirtschaftung bildet.

Dies belegen die *Lebensraumtypen des FFH-Gebiets* in Tab. 4, der nachfolgenden Auflistungen, Tab. 5, Tab. 6 *Signifikante Arten des Anhangs II*, **3.3.2.1 Signifikante Anhang II -Arten des FFH-Gebiets innerhalb des Untersuchungsgebiets** und , Tab. 7 bis Seite 36.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.6 Ermittlung und Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets**

3.6.1 Auswirkungen auf die Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie durch das Vorhaben

(Seite 38)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Bau- und anlagebedingt werden durch das Vorhaben LRT beansprucht. Während die baubedingten Beanspruchungen temporärer Art sind und durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen verringert werden können, sind die anlagebedingten Beanspruchungen dauerhaft und stellen einen Funktionsverlust (Totalverlust) von LRT dar.

Anlagebedingte dauerhafte Beanspruchungen und der Funktionsverlust von Lebensraumtypen (LRT) sind aus mehreren Gründen nicht hinnehmbar:

1. **Biodiversitätsschutz:** Lebensraumtypen sind entscheidend für die Erhaltung der Biodiversität. Sie bieten Lebensräume für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten. Ein Verlust oder eine Beeinträchtigung dieser Lebensräume führt zum Rückgang oder sogar zum Aussterben von Arten.
2. **Ökosystemdienstleistungen:** LRT erfüllen wichtige Funktionen, wie die Regulierung des Klimas, die Reinigung von Wasser, den Schutz vor Erosion und die Bereitstellung von Nahrungsmitteln. Ein Funktionsverlust wird diese Dienstleistungen beeinträchtigen, was negative Auswirkungen auf Mensch und Natur hat.
3. **Nachhaltigkeit:** Die dauerhafte Beanspruchung von Lebensräumen widerspricht dem Prinzip der Nachhaltigkeit. Es ist wichtig, Ressourcen so zu nutzen, dass zukünftige Generationen ebenfalls davon profitieren können.
4. **Rechtliche Rahmenbedingungen:** In vielen Ländern gibt es gesetzliche Bestimmungen und internationale Abkommen (wie die EU-Richtlinie über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume), die den Schutz von Lebensraumtypen vorschreiben. Eine Missachtung dieser Regelungen wird rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.
5. **Ästhetische und kulturelle Werte:** Viele Lebensräume haben auch einen hohen ästhetischen und kulturellen Wert für Menschen. Ihre Zerstörung wird das Landschaftsbild verändern und das kulturelle Erbe beeinträchtigen.

Dies belegt auch die vom Verfasser erstellte Tab. 8 und Tab.9.

Auch die Ziffer **3.6.1.1 Auswirkungen auf charakteristische Arten der Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie durch das Vorhaben** sowie die dort aufgeführten LRT belegen dies.

Das trifft auch auf **3.6.2 Auswirkungen auf Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie durch das Vorhaben**

zu.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.6.3 Prüfung und Beurteilung der vorhabenbedingten Betroffenheit der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets

(Seite 50)

Die Prüfung und Beurteilung der vorhabensbedingten Betroffenheit der Erhaltungsziele eines FFH-Gebiets (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) ist aus mehreren Gründen unrichtig.

1. **Komplexität der Ökosysteme:** FFH-Gebiete sind oft komplexe Ökosysteme mit einer Vielzahl von Arten und Lebensräumen, deren Wechselwirkungen schwer zu erfassen sind. Die Auswirkungen des Vorhabens können sich auf verschiedene Weise entfalten, was die Beurteilung erschwert oder unmöglich macht.
2. **Datenmangel:** Es fehlen umfassende Daten über die spezifischen Arten und Lebensräume in einem Gebiet. Ohne ausreichende Informationen ist es schwierig, fundierte Bewertungen vorzunehmen.
3. **Langfristige Auswirkungen:** Viele Auswirkungen von dem Vorhaben zeigen sich erst langfristig. Kurzfristige Studien oder Bewertungen sind daher unzureichend, um die tatsächlichen Folgen für die Erhaltungsziele zu erkennen.

4. **Unsicherheiten in den Modellen:** Bei der Modellierung von ökologischen Prozessen gibt es häufig Unsicherheiten, die die Vorhersagen über die Auswirkungen eines Vorhabens beeinflussen können.
5. **Subjektivität bei der Bewertung:** Die Beurteilung wird auch subjektiv sein, da unterschiedliche Experten zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen kommen können, je nach ihren Erfahrungen und Perspektiven.
6. **Rechtliche Rahmenbedingungen:** Die rechtlichen Vorgaben zur Prüfung können variieren und sind manchmal nicht klar definiert, was zu unterschiedlichen Interpretationen führt.
7. **Interdisziplinäre Ansätze erforderlich:** Eine umfassende Bewertung erfordert interdisziplinäre Ansätze, die Biologie, Ökologie, Geologie und andere Fachgebiete einbeziehen müssen. Dies wird zusätzliche Komplexität hinzufügen.

Diese Problematik zeigt sich schon an der Darstellung in Tab. 10 (bis Seite 54). Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.7.1 Begründung für die Auswahl der berücksichtigten Pläne und Projekte** (Seite 55)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Prüfung der Erheblichkeit ist nach Artikel 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie nicht isoliert für ein einzelnes Vorhaben oder Projekt zu prüfen, sondern unter Berücksichtigung möglicher kumulativer Beeinträchtigungen (Summation), die sich aus dem Zusammenwirken des Bauvorhabens mit weiteren im bzw. angrenzend an das FFH-Gebiet vorgesehenen Planungen oder Projekten ergeben könnten, überschreiten könnten.

Genau mit dieser Begründung haben wir in der vorangegangenen Ziffer 3.6.3 dargelegt, dass dies nicht umsetzbar ist.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

*Gemäß der ständigen Rechtsprechungen des BVerwG sind für die Summationswirkungen nur solche Pläne und Projekte zu berücksichtigen, **die bereits zugelassen, aber noch nicht durchgeführt oder nicht abgeschlossen sind***

Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zur Berücksichtigung von Summationswirkungen in Umweltprüfungen und Planfeststellungsverfahren basiert auf dem Grundsatz, dass nur solche Pläne und Projekte in die Bewertung einfließen dürfen, die bereits genehmigt sind, aber noch nicht umgesetzt wurden.

Dies hat mehrere Gründe:

1. **Rechtssicherheit:** Wenn ein Projekt genehmigt wurde, gibt es eine rechtliche Grundlage für dessen Durchführung. Projekte, die noch nicht genehmigt sind, könnten sich in der Planungs- oder Genehmigungsphase befinden und unterliegen daher noch Änderungen oder Ablehnungen. Dies ist jedoch nicht der Fall.
2. **Verlässlichkeit der Daten:** Genehmigte Projekte haben bereits eine umfassende Prüfung durchlaufen, einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfungen. Diese Prüfungen liefern verlässliche Daten über die potenziellen Auswirkungen auf die Umwelt. Dies ist jedoch nicht der Fall.

3. **Vermeidung von Spekulationen:** Die Berücksichtigung nicht genehmigter Projekte könnte zu spekulativen Annahmen über deren Realisierung führen. Dies würde die Planungssicherheit für bestehende Vorhaben gefährden und könnte zu einer ungenauen Einschätzung der kumulierten Umweltauswirkungen führen.
4. **Rechtsstaatliche Prinzipien:** Der Rechtsstaat erfordert, dass Entscheidungen auf klaren und überprüfbaren Grundlagen basieren. Genehmigte Projekte bieten diese Grundlage, während nicht genehmigte Vorhaben unsicher sind.

Insgesamt zielt diese Regelung darauf ab, eine fundierte und verlässliche Bewertung der kumulierten Umweltauswirkungen sicherzustellen und gleichzeitig den rechtlichen Rahmen für genehmigte Vorhaben zu respektieren.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Hierzu wurden die folgenden öffentlichen Stellen und Institutionen angefragt:

Planfeststellungsbehörden

- LK Lüchow-Dannenberg (Fachdienst 61 - Kreisentwicklung, Regional- und Verkehrsplanung),

Untere Naturschutzbehörden (UNB)

- UNB LK Lüchow-Dannenberg (Abfragt über Fachdienst 61 gesammelt für den gesamten LK, inkl. UNB).

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, hat sich der LK Lüchow-Dannenberg durch einen Kreistagsbeschluss gegen den Bau der Brücke ausgesprochen.

Dies belegt auch die Aussage des Verfassers:

Vom Verfahrensstand erfüllen derzeit nur die folgenden zwei rückgemeldeten Projekte die Kriterien „genehmigt, aber noch nicht umgesetzt“:

Wir gehen deshalb davon aus, dass die beiden oben zitierten Behörden keine Rückmeldung abgegeben haben.

Deshalb bitten wir, diesen Punkt unter 3.7.1 zu streichen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zu :

Nicht unter die Summation fallende Projekte und Planungen

Auenstrukturplan für die niedersächsische Elbe (in Kraft getreten im August 2023):

Umsetzung des Rahmenplans [Teil: Niedersachsen]: Umsetzung abflussverbessernde Maßnahmen an der Unteren Mittelalbe (Erste Abschnitte: Neu Bleckede und Alt Garge; mit FFH-VP begonnen; die Umsetzung wird zz. nicht weiter verfolgt, mdl. Herr Löbnitz, NLWKN, 23.01.2024),

Das unrichtig, da der Auenstrukturplan für die niedersächsische Elbe im Augenblick ruht.

Deshalb bitten wir, diesen Punkt zu streichen.

Zu: 3.7.2 Nicht erhebliche Beeinträchtigungen der geplanten Elbbrücke
(Seite 59)

Beim Brückenbau müssen verschiedene Umwelt- und Naturschutzaspekte berücksichtigt werden, um sicherzustellen, dass signifikante Arten wie Fischotter, Rapfen, Bitterling und Steinbeißer nicht erheblich beeinträchtigt werden. Hier sind einige Gründe, weshalb erheblichen Projektwirkungen auf diese Arten auftreten werden:

1. **Bauzeitliche Einschränkungen:** Die Bauarbeiten werden so terminiert, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass es außerhalb der Fortpflanzungs- oder Wanderzeiten von geschützten Arten zu Verlusten kommt.
2. **Schutzmaßnahmen:** Spezielle Schutzmaßnahmen während der Bauphase werden implementiert werden müssen, wie z.B. das Anlegen von Umgehungsstrecken für Tiere oder das Schaffen von Ausgleichsflächen, um den Lebensraum der betroffenen Arten zu erhalten, jedoch nicht zu zerstören.
3. **Monitoring und Nachsorge:** Es werden keine Monitoring-Programme eingerichtet, um die Auswirkungen des Projekts auf die Tierwelt zu beobachten und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen.

Zu: **3.7.4 Nicht erhebliche Beeinträchtigungen anderer Pläne und Projekte**
(Seite 60)

Hier erwähnt der Entwurfsverfasser den *Hochwasserschutz in den Ortsteilen Neu Darchau und Katemin (Fischotter, Steinbeißer) (vorläufige Werte, FFH-VP im Vorentwurf, Stand: 12.2023)*.

Wie der Verfasser selbst schon weiter oben erwähnt hat, findet keine koordinierte Planung bezüglich diesem Hochwasserschutz und dem Brückenbau statt. Dies ist jedoch unumgänglich, da beide Projekte nicht losgelöst von einander betrieben werden können.

Zu: **3.7.1 Gesamtübersicht über Beeinträchtigungen durch das Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten**

Seite 62

Dazu haben wir uns weiter oben schon im Einzelnen geäußert.

Zu: **3.8.2 Fazit**
(Seite 66)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Ergebnis lässt sich somit festhalten, dass für den LRT 3270 und den LRT 6430 durch baubedingte Flächenbeanspruchungen erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Während der LRT 6510 anlage- als auch baubedingt durch den Wirkfaktor der Flächenbeanspruchung erheblich beeinträchtigt wird.

Wie der Verfasser schreibt, ist in einzelnen Teilen des LRT und nicht nur hier mit *erhebliche Beeinträchtigungen* zu rechnen.

Da diese nicht abgestellt werden können, belegt auch dieser Punkt unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **4 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das EU-Vogelschutzgebiet (V37) DE 2832-401 „Niedersächsische Mittelelbe“**
(Seite 68)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsische Mittelelbe“ ist mit einer Gebietsgröße von 34.010 ha eines der größten europäischen Vogelschutzgebiete in Niedersachsen.

Um die dort lebenden Vogelarten und ihre Lebensräume zu schützen, sind Bauvorhaben und andere Eingriffe in die Natur nicht möglich. Diese Gebiete sind Teil des Natura 2000-Netzwerks, das darauf abzielt, die biologische Vielfalt in Europa zu erhalten.

1. **Schutz der Artenvielfalt:** Das Gebiet beherbergt zahlreiche Vogelarten, viele davon sind bedroht oder stehen unter besonderem Schutz. Das Bauprojekt wird deren Lebensraum zerstören oder nachhaltig beeinträchtigen.
2. **Erhalt von Lebensräumen:** Die natürlichen Lebensräume der Vögel müssen erhalten bleiben, um ihre Fortpflanzung und Nahrungsaufnahme zu gewährleisten.
3. **Ökologische Funktionen:** Feuchtgebiete und andere Ökosysteme haben wichtige Funktionen für das Klima, die Wasserqualität und die Biodiversität. Das Bauprojekt würde diese Funktionen stören.
4. **Rechtliche Vorgaben:** Die EU-Richtlinien zum Schutz von Wildvögeln (Richtlinie 2009/147/EG) sowie nationale Gesetze schreiben vor, dass solche Gebiete besonders geschützt werden müssen.

Insgesamt dient der Schutz dieses Gebietes dem Erhalt der Natur und der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **4.2 Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebiets** (Seite 69)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Als Allgemeine Erhaltungsziele gelten für das EU-Vogelschutzgebiet V37 gemäß Anlage 3, II. Nr. 1 des NEIbtBRG:

Der Verfasser zählt 3 Punkte auf, die als Ziele gelten.

Da hier sowohl das Verschlechterungsverbot, wie das Verbesserungsgebot gilt, ist der Bau solch eines riesigen Bauwerkes, der solch große, nicht zu überschauende Folgen hat, abzulehnen

Zu: **4.3 Maßgebliche Bestandteile des EU-Vogelschutzgebiets V37** (Seite 69)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Gemäß Artikel 4 Abs. 1 VR sind die Mitgliedstaaten verpflichtet für die in Anhang I aufgeführten Arten besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen.

Der Bau einer Brücke in dem Gebiet, hängt von den spezifischen Umweltauswirkungen des Projekts auf die geschützten Arten und deren Lebensräume ab.

Da das Gebiet als wichtiges Habitat für die in Anhang I des EU-Vogelschutzgebiets aufgeführten Arten identifiziert wurde, müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass geeignete Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Die vom Verfasser aufgeführten Maßnahmen können dies nicht. Das haben wir weiter oben ausführlich erläutert. Dies bedeutet, dass der Bau der Brücke nicht genehmigungsfähig ist.

Dies trifft auch auf die vom Verfasser aufgelisteten Arten unter Ziffer 4.3.1 und 4.3.2 zu.

Ebenso wie auf die Ziffer **4.4 Funktionale Beziehungen des Schutzgebiets zu anderen Natura 2000-Gebieten**

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **4.5 Managementpläne/ Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen** (Seite 73)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Derzeit ist für das EU-Vogelschutzgebiet V37 kein Managementplan vorhanden,

Da dieser nicht vorliegt, können die vom Verfasser weiter oben gemachten Aussagen zu den Erhaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht gewertet werden.

Das betrifft auch die unter Ziffer 4.6, 4.6.1. sowie die Tab. 14, Ziffer 4.6.2, Ziffer 4.6.3 Tab. 15, und Tab. 16 bis Seite 88

Wie wir weiter oben schon beschrieben und begründet haben, ist dieses Vorhaben, deshalb abzulehnen.

Zu: **4.7 Beurteilung der Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebiets durch andere zusammenwirkende Pläne und Projekte (Summationswirkung)** (Seite 90)

Die Beurteilung und den Begründungen in Ziffer 4.7.1 ist aus mehreren Gründen als unrichtig anzusehen.

1. **Unzureichende Berücksichtigung kumulativer Effekte:** Es werden die Auswirkungen der verschiedenen Bauprojekte isoliert betrachtet, ohne die kumulative Wirkung aller bestehenden und des geplanten Bauprojekts zu berücksichtigen. Dies kann zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Beeinträchtigungen führen.
2. **Mangelnde Datenbasis:** Die Bewertung basiert auf unzureichenden oder veralteten Daten, was zu falschen Schlussfolgerungen über die Auswirkungen auf die Vogelpopulationen und deren Lebensräume führt.
3. **Fehlende Interdisziplinarität:** Eine umfassende Bewertung erfordert oft interdisziplinäre Ansätze, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Aspekte einbeziehen. Wenn diese Perspektiven nicht integriert werden, kann dies zu einer unvollständigen Analyse führen.
4. **Nichtberücksichtigung von Wechselwirkungen:** Die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Bauphasen sind komplex und werden sich gegenseitig verstärken oder abschwächen. Eine einfache additive Betrachtung der Effekte ist nicht ausreichend.
5. **Rechtliche Vorgaben:** In diesem Fall sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Bewertung von Umweltauswirkungen nicht ausreichend klar definiert oder werden nicht konsequent angewendet, was zu Lücken in der Beurteilung führt.

6. **Mangelnde Transparenz und Beteiligung:** Wenn Stakeholder und die Öffentlichkeit nicht angemessen in den Bewertungsprozess einbezogen werden, fehlen wichtige Informationen und Perspektiven, die für eine korrekte Beurteilung notwendig sind.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 4.7.2 Nicht erhebliche Beeinträchtigungen der geplanten Elbbrücke
(Seite 91)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im vorliegenden Vorhaben zum Elbbrückenneubau sind die Beanspruchungen von Habitaten der folgenden signifikanten Brutvogelarten als unerhebliche Lebensraumverluste festgestellt worden:

Es werden 6 Vogelarten aufgeführt

Teile dieser Arten sind in **der Roten Liste als „vom Aussterben bedroht“ (Kategorie 1) eingestuft.**

Wir können deshalb diese Aussage unter dieser Ziffer nicht nachvollziehen.

Deshalb bezweifeln wir auch die Richtigkeit der unter Ziffer 4.7.5 in Tab 17 und 18 aufgeführten Liste.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 4.8 Gesamtübersicht der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebiets durch das Vorhaben unter Berücksichtigung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen und im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten, Beurteilung der Erheblichkeit
(Seite 95)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser unter Ziffer 4.8.1 die *Auswirkungen auf die signifikanten Brutvogelarten* bis Seite 96.

Wie wir weiter oben schon ausgeführt haben, bezweifeln wir auch hier die Richtigkeit der Ausführungen.

Zu: 4.8.2 Fazit

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Nach abschließender Prüfung kommt die FFH-VP zu dem Schluss, dass die Verträglichkeit des Projekts mit den maßgeblichen Bestandteilen des EU-Vogelschutzgebiets und seinen Erhaltungszielen gegeben ist.

Wie wir weiter oben schon beschrieben und begründet haben, bezweifeln wir auch hier die Richtigkeit dieser Aussage, dies belegt auch die unter Ziffer 5. gemachte Aussage des Verfassers.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 5 Konsequenzen des Ergebnisses der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das weitere Vorgehen
(Seite 97)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Die geplante Elbbrücke ist mit den Erhaltungszielen des **FFH-Gebiets 74** nicht verträglich und ist damit gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig.*

Dem ist nichts hinzuzufügen und wir bitten das Verfahren zu beenden.

Zu: **U.19.4_FFH_Ausnahmeprüfung** (Seite 1)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

....kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Elbbrücke mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets DE 2528-331 „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht“ (landesinterne Nr. 74) nicht verträglich ist....

Wie der Verfasser selbst bemerkt, ist der Brückenbau *mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets nicht verträglich.*

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

1. „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und

2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.“ (§ 34 Abs. 3 BNatSchG).

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist der Naturschutz auch von **öffentlichem Interesse**, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes.

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist die **Nullvariante** eine *zumutbare Alternative*.

Wir möchten dies mit einigen Punkten begründen:

1. **Nachhaltigkeit:** Naturschutz zielt darauf ab, die natürlichen Ressourcen für zukünftige Generationen zu bewahren. Eine nachhaltige Nutzung der Umwelt ist entscheidend, um langfristig das Überleben von Ökosystemen und Artenvielfalt zu sichern.
2. **Ökologische Gesundheit:** Gesunde Ökosysteme bieten essentielle Dienstleistungen wie sauberes Wasser, Luftreinigung, Bestäubung von Pflanzen und Klimaregulierung. Diese Dienstleistungen sind für das menschliche Wohlbefinden unerlässlich und können nicht einfach durch wirtschaftliche Aktivitäten ersetzt werden.
3. **Gesellschaftliche Verantwortung:** Viele Menschen empfinden eine moralische Verpflichtung, die Umwelt zu schützen und die Biodiversität zu erhalten. Dies spiegelt sich in einem wachsenden Bewusstsein für ökologische Themen in der Gesellschaft wider.
4. **Langfristige Kosten:** Wirtschaftliche Aktivitäten, die auf kurzfristigen Gewinn abzielen, können langfristig hohe Kosten verursachen, etwa durch Umweltschäden, Gesundheitsprobleme oder den Verlust von Biodiversität. Der Schutz der Natur kann helfen, diese Kosten zu vermeiden.
5. **Kulturelle Werte:** Viele Kulturen haben eine tiefe Verbindung zur Natur und betrachten sie als Teil ihres Erbes. Der Verlust von natürlichen Lebensräumen kann auch den Verlust kultureller Identität bedeuten.
6. **Politischer Druck:** In Deutschland gibt es einen starken politischen Druck von Bürgern und Organisationen, die sich für den Naturschutz einsetzen. Dies führt dazu, dass Regierungen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt ergreifen müssen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Zudem kann ein Projekt nach § 34 Abs. 3 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn „die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen“ vorgesehen sind (vgl. § 34 Abs. 5 BNatSchG).

und

....Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, S2 BNatSchG.....

Auch das ist nicht möglich, da infolge des Projektes das *gesamte ökologische Netzwerk „Natura 2000“ in seiner Funktion und Kohärenz nicht erhalten werden kann.*

Weiter heißt es:

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben können die Ersatzmaßnahmen nicht sicherstellen, dass *die Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt durch das Vorhaben ausgeglichen werden können.*

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 2 Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet (74) DE 2528-331 „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geestacht“

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Mit der Umsetzung der geplanten Elbbrücke sind erhebliche Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen des FFH-Gebiets Nr. 74 und den damit verbundenen Erhaltungszielen verbunden.

Wie der Verfasser selbst bemerkt, sind mit dem der Brückenbau *erhebliche Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen des FFH-Gebiets Nr. 74 und den damit verbundenen Erhaltungszielen verbunden.*

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter führt der Entwurfsverfasser bei:

Erheblichen Beeinträchtigungen signifikanten Lebensraumtypen
die LRT auf Seite 2 auf spezifiziert diese in Tab. 1.

Das Projekt, das zu erheblichen Beeinträchtigungen bei signifikanten Lebensraumtypen führt, ist nicht zulässig, weil es gegen Umwelt- und Naturschutzgesetze verstößt. Diese Gesetze sollen die Biodiversität und die Integrität von Ökosystemen schützen. Hier sind einige Gründe, warum wir das Projekt ablehnen.

1. **Schutz der Biodiversität:** Signifikante Lebensraumtypen sind oft Lebensräume für bedrohte oder geschützte Arten. Eine Beeinträchtigung dieser Lebensräume wird zum Verlust von Artenvielfalt führen.
2. **Ökologische Funktionen:** Lebensräume erfüllen wichtige ökologische Funktionen, wie z.B. Wasserreinigung, Kohlenstoffspeicherung und Erosionsschutz. Ihre Zerstörung wird negative Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem haben.
3. **Öffentliches Interesse:** Der Schutz von Natur und Umwelt wird als öffentliches Interesse betrachtet. Das Projekt, läuft diesem Interesse zuwider und wird abgelehnt.
4. **Langfristige Folgen:** Die Beeinträchtigung von Lebensräumen wird langfristige und irreversible Schäden verursachen, die nicht nur die Tier- und

Pflanzenwelt betreffen, sondern auch menschliche Gemeinschaften und deren Lebensqualität.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: Erhebliche Beeinträchtigung signifikanter Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie Biber

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

B 5.3 baubedingte Störungen der Reproduktionsorte am Kateminer Mühlenbach führen voraussichtlich zur Aufgabe des Reviers, erheblich

Das ist nicht zulässig aus mehreren wichtigen Gründen:

1. **Artenschutz:** Biber ist eine geschützte Arten. Ihre Lebensräume und Reproduktionsorte unterliegen speziellen gesetzlichen Bestimmungen, die darauf abzielen, ihre Populationen zu erhalten und zu schützen. Eingriffe in diese Bereiche verstoßen gegen Naturschutzgesetze.
2. **Ökologische Bedeutung:** Biber spielen eine wichtige Rolle im Ökosystem. Sie tragen zur Schaffung und Erhaltung von Feuchtgebieten bei, die wiederum zahlreiche andere Arten unterstützen. Störungen ihrer Reproduktionsorte werden negative Auswirkungen auf die gesamte Biodiversität haben.
3. **Nachhaltigkeit:** Die Störung von Reproduktionsorten wird langfristige Folgen für die Biberpopulation haben, einschließlich Rückgang oder sogar lokale Ausrottung. Dies widerspricht dem Prinzip der nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen.
4. **Öffentliches Interesse:** Der Schutz von bedrohten Arten und deren Lebensräumen ist ein Teil des öffentlichen Interesses. Projekte, die diesem Interesse schaden, sind abzulehnen.
5. **Langfristige ökologische Folgen:** Die Störung von Reproduktionsorten wird nicht nur die Biberpopulation beeinträchtigen, sondern auch weitreichende Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem haben, da viele andere Arten von den Lebensräumen abhängen, die durch Biber geschaffen werden.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum *Kateminer Mühlenbach* weiter oben.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: Erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Nr. 74 (Seite 3)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

In der folgenden Tabelle Tab.2 sind die durch das Vorhaben erheblich Beeinträchtigten Erhaltungsziele des FFH-Gebiets 74 aufgeführt

Hier wird im jeweiligen Fazit von *erheblichen Beeinträchtigungen* gesprochen und dies im Fazit auf Seite 4 auch so benannt.

Die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) können nicht erreicht werden.

Vor allem ist es so, dass das Erhaltungsziel durch diese Baumaßnahme nicht gefährdet werden darf.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.1 Darlegung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses** (Seite 5)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG).

Das ist nicht richtig.

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist der Naturschutz auch von **öffentlichem Interesse**, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes.

Zu: **3.2.1 Gewichtung des öffentlichen Interesses** (Seite 8)

Hier bezieht sich der Entwurfsverfasser im 2. Absatz auf das LROP, das ist unrichtig. Im LROP Änderung des LROP; allgemeine Planungsabsichten
Bek. d. ML v. 25. 7. 2023 — 303-20302-1227/2023
steht:

In Abschnitt 4.1.3 (Straßenverkehr) sollen die getroffenen Festlegungen zum Straßenverkehr grundlegend überarbeitet werden. Die in Ziffer 01 und Ziffer 02 festgelegten Vorranggebiete Autobahn und Hauptverkehrsstraßen sollen zeichnerisch aktualisiert und anhand überarbeiteter Kriterien neu festgelegt werden.

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu streichen.

Weiter wird das:

Regionalen Raumordnungsprogramms 2004 für den Landkreis Lüchow-Dannenberg zitiert.

Auch das ist nicht mehr richtig, da dieses RROP im Augenblick im Entwurf ist.

Dort heißt es:

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Das RROP muss danach auch entsprechend geändert werden.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu streichen.

Zu: **3.2.2 Gewichtung des Integritätsinteresses** (Seite 9)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Entscheidend für das Gewicht des Integritätsinteresses ist im Wesentlichen das Ausmaß der Beeinträchtigungen des betroffenen Natura 2000-Gebiets.

Das Gewicht des Integritätsinteresses darf nicht zu Ungunsten der Natur ausfallen, weil dies mehrere grundlegende Prinzipien des Umwelt- und Naturschutzes verletzt. Hier sind einige der wichtigsten Gründe:

1. **Nachhaltigkeit:** Der Schutz der natürlichen Umwelt ist entscheidend für die langfristige Nachhaltigkeit von Ökosystemen. Wenn das Integritätsinteresse (z.B. wirtschaftliche oder soziale Interessen) über den Schutz der Natur gestellt wird, kann dies zu irreversiblen Schäden an Ökosystemen führen, die für zukünftige Generationen von Bedeutung sind.
2. **Biodiversität:** Die Erhaltung der biologischen Vielfalt ist von zentraler Bedeutung für das Funktionieren von Ökosystemen. Ein Ungleichgewicht zugunsten menschlicher Interessen kann zum Verlust von Artenvielfalt führen, was wiederum negative Auswirkungen auf die Stabilität und Resilienz von Ökosystemen hat.
3. **Ökologische Funktionen:** Natürliche Systeme bieten zahlreiche ökologische Dienstleistungen, wie Wasserreinigung, Klimaregulierung und Nahrungsproduktion. Wenn das Integritätsinteresse über den Schutz dieser Systeme gestellt wird, können diese wichtigen Funktionen beeinträchtigt werden, was letztlich auch menschlichen Gemeinschaften schadet.
4. **Rechtliche Rahmenbedingungen:** In der BRD gibt es Gesetze und internationale Abkommen, die den Schutz der Natur und gefährdeter Arten vorschreiben. Diese rechtlichen Rahmenbedingungen sollen sicherstellen, dass Umweltinteressen angemessen gewichtet werden und nicht zugunsten kurzfristiger wirtschaftlicher Vorteile vernachlässigt werden.
5. **Ethische Verantwortung:** Es gibt eine ethische Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen und anderen Lebewesen, die auf eine intakte Umwelt angewiesen sind. Das Übergewicht des Integritätsinteresses könnte als moralisch fragwürdig angesehen werden, da es die Rechte anderer Lebewesen und zukünftiger Generationen ignoriert.
6. **Öffentliches Interesse:** Der Schutz der Natur wird oft als Teil des öffentlichen Interesses betrachtet. Eine Politik oder Praxis, die das Integritätsinteresse über den Umweltschutz stellt, wird dem allgemeinen Wohl widersprechen und zu sozialem Unfrieden führen.

Diese Gründe belegen warum die vom Verfasser nachfolgenden aufgeführten LRT a.) bis e.) zu schützen sind.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser und g.):

Es ist davon auszugehen, dass nach der erfolgreichen Umsetzung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets 74 durch das Brückenvorhaben zurückbleiben.

Wie wir weiter oben unter

5.3 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen
und

5.3.1 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, Satz 1 BNatSchG schon erläutert haben, wird die nicht der Fall sein.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.3 Abwägung** (Seite 12)

Wir teilen, wie wir weiter oben schon begründet haben die dort gemachten Aussagen in keiner Weise.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **4 Alternativen** (Seite 15)

Alle hier aufgeführten Trassenvarianten und Alternativen ändern nichts an der für den Natur- und Artenschutz katastrophalen Auswirkung an der geplanten Brücke.

Zu: **5 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung** (Seite 22)

Wie wir weiter oben unter

5.3 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen und

5.3.1 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, Satz 1 BNatSchG

schon erläutert haben, wird die nicht der Fall sein.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.2.4 Wirksamkeit der Maßnahmen**

Die bloße Eignung einer Maßnahme als Kohärenzsicherungsmaßnahme ist nicht ausreichend, weil es im Kontext des Naturschutzrechts und insbesondere bei Eingriffen in geschützte Gebiete wie Natura 2000 nicht nur darauf ankommt, dass eine Maßnahme theoretisch geeignet ist, die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes zu sichern. Vielmehr ist es essenziell, dass die Maßnahme tatsächlich wirksam ist und in der Praxis nachweislich die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen vollständig ausgleicht.

Gründe, warum die Eignung allein nicht ausreicht:

1. **Wirksamkeit und Erfolgskontrolle:** Es muss sichergestellt werden, dass die Maßnahme in der Realität die intendierten Effekte erzielt. Eine theoretische Eignung ohne praktische Nachweise der Wirksamkeit birgt das Risiko, dass die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes langfristig beeinträchtigt wird.
2. **Rechtsvorgaben und Anforderungen:** Gemäß den Vorgaben der FFH-Richtlinie (92/43/EWG) und des Bundesnaturschutzgesetzes sind bei erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten strenge Anforderungen an Ausnahmen und Kompensationsmaßnahmen gestellt. Es muss nachgewiesen werden, dass die Maßnahmen geeignet sind, den günstigen Erhaltungszustand der betroffenen Arten und Lebensräume zu bewahren oder wiederherzustellen.

3. **Verhältnismäßigkeit und Angemessenheit:** Die Maßnahmen müssen nicht nur geeignet, sondern auch erforderlich und angemessen sein. Das bedeutet, es müssen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen werden, um die negativen Auswirkungen zu minimieren, und es darf keine weniger einschneidende Alternative geben.
4. **Dokumentation und Nachvollziehbarkeit:** Für Genehmigungsbehörden und gegebenenfalls Gerichte muss nachvollziehbar sein, dass die Maßnahmen ausreichend sind. Dies erfordert eine Evaluation ihrer potenziellen Wirksamkeit.
5. **Langfristige Sicherung:** Die Maßnahmen müssen langfristig angelegt sein und dauerhaft die Kohärenz sichern. Temporäre oder unzureichende Maßnahmen können langfristig zu Verlusten von Biodiversität führen.

Die unter 2.) formulierte Eignung ist nicht realisierbar.

Die Eignung ist zwar ein notwendiges Kriterium, aber nicht allein ausschlaggebend. Es bedarf einer umfassenden Prüfung und Nachweisführung, dass die Kohärenzsicherungsmaßnahmen effektiv, ausreichend dimensioniert und nachhaltig sind, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und den Schutz der Natur sicherzustellen.

Zu: **5.2.5 Kompatibilität der Maßnahmen mit den Erhaltungszielen des vorgesehenen Maßnahmenraums**
(Seite 25)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Derzeit ist für das FFH-Gebiet 74 kein vollständiger Managementplan vorhanden

Da dieser nicht vorliegt, können die vom Verfasser weiter oben gemachten Aussagen zu den Erhaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht gewertet werden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen entsprechen somit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets.

Wie wir weiter oben unter

5.3 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen
und

5.3.1 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, Satz 1 BNatSchG
schon erläutert haben, wird dies nicht der Fall sein.

Kohärenzsicherungsmaßnahmen und artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen dienen unterschiedlichen Schutzziele und rechtlichen Anforderungen im Naturschutzrecht.

Kohärenzsicherungsmaßnahmen beziehen sich auf den Schutz von Natura 2000-Gebieten nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie). Wenn ein Projekt oder Plan trotz negativer Auswirkungen auf ein solches Schutzgebiet aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses durchgeführt werden muss und keine Alternativlösungen vorhanden sind, sind gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Diese sollen

die Kohärenz des Natura 2000-Netzwerks erhalten, indem sie beispielsweise gleichwertige Lebensräume an anderer Stelle schaffen oder verbessern.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen hingegen sind erforderlich, wenn durch ein Vorhaben streng geschützte Arten beeinträchtigt werden. Nach den Artikeln 12 bis 16 der FFH-Richtlinie sowie nationalem Artenschutzrecht (z. B. Bundesnaturschutzgesetz in Deutschland) ist es verboten, bestimmte geschützte Tier- und Pflanzenarten zu töten, zu verletzen, ihre Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zu zerstören oder sie anderweitig zu beeinträchtigen. Wenn solche Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, müssen spezifische Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen ergriffen werden, um die betroffenen Arten zu schützen und ihre Populationen zu erhalten.

Der Hauptgrund, weshalb Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht als Ersatz für artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen dienen können, liegt in der unterschiedlichen Zielrichtung und rechtlichen Grundlage beider Maßnahmentypen:

1. **Unterschiedliche Schutzgüter:** Kohärenzsicherungsmaßnahmen zielen auf den Erhalt der Schutzgebietsnetzwerke ab, während artenschutzrechtliche Maßnahmen den Schutz einzelner Arten und ihrer Populationen betreffen.
2. **Rechtliche Unabhängigkeit:** Beide Maßnahmentypen sind in verschiedenen Artikeln der FFH-Richtlinie und in nationalen Gesetzen verankert und verfolgen eigenständige Schutzziele. Die Erfüllung der einen Pflicht entbindet nicht von der Erfüllung der anderen.
3. **Nicht-Austauschbarkeit:** Die spezifischen Anforderungen und Ziele der artenschutzrechtlichen Maßnahmen können nicht durch gebietsbezogene Maßnahmen erfüllt werden. Artenschutz erfordert oft detaillierte Kenntnisse über die betroffenen Arten und maßgeschneiderte Maßnahmen zu ihrem Schutz.
4. **Kumulative Verpflichtungen:** Bei Projekten, die sowohl Gebietsschutz- als auch Artenschutzbelange berühren, müssen beide Aspekte parallel betrachtet und entsprechende Maßnahmen für beide Bereiche ergriffen werden.

Zusammenfassend können Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht dazu dienen, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen auszugleichen, da sie unterschiedliche Schutzziele verfolgen und auf separaten rechtlichen Anforderungen basieren. Beide Maßnahmen sind notwendig, um einen umfassenden Schutz der biologischen Vielfalt auf Ebene der Lebensräume und der einzelnen Arten zu gewährleisten. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.3 Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz der erheblichen Beeinträchtigungen des Reproduktionshabitats des Bibers** (Seite 26)

Hier gilt das schon gesagte zu vorangegangenen Abschnitt.

Das trifft auch für die in Tab. 3 Seite 30 gemachten Aussagen zu.

Die auf Seite 32 im 1. Absatz gemachten Aussagen sind keine Begründung dafür, die schon im vorangegangenen Abschnitt gemachten Erläuterungen auszuhebeln.

Zu: **7 Zusammenfassung der Abweichungsprüfung/ Fazit** (Seite 33)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Mit der Umsetzung der geplanten Elbbrücke sind erhebliche Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen des FFH-Gebiets 74 und den Erhaltungszielen verbunden. Wenn dem so ist, dann ist auch eine Genehmigung des Projektes nicht möglich.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Brückenvorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig.

Das öffentliche Interesse: Der Naturschutz hat auch ein öffentliches Interesse, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **U.19.4-FFH-Ausnahmepruef-Elbbruecke-240419** (Seite 1)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

...kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Elbbrücke mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets DE 2528-331 „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht“ (landesinterne Nr. 74) nicht verträglich ist....

Wie der Verfasser selbst bemerkt, ist der Brückenbau mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets nicht verträglich.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

1. „aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und

2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.“ (§ 34 Abs. 3 BNatSchG).

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist der Naturschutz auch von **öffentlichem Interesse**, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes.

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist die **Nullvariante** eine *zumutbare Alternative*.

Wir möchte dies mit einigen Punkten begründen:

7. **Nachhaltigkeit:** Naturschutz zielt darauf ab, die natürlichen Ressourcen für zukünftige Generationen zu bewahren. Eine nachhaltige Nutzung der Umwelt ist entscheidend, um langfristig das Überleben von Ökosystemen und Artenvielfalt zu sichern.

8. **Ökologische Gesundheit:** Gesunde Ökosysteme bieten essentielle Dienstleistungen wie sauberes Wasser, Luftreinigung, Bestäubung von Pflanzen und Klimaregulierung. Diese Dienstleistungen sind für das menschliche Wohlbefinden unerlässlich und können nicht einfach durch wirtschaftliche Aktivitäten ersetzt werden.
9. **Gesellschaftliche Verantwortung:** Viele Menschen empfinden eine moralische Verpflichtung, die Umwelt zu schützen und die Biodiversität zu erhalten. Dies spiegelt sich in einem wachsenden Bewusstsein für ökologische Themen in der Gesellschaft wider.
10. **Langfristige Kosten:** Wirtschaftliche Aktivitäten, die auf kurzfristigen Gewinn abzielen, können langfristig hohe Kosten verursachen, etwa durch Umweltschäden, Gesundheitsprobleme oder den Verlust von Biodiversität. Der Schutz der Natur kann helfen, diese Kosten zu vermeiden.
11. **Kulturelle Werte:** Viele Kulturen haben eine tiefe Verbindung zur Natur und betrachten sie als Teil ihres Erbes. Der Verlust von natürlichen Lebensräumen kann auch den Verlust kultureller Identität bedeuten.
12. **Politischer Druck:** In Deutschland gibt es einen starken politischen Druck von Bürgern und Organisationen, die sich für den Naturschutz einsetzen. Dies führt dazu, dass Regierungen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt ergreifen müssen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Zudem kann ein Projekt nach § 34 Abs. 3 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn „die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen“ vorgesehen sind (vgl. § 34 Abs. 5 BNatSchG).

und

....Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, S2 BNatSchG.....

Auch das ist nicht möglich, da infolge des Projektes das *gesamte ökologische Netzwerk „Natura 2000“ in seiner Funktion und Kohärenz* nicht erhalten werden kann.

Weiter heißt es:

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben können die Ersatzmaßnahmen nicht sicherstellen, dass die Beeinträchtigung der biologischen Vielfalt durch das Vorhaben ausgeglichen werden können.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 2 Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet (74) DE 2528-331 „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geestacht“ (Seite 2)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Mit der Umsetzung der geplanten Elbbrücke sind erhebliche Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen des FFH-Gebiets Nr. 74 und den damit verbundenen Erhaltungszielen verbunden.

Wie der Verfasser selbst bemerkt, sind mit dem der Brückenbau erhebliche Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen des FFH-Gebiets Nr. 74 und den damit verbundenen Erhaltungszielen verbunden.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter führt der Entwurfsverfasser bei:

Erheblichen Beeinträchtigungen signifikanten Lebensraumtypen
die LRT auf Seite 2 auf spezifiziert diese in Tab. 1.

Das Projekt, das zu erheblichen Beeinträchtigungen bei signifikanten Lebensraumtypen führt, ist nicht zulässig, weil es gegen Umwelt- und Naturschutzgesetze verstößt. Diese Gesetze sollen die Biodiversität und die Integrität von Ökosystemen schützen. Hier sind einige Gründe, warum wir das Projekt ablehnen.

5. **Schutz der Biodiversität:** Signifikante Lebensraumtypen sind oft Lebensräume für bedrohte oder geschützte Arten. Eine Beeinträchtigung dieser Lebensräume wird zum Verlust von Artenvielfalt führen.
6. **Ökologische Funktionen:** Lebensräume erfüllen wichtige ökologische Funktionen, wie z.B. Wasserreinigung, Kohlenstoffspeicherung und Erosionsschutz. Ihre Zerstörung wird negative Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem haben.
7. **Öffentliches Interesse:** Der Schutz von Natur und Umwelt wird als öffentliches Interesse betrachtet. Das Projekt, läuft diesem Interesse zuwider und wird abgelehnt.
8. **Langfristige Folgen:** Die Beeinträchtigung von Lebensräumen wird langfristige und irreversible Schäden verursachen, die nicht nur die Tier- und Pflanzenwelt betreffen, sondern auch menschliche Gemeinschaften und deren Lebensqualität.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: Erhebliche Beeinträchtigung signifikanter Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie Biber

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

B 5.3 baubedingte Störungen der Reproduktionsorte am Kateminer Mühlenbach führen voraussichtlich zur Aufgabe des Reviers, erheblich

Das ist nicht zulässig aus mehreren wichtigen Gründen:

6. **Artenschutz:** Biber ist eine geschützte Arten. Ihre Lebensräume und Reproduktionsorte unterliegen speziellen gesetzlichen Bestimmungen, die darauf abzielen, ihre Populationen zu erhalten und zu schützen. Eingriffe in diese Bereiche verstoßen gegen Naturschutzgesetze.
7. **Ökologische Bedeutung:** Biber spielen eine wichtige Rolle im Ökosystem. Sie tragen zur Schaffung und Erhaltung von Feuchtgebieten bei, die wiederum zahlreiche andere Arten unterstützen. Störungen ihrer Reproduktionsorte werden negative Auswirkungen auf die gesamte Biodiversität haben.
8. **Nachhaltigkeit:** Die Störung von Reproduktionsorten wird langfristige Folgen für die Biberpopulation haben, einschließlich Rückgang oder sogar lokale Ausrottung. Dies widerspricht dem Prinzip der nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen.
9. **Öffentliches Interesse:** Der Schutz von bedrohten Arten und deren Lebensräumen ist ein Teil des öffentlichen Interesses. Projekte, die diesem Interesse schaden, sind abzulehnen.

10. Langfristige ökologische Folgen: Die Störung von Reproduktionsorten wird nicht nur die Biberpopulation beeinträchtigen, sondern auch weitreichende Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem haben, da viele andere Arten von den Lebensräumen abhängen, die durch Biber geschaffen werden.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum *Kateminer Mühlenbach* weiter oben.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: Erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Nr. 74
(Seite 3)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

In der folgenden Tabelle Tab.2 sind die durch das Vorhaben erheblich Beeinträchtigten Erhaltungsziele des FFH-Gebiets 74 aufgeführt

Hier wird im jeweiligen Fazit von *erheblichen Beeinträchtigungen* gesprochen und dies im Fazit auf Seite 4 auch so benannt.

Die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) können nicht erreicht werden.

Vor allem ist es so, dass das Erhaltungsziel durch diese Baumaßnahme nicht gefährdet werden darf.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.1 Darlegung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses
(Seite 5)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG).

Das ist nicht richtig.

Wie wir weiter oben schon beschrieben haben, ist der Naturschutz auch von **öffentlichem Interesse**, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes.

Zu: 3.2.1 Gewichtung des öffentlichen Interesses
(Seite 8)

Hier bezieht sich der Entwurfsverfasser im 2. Absatz auf das LROP, das ist unrichtig. Im LROP Änderung des LROP;

allgemeine Planungsabsichten

Bek. d. ML v. 25. 7. 2023 — 303-20302-1227/2023

steht:

In Abschnitt 4.1.3 (Straßenverkehr) sollen die getroffenen Festlegungen zum Straßenverkehr grundlegend überarbeitet werden. Die in Ziffer 01 und Ziffer 02 festgelegten Vorranggebiete Autobahn und Hauptverkehrsstraßen sollen zeichnerisch aktualisiert und anhand überarbeiteter Kriterien neu festgelegt werden.

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu streichen.

Weiter wird das:

Regionalen Raumordnungsprogramms 2004 für den Landkreis Lüchow-Dannenberg zitiert.

Auch das ist nicht mehr richtig, da dieses RROP im Augenblick im Entwurf ist.

Dort heißt es:

Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.

Das RROP muss danach auch entsprechend geändert werden.

Wir bitten deshalb, diese Punkte zu streichen.

Zu: **3.2.2 Gewichtung des Integritätsinteresses** (Seite 9)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Entscheidend für das Gewicht des Integritätsinteresses ist im Wesentlichen das Ausmaß der Beeinträchtigungen des betroffenen Natura 2000-Gebiets.

Das Gewicht des Integritätsinteresses darf nicht zu Ungunsten der Natur ausfallen, weil dies mehrere grundlegende Prinzipien des Umwelt- und Naturschutzes verletzt. Hier sind einige der wichtigsten Gründe:

7. **Nachhaltigkeit:** Der Schutz der natürlichen Umwelt ist entscheidend für die langfristige Nachhaltigkeit von Ökosystemen. Wenn das Integritätsinteresse (z.B. wirtschaftliche oder soziale Interessen) über den Schutz der Natur gestellt wird, kann dies zu irreversiblen Schäden an Ökosystemen führen, die für zukünftige Generationen von Bedeutung sind.
8. **Biodiversität:** Die Erhaltung der biologischen Vielfalt ist von zentraler Bedeutung für das Funktionieren von Ökosystemen. Ein Ungleichgewicht zugunsten menschlicher Interessen kann zum Verlust von Artenvielfalt führen, was wiederum negative Auswirkungen auf die Stabilität und Resilienz von Ökosystemen hat.
9. **Ökologische Funktionen:** Natürliche Systeme bieten zahlreiche ökologische Dienstleistungen, wie Wasserreinigung, Klimaregulierung und Nahrungsproduktion. Wenn das Integritätsinteresse über den Schutz dieser Systeme gestellt wird, können diese wichtigen Funktionen beeinträchtigt werden, was letztlich auch menschlichen Gemeinschaften schadet.
10. **Rechtliche Rahmenbedingungen:** In der BRD gibt es Gesetze und internationale Abkommen, die den Schutz der Natur und gefährdeter Arten vorschreiben. Diese rechtlichen Rahmenbedingungen sollen sicherstellen, dass Umweltinteressen angemessen gewichtet werden und nicht zugunsten kurzfristiger wirtschaftlicher Vorteile vernachlässigt werden.

11. **Ethische Verantwortung:** Es gibt eine ethische Verantwortung gegenüber zukünftigen Generationen und anderen Lebewesen, die auf eine intakte Umwelt angewiesen sind. Das Übergewicht des Integritätsinteresses könnte als moralisch fragwürdig angesehen werden, da es die Rechte anderer Lebewesen und zukünftiger Generationen ignoriert.
12. **Öffentliches Interesse:** Der Schutz der Natur wird oft als Teil des öffentlichen Interesses betrachtet. Eine Politik oder Praxis, die das Integritätsinteresse über den Umweltschutz stellt, wird dem allgemeinen Wohl widersprechen und zu sozialem Unfrieden führen.

Diese Gründe belegen warum die vom Verfasser nachfolgenden aufgeführten LRT a.) bis e.) zu schützen sind.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser und g.):

Es ist davon auszugehen, dass nach der erfolgreichen Umsetzung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets 74 durch das Brückenvorhaben zurückbleiben.

Wie wir weiter oben unter

5.3 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen
und

5.3.1 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, Satz 1 BNatSchG
schon erläutert haben, wird die nicht der Fall sein.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **3.3 Abwägung**
(Seite 12)

Wir teilen, wie wir weiter oben schon begründet haben die dort gemachten Aussagen in keiner Weise.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **4 Alternativen**
(Seite 15)

Alle hier aufgeführten Trassenvarianten und Alternativen ändern nichts an der für den Natur- und Artenschutz katastrophalen Auswirkung an der geplanten Brücke.

Zu: **5 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung**
(Seite 22)

Wie wir weiter oben unter

5.3 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen
und

5.3.1 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, Satz 1 BNatSchG
schon erläutert haben, wird die nicht der Fall sein.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.2.4 Wirksamkeit der Maßnahmen** (Seite 24)

Die bloße Eignung einer Maßnahme als Kohärenzsicherungsmaßnahme ist nicht ausreichend, weil es im Kontext des Naturschutzrechts und insbesondere bei Eingriffen in geschützte Gebiete wie Natura 2000 nicht nur darauf ankommt, dass eine Maßnahme theoretisch geeignet ist, die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes zu sichern. Vielmehr ist es essenziell, dass die Maßnahme tatsächlich wirksam ist und in der Praxis nachweislich die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen vollständig ausgleicht.

Gründe, warum die Eignung allein nicht ausreicht:

6. **Wirksamkeit und Erfolgskontrolle:** Es muss sichergestellt werden, dass die Maßnahme in der Realität die intendierten Effekte erzielt. Eine theoretische Eignung ohne praktische Nachweise der Wirksamkeit birgt das Risiko, dass die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes langfristig beeinträchtigt wird.
7. **Rechtsvorgaben und Anforderungen:** Gemäß den Vorgaben der FFH-Richtlinie (92/43/EWG) und des Bundesnaturschutzgesetzes sind bei erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten strenge Anforderungen an Ausnahmen und Kompensationsmaßnahmen gestellt. Es muss nachgewiesen werden, dass die Maßnahmen geeignet sind, den günstigen Erhaltungszustand der betroffenen Arten und Lebensräume zu bewahren oder wiederherzustellen.
8. **Verhältnismäßigkeit und Angemessenheit:** Die Maßnahmen müssen nicht nur geeignet, sondern auch erforderlich und angemessen sein. Das bedeutet, es müssen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen werden, um die negativen Auswirkungen zu minimieren, und es darf keine weniger einschneidende Alternative geben.
9. **Dokumentation und Nachvollziehbarkeit:** Für Genehmigungsbehörden und gegebenenfalls Gerichte muss nachvollziehbar sein, dass die Maßnahmen ausreichend sind. Dies erfordert eine Evaluation ihrer potenziellen Wirksamkeit.
10. **Langfristige Sicherung:** Die Maßnahmen müssen langfristig angelegt sein und dauerhaft die Kohärenz sichern. Temporäre oder unzureichende Maßnahmen können langfristig zu Verlusten von Biodiversität führen.

Die unter 2.) gesagte Eignung ist nicht machbar.

Die Eignung ist zwar ein notwendiges Kriterium, aber nicht allein ausschlaggebend. Es bedarf einer umfassenden Prüfung und Nachweisführung, dass die Kohärenzsicherungsmaßnahmen effektiv, ausreichend dimensioniert und nachhaltig sind, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und den Schutz der Natur sicherzustellen.

Zu: **5.2.5 Kompatibilität der Maßnahmen mit den Erhaltungszielen des vorgesehenen Maßnahmenraums** (Seite 25)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Derzeit ist für das FFH-Gebiet 74 kein vollständiger Managementplan vorhanden

Da dieser nicht vorliegt, können die vom Verfasser weiter oben gemachten Aussagen zu den Erhaltungs- und Ausgleichsmaßnahme nicht gewertet werden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen entsprechen somit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets.

Wie wir weiter oben unter

5.3 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen
und

5.3.1 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nach § 34 Abs. 5, Satz 1 BNatSchG
schon erläutert haben, wird die nicht der Fall sein.

Kohärenzsicherungsmaßnahmen und artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen dienen unterschiedlichen Schutzzielen und rechtlichen Anforderungen im Naturschutzrecht.

Kohärenzsicherungsmaßnahmen beziehen sich auf den Schutz von Natura 2000-Gebieten nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie). Wenn ein Projekt oder Plan trotz negativer Auswirkungen auf ein solches Schutzgebiet aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses durchgeführt werden muss und keine Alternativlösungen vorhanden sind, sind gemäß Artikel 6 Absatz 4 der FFH-Richtlinie Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Diese sollen die Kohärenz des Natura 2000-Netzwerks erhalten, indem sie beispielsweise gleichwertige Lebensräume an anderer Stelle schaffen oder verbessern.

Artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen hingegen sind erforderlich, wenn durch ein Vorhaben streng geschützte Arten beeinträchtigt werden. Nach den Artikeln 12 bis 16 der FFH-Richtlinie sowie nationalem Artenschutzrecht (z. B. Bundesnaturschutzgesetz in Deutschland) ist es verboten, bestimmte geschützte Tier- und Pflanzenarten zu töten, zu verletzen, ihre Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zu zerstören oder sie anderweitig zu beeinträchtigen. Wenn solche Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, müssen spezifische Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen ergriffen werden, um die betroffenen Arten zu schützen und ihre Populationen zu erhalten.

Der Hauptgrund, weshalb Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht als Ersatz für artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen dienen können, liegt in der unterschiedlichen Zielrichtung und rechtlichen Grundlage beider Maßnahmentypen:

5. **Unterschiedliche Schutzgüter:** Kohärenzsicherungsmaßnahmen zielen auf den Erhalt der Schutzgebietsnetzwerke ab, während artenschutzrechtliche Maßnahmen den Schutz einzelner Arten und ihrer Populationen betreffen.
6. **Rechtliche Unabhängigkeit:** Beide Maßnahmentypen sind in verschiedenen Artikeln der FFH-Richtlinie und in nationalen Gesetzen verankert und verfolgen eigenständige Schutzziele. Die Erfüllung der einen Pflicht entbindet nicht von der Erfüllung der anderen.
7. **Nicht-Austauschbarkeit:** Die spezifischen Anforderungen und Ziele der artenschutzrechtlichen Maßnahmen können nicht durch Gebietsbezogene Maßnahmen erfüllt werden. Artenschutz erfordert oft detaillierte Kenntnisse

über die betroffenen Arten und maßgeschneiderte Maßnahmen zu ihrem Schutz.

8. **Kumulative Verpflichtungen:** Bei Projekten, die sowohl Gebietsschutz- als auch Artenschutzbelange berühren, müssen beide Aspekte parallel betrachtet und entsprechende Maßnahmen für beide Bereiche ergriffen werden.

Zusammenfassend können Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht dazu dienen, artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen auszugleichen, da sie unterschiedliche Schutzziele verfolgen und auf separaten rechtlichen Anforderungen basieren. Beide Maßnahmen sind notwendig, um einen umfassenden Schutz der biologischen Vielfalt auf Ebene der Lebensräume und der einzelnen Arten zu gewährleisten. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.3 Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz der erheblichen Beeinträchtigungen des Reproduktionshabitats des Bibers**
(Seite 26)

Hier gilt das schon gesagte zu vorangegangenen Abschnitt.
Das trifft auch für die in Tab. 3 Seite 30 gemachten Aussagen.

Die auf Seite 32 im 1. Absatz gemachten Aussagen sind keine Begründung dafür, die schon im vorangegangenen Abschnitt gemachten Erläuterungen auszuhebeln.

Zu: **7 Zusammenfassung der Abweichungsprüfung/ Fazit**
(Seite 33)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Mit der Umsetzung der geplanten Elbbrücke sind erhebliche Beeinträchtigungen von maßgeblichen Bestandteilen des FFH-Gebiets 74 und den Erhaltungszielen verbunden. Wenn dem so ist, dann ist auch eine Genehmigung des Projektes nicht möglich.

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Brückenvorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig.

Das öffentliche Interesse: Der Naturschutz hat auch ein öffentliches Interesse, da er zur Lebensqualität, zum Erhalt von Landschaften und zur Förderung des Tourismus beiträgt. Das öffentliche Interesse, das der Verfasser im Zusammenhang mit der Planung geäußert hat, haben wir an anderer Stelle weiter oben schon in Frage gestellt und steht im krassen Gegensatz zu dem öffentlichen Interesse des Naturschutzes.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **U.19.5-UVP-Bericht-Elbbruecke-240419**

Zu: **4.5 Übergeordnete Planungen**
4.5.7 Landschaftsrahmenplan des Landkreis Lüchow-Dannenberg
(Seite 15)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der Landschaftsrahmenplan (LRP) des Landkreises Lüchow-Dannenberg ist derzeit in Bearbeitung. Im Rahmen der strategischen Umweltprüfung findet derzeit die Öffentlichkeitsbeteiligung für den LRP statt (bis zum 15.02.2024).

Das ist nicht mehr richtig und somit auch nicht aktuell.
Wir bitten deshalb, diese Punkte zu berichtigen.

Zu: **5 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile**

5.1 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

(Seite 19)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Schutzgut Menschen stellt im Rahmen des UVP-Berichts, insbesondere auf die menschliche Gesundheit und auf die Bedingungen seiner Lebensqualität ab. Somit zählen die Gesundheit und das Wohlbefinden zu den Schutzgütern im Sinne des UVPG (GASSNER et al. 2010)

Das Schutzgut "Mensch" im Sinne des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) bezieht sich traditionell auf die menschliche Gesundheit und das Wohlbefinden im Kontext von Umweltauswirkungen. In der Darstellung von Gassner et al. aus dem Jahr 2010 werden diese Aspekte entsprechend dem damaligen Stand von Gesetzgebung und Forschung adressiert.

Seit 2010 haben sich jedoch sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene bedeutende Veränderungen ergeben, die dazu führen, dass die frühere Auffassung als veraltet betrachtet werden kann:

Aktualisierung der EU-Richtlinien: Mit der Novellierung der EU-Umweltverträglichkeitsprüfungsrichtlinie durch die Richtlinie 2014/52/EU wurden die Anforderungen an Umweltverträglichkeitsprüfungen erweitert. Insbesondere wurde der Fokus auf das Schutzgut "Mensch" vertieft und präzisiert.

1. **Erweiterter Gesundheitsbegriff:** Der moderne Ansatz umfasst nicht mehr nur die physische Gesundheit, sondern betrachtet auch psychische Gesundheit und sozioökonomische Faktoren. Aspekte wie Lebensqualität, soziale Teilhabe und psychisches Wohlbefinden sind in den Fokus gerückt.
2. **Wechselwirkungen zwischen Umwelt und Mensch:** Neuere Erkenntnisse betonen die komplexen Wechselwirkungen zwischen Umweltfaktoren und der menschlichen Gesundheit. Beispielsweise werden kumulative Effekte, langzeitige Expositionen und indirekte Auswirkungen stärker berücksichtigt.
3. **Inklusion vulnerabler Gruppen:** Es besteht ein verstärktes Bewusstsein für die besondere Betroffenheit bestimmter Bevölkerungsgruppen, wie Kinder, ältere Menschen oder sozial benachteiligte Personen. Der Schutz dieser Gruppen erfordert spezifische Betrachtungen in Umweltprüfungen.
4. **Nachhaltigkeitsprinzip und integrierte Ansätze:** Heutige Umweltprüfungen integrieren das Nachhaltigkeitsprinzip stärker und betrachten ökologische, ökonomische und soziale Dimensionen ganzheitlich. Dies spiegelt sich in der erweiterten Betrachtung des Schutzguts "Mensch" wider.
5. **Gesellschaftliche Entwicklungen:** Die steigende Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Umwelt- und Gesundheitsthemen hat zu höheren Erwartungen und Anforderungen an Umweltverträglichkeitsprüfungen geführt. Themen wie Umweltgerechtigkeit und partizipative Planung sind wichtiger geworden.

Die Darstellung des Schutzguts "Mensch" nach Gassner et al. 2010 berücksichtigt diese Entwicklungen nicht oder nur unzureichend. Um aktuellen gesetzlichen Vorgaben und wissenschaftlichen Erkenntnissen gerecht zu werden, ist es notwendig, das Schutzgut "Mensch" umfassender und differenzierter zu betrachten. Dies beinhaltet die Berücksichtigung neuer Umweltbelastungen, veränderter Risikoabschätzungen und die Einbindung sozialwissenschaftlicher Aspekte.

Zusammenfassend ist das Schutzgut "Mensch" im Sinne des UVPG nach Gassner et al. 2010 als veraltet anzusehen, weil es den gestiegenen Anforderungen und dem erweiterten Verständnis von Mensch-Umwelt-Interaktionen nicht mehr gerecht wird. Aktuelle Ansätze erfordern eine ganzheitliche Betrachtung, die über die in der älteren Literatur dargestellten Konzepte hinausgeht.

Dies betrifft auch den Punkt **5.1.1 Ziele des Umweltschutzes (Umweltziele)**. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.1.4 Bewertung** (Seite 23)

Auch hier zitiert der Verfasser (*GASSNER et al. 2010*). Wie wir schon im vorangegangenen Abschnitt erläutert haben ist diese Bewertung im Sinne des UVPG nach Gassner et al. 2010 als veraltet anzusehen. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.2.1.2 Bestand** (Seite 27)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Untersuchungsgebiet konnten insgesamt sieben Lebensraumtypen (LRT) gemäß FFH-RL nachgewiesen werden (s. Tab. 3).

Die sieben im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Lebensraumtypen (LRT), die gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie, 92/43/EWG) der Europäischen Union geschützt sind, dürfen nicht zerstört werden aus folgenden Gründen:

1. **Schutzpflicht gemäß FFH-Richtlinie:** Die FFH-Richtlinie verpflichtet alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union, bestimmte natürliche Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse zu schützen, zu erhalten und gegebenenfalls wiederherzustellen. Diese Lebensraumtypen sind in Anhang I der Richtlinie aufgeführt und gelten als besonders wertvoll und schützenswert.
2. **Erhaltung der biologischen Vielfalt:** Die geschützten Lebensraumtypen spielen eine entscheidende Rolle für die Erhaltung der Biodiversität. Sie bieten Lebensräume für eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten, darunter auch seltene und bedrohte Arten. Ihre Zerstörung würde zu einem Verlust an Biodiversität führen und das ökologische Gleichgewicht stören.
3. **Vermeidungsverbot:** Gemäß Artikel 6 Absatz 2 der FFH-Richtlinie sind Mitgliedstaaten verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um in den besonderen Schutzgebieten eine Verschlechterung der natürlichen Lebensräume sowie Störungen von Arten zu vermeiden, für die die Gebiete ausgewiesen wurden.

4. **Kohärenz des Natura 2000-Netzwerks:** Die Lebensraumtypen sind Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000. Die Zerstörung dieser Lebensräume würde die Kohärenz und Funktion dieses Netzwerks beeinträchtigen. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die Kohärenz des Natura 2000-Netzwerks zu erhalten und zu stärken.
5. **Nationale gesetzliche Verpflichtungen:** Die Vorgaben der FFH-Richtlinie sind in nationales Recht umgesetzt worden (z. B. im BNaSchG in Deutschland).
6. **Ökologische und gesellschaftliche Verantwortung:** Der Schutz dieser Lebensraumtypen ist nicht nur eine gesetzliche Pflicht, sondern auch eine ökologische und gesellschaftliche Verantwortung. Sie tragen zur Klimaregulation, Wasserkreislauf, Bodenfruchtbarkeit und vielen weiteren Ökosystemdienstleistungen bei, von denen auch der Mensch profitiert.

Zusammenfassend dürfen die sieben nachgewiesenen Lebensraumtypen nicht zerstört werden, weil:

Sie gesetzlich auf europäischer und nationaler Ebene geschützt sind. Ihre Zerstörung gegen das Vermeidungsgebot der FFH-Richtlinie verstoßen würde. Sie essentiell für den Erhalt der Biodiversität und der ökologischen Funktionen sind. Rechtliche Konsequenzen drohen, wenn gegen die Schutzbestimmungen verstoßen wird.

Der Schutz dieser Lebensraumtypen ein zentrales Element des nachhaltigen Umweltmanagements ist.

Die Achtung dieser Schutzbestimmungen ist entscheidend, um natürliche Ressourcen für zukünftige Generationen zu bewahren und internationalen Verpflichtungen zum Naturschutz nachzukommen.

Diese Feststellung betrifft im folgenden auch die Ziffern

5.2.2 Fauna

- 5.2.2.1 Avifauna: Brutvögel in Tab. 4,**
- 5.2.2.2 Avifauna: Gast- und Rastvögel (Zugvögel) in Tab.5 bis 8 ,**
- 5.2.2.3 Biber (Elbebiber),**
- 5.2.2.4 Fischotter,**
- 5.2.2.5 Fledermäuse in Tab, 9,**
- 5.2.2.6 Amphibien in Tab. 10,**
- 5.2.2.7 Keim- und Blattfußkrebis in Tab. 11,**
- 5.2.2.8 Libellen in Tab. 12,**
- 5.2.2.9 Tagfalter einschl. Widderchen in Tab. 13,**
- 5.2.2.10 Heuschrecken in Tab. 14 ,**
- 5.2.2.11 Reptilien in Tab. 15.**

Zu: **5.2.2.12 Fische**
(Seite 71)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Es wurden in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden aufgrund der vorhandenen, aktuellen Datenlage keine vorhabenbezogenen Kartierungen in Bezug auf die Fisch- und Rundmaulfauna durchgeführt.

Vorhabenbezogene Kartierungen der Fisch- und Rundmaulfauna aus den Jahren 2012 bis 2021 können aus mehreren Gründen für eine aktuelle Bewertung nicht herangezogen werden:

1. **Veraltete Datenbasis:** Fischpopulationen und die Verbreitung von Rundmäulern können sich innerhalb weniger Jahre erheblich verändern. Faktoren wie Umweltbedingungen, Gewässerveränderungen, Verschmutzungen oder invasive Arten beeinflussen die Zusammensetzung der Fischfauna. Daten aus der Zeitspanne 2012-2021 spiegeln möglicherweise nicht mehr den aktuellen Zustand wider und könnten zu falschen Schlussfolgerungen führen.
2. **Gesetzliche Anforderungen an die Aktualität:** Nach geltendem Recht und gängigen Fachstandards müssen ökologische Daten aktuell sein. In der Regel gelten Kartierungen, die älter als drei bis fünf Jahre sind, als nicht mehr ausreichend, um den gegenwärtigen Zustand der Biodiversität zu bewerten. Dies ist insbesondere wichtig für Umweltverträglichkeitsprüfungen und artenschutzrechtliche Prüfungen, bei denen die aktuelle Situation korrekt abgebildet werden muss.
3. **Methodische Weiterentwicklungen:** Seit 2012 haben sich die Methoden der Erfassung und Bewertung von Fisch- und Rundmaulfauna weiterentwickelt. Neue Technologien und verbesserte Erfassungsmethoden, wie z.B. Umwelt-DNA (eDNA)-Analysen, ermöglichen präzisere und umfassendere Daten. Ältere Kartierungen könnten diese Methoden nicht berücksichtigt haben und somit weniger genaue oder vollständige Ergebnisse liefern.
4. **Veränderungen im Rechtsrahmen:** Es können sich in der Zwischenzeit gesetzliche Bestimmungen geändert haben, etwa durch Aktualisierungen von Schutzlisten oder neue Richtlinien auf nationaler oder EU-Ebene. Arten, die früher nicht geschützt waren, können inzwischen einen Schutzstatus haben, oder es gibt neue Anforderungen an die Bewertung von Auswirkungen auf bestimmte Arten oder Lebensräume.
5. **Umwelt- und Klimaveränderungen:** Die Auswirkungen des Klimawandels und anderer Umweltveränderungen können dazu führen, dass bestimmte Arten abwandern, neue Arten sich ansiedeln oder Lebensräume sich verändern. Ältere Daten erfassen diese Dynamik nicht und sind daher nicht repräsentativ für die aktuelle Situation.
6. **Regionale Veränderungen und Projekte:** In der Zeit seit der letzten Kartierung könnten in der Region weitere Projekte realisiert worden sein, die kumulative Effekte auf die Fisch- und Rundmaulfauna haben. Ohne aktuelle Daten ist es schwierig, diese Effekte angemessen zu berücksichtigen.
7. **Qualität und Vollständigkeit der Daten:** Es kann sein, dass die älteren Kartierungen nicht alle relevanten Arten erfasst haben oder dass es Lücken in den Daten gibt. Moderne Standards verlangen eine umfassende und detaillierte Erfassung aller relevanten Arten und ihrer Lebensräume.
8. **Anforderungen an die Bewertungsmethodik:** Die Bewertungsmethoden haben sich weiterentwickelt, und es gibt neue Erkenntnisse über die Ökologie und den Schutzbedarf von Fisch- und Rundmaularten. Ältere Kartierungen, die nach veralteten Methoden durchgeführt wurden, erfüllen möglicherweise nicht die heutigen Anforderungen an eine fachgerechte Bewertung.
9. **Veränderungen in der Gewässerökologie:** Ereignisse wie Hochwasser, Trockenperioden oder menschliche Eingriffe (z.B. Baumaßnahmen, Änderungen in der Gewässerstruktur) können die Gewässerökologie und

damit die Fischfauna erheblich beeinflussen. Aktuelle Kartierungen sind notwendig, um den aktuellen ökologischen Zustand zu erfassen.

Zusammenfassend können vorhabenbezogene Kartierungen aus dem Zeitraum 2012-2021 nicht für eine aktuelle Bewertung herangezogen werden, weil sie:

- Nicht den aktuellen Zustand der Fisch- und Rundmaulfauna widerspiegeln.
- Möglicherweise nicht den aktuellen gesetzlichen und methodischen Anforderungen entsprechen.
- Veränderungen in Umweltbedingungen, gesetzlichen Rahmenbedingungen und Bewertungsstandards seit ihrer Erstellung nicht berücksichtigen.

Für eine valide und rechtssichere Bewertung ist es daher erforderlich, aktuelle Daten zu erheben, die den heutigen fachlichen Standards entsprechen und die aktuelle Situation der Fisch- und Rundmaulfauna korrekt abbilden.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.3 Schutzgut Fläche** (Seite 75)

In Deutschland darf nicht noch mehr Fläche für den Straßenbau verbraucht werden, weil der Schutz von Umwelt und Ressourcen, die nachhaltige Raumentwicklung und rechtliche Vorgaben den Flächenverbrauch begrenzen. Hier sind die Hauptgründe im Detail:

Schutz der Umwelt und Biodiversität:

1. **Verlust von Lebensräumen:** Neue Straßen führen zur Versiegelung von Böden und zur Zerstörung natürlicher Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Dies trägt zum Rückgang der Biodiversität bei.
2. **Fragmentierung der Landschaft:** Straßen zerschneiden Ökosysteme und trennen Tierpopulationen. Dies erschwert die Wanderung von Wildtieren und kann zu genetischer Verarmung führen.
3. **Beeinträchtigung von Schutzgebieten:** Viele potenzielle Flächen für den Straßenbau liegen in oder nahe an Naturschutzgebieten, was zu Konflikten mit dem Naturschutzrecht führt.

Bodenversiegelung und ihre Auswirkungen:

4. **Verringerung der Bodenfunktionen:** Versiegelte Böden können kein Wasser mehr aufnehmen, was die Grundwasserneubildung beeinträchtigt und zur Austrocknung von Böden führt.
5. **Erhöhtes Hochwasserrisiko:** Mehr versiegelte Flächen führen zu höherem Oberflächenabfluss, was das Risiko von Überschwemmungen in Siedlungsgebieten erhöht.
6. **Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche:** Deutschland verfügt über begrenzte landwirtschaftliche Flächen. Deren Verlust gefährdet die regionale Lebensmittelproduktion und -sicherheit.

Nachhaltige Raumentwicklung und Flächensparziele:

7. **Politische Zielsetzung:** Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den täglichen Flächenverbrauch zu reduzieren. Bis 2030 soll der Netto-Flächenverbrauch idealerweise auf null gesenkt werden ("Netto-Null-Flächenverbrauch").

Wir möchten aufgrund des IPCC-Berichtes darauf hinweisen, dass:

- In Deutschland wird Jahr für Jahr immer mehr Fläche versiegelt wird. Rechnerisch entspricht dies einem Zuwachs von durchschnittlich 180 ha oder beinahe 2 km² pro Tag (Umweltbundesamt)
- Im Jahr 1992 betrug die Fläche der Siedlungen und Verkehrsflächen ca. 40`000 km².
- Im Jahr 2013 betrug diese Fläche bereits etwa 48`000 km², somit eine Steigerung von über 20 Prozent.
- Im Jahre 2019 waren es dann schon 51`489 km²

8. **Nachhaltigkeitsstrategie:** Begrenzter Flächenverbrauch ist Teil der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie und dient dazu, Ressourcen für zukünftige Generationen zu bewahren.

Klimaschutz und Energieeffizienz:

9. **Reduzierung von Treibhausgasemissionen:** Der Bau und Betrieb von Straßen verursacht erhebliche CO₂-Emissionen. Mehr Straßen fördern zudem den Autoverkehr, was den Klimaschutzziele widerspricht. Förderung nachhaltiger Mobilität: Statt in den Ausbau von Straßen zu investieren, sollen umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Bahn, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gefördert werden.

Rechtliche Vorgaben und Planungsvorschriften:

10. **Bundesnaturschutzgesetz und Baugesetzbuch:** Diese Gesetze schreiben vor, dass Eingriffe in Natur und Landschaft auf das notwendige Maß zu begrenzen sind und Alternativen geprüft werden müssen.
11. **Umweltprüfungen:** Projekte wie Straßenbau unterliegen strengen Umweltverträglichkeitsprüfungen, bei denen negative Auswirkungen auf Umwelt und Mensch bewertet werden. Negative Befunde werden zum Ablehnen von Projekten führen.
12. **Europarechtliche Vorgaben:** EU-Richtlinien wie die FFH-Richtlinie verpflichten Deutschland zum Schutz bestimmter Lebensräume und Arten, was den Flächenverbrauch zusätzlich einschränkt.

Sozioökonomische Faktoren:

13. **Kosten für die Allgemeinheit:** Der Ausbau von Straßen verursacht hohe Kosten für Bau und Unterhalt, die von der öffentlichen Hand getragen werden. Gleichzeitig stehen diese Mittel dann nicht für andere wichtige Bereiche wie Bildung oder Gesundheit zur Verfügung.
14. **Flächenkonkurrenz:** Es gibt einen steigenden Bedarf an Flächen für Wohnraum, erneuerbare Energien und Naturschutz. Mehr Flächenverbrauch für Straßen verschärft diese Konkurrenz.

Gesellschaftlicher Wandel und Bewusstseinsänderung:

15. **Nachhaltigkeitsbewusstsein:** In der Gesellschaft gibt es ein zunehmendes Bewusstsein für Umwelt- und Klimaschutz. Der Widerstand gegen großflächige Infrastrukturprojekte wächst.
16. **Verkehrswende:** Es besteht ein politischer und gesellschaftlicher Konsens darüber, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten und den Individualverkehr zu reduzieren.

Zusammenfassend ist der begrenzte Flächenverbrauch beim Straßenbau in Deutschland essentiell, um ökologische, ökonomische und soziale Ziele zu erreichen. Die Minimierung des Flächenverbrauchs trägt dazu bei, die Umwelt zu schützen, den Klimawandel zu bekämpfen, nachhaltige Lebensweisen zu fördern und rechtlichen Verpflichtungen nachzukommen.

Aufgrund all dieser negativen Auswirkungen ist eine Ablehnung des Bauprojekts zwingend geboten.

Zu: **5.4.1 Ziele des Umweltschutzes (Umweltziele)**

(Seite 79)

Diese Ziele stehen im krassen Gegensatz zum Bau einer Brücke mit der damit verbundene Verkehrszunahme.

Dieser Aspekt verdeutlicht, weshalb eine Ablehnung geboten ist.

Zu: **5.4.5 Empfindlichkeit**

Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung/ Teilversiegelung

(Seite 89)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Sämtliche unversiegelte Böden des Untersuchungsgebiets weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Bodenversiegelung auf, da eine Bodenversiegelung mit einem vollständigen Verlust von Bodenfunktionen einhergeht.

Unversiegelte Böden in dem Untersuchungsgebiet, die eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Bodenversiegelung aufweisen, dürfen nicht bebaut werden aus folgenden Gründen:

1. **Erhalt wichtiger Bodenfunktionen:** Böden erfüllen zahlreiche essenzielle Funktionen im Ökosystem. Sie sind Lebensraum für Mikroorganismen, Pflanzen und Tiere, speichern Wasser und Nährstoffe, filtern Schadstoffe und sind für den natürlichen Kreislauf von Kohlenstoff, Stickstoff und anderen Elementen unerlässlich. Eine Versiegelung dieser Böden würde diese Funktionen erheblich beeinträchtigen oder völlig zerstören.
2. **Wasserhaushalt und Grundwasserneubildung:** Unversiegelte Böden ermöglichen die Versickerung von Niederschlagswasser und tragen zur Grundwasserneubildung bei. Bei versiegelten Flächen gelangt das Wasser direkt in die Kanalisation, was zu einer Verminderung der Grundwasserressourcen und zu erhöhtem Hochwasserrisiko führen kann. Böden mit hoher Empfindlichkeit sind oft besonders wichtig für die Wasserspeicherung und -reinigung.
3. **Klimaschutz und Mikroklima:** Böden sind bedeutende Kohlenstoffspeicher. Die Bebauung und Versiegelung empfindlicher Böden können zur Freisetzung von Treibhausgasen führen und somit den Klimawandel verstärken. Zudem beeinflussen unversiegelte Böden das lokale Mikroklima positiv durch Verdunstungskühlung, während versiegelte Flächen zur Aufheizung beitragen.
4. **Erhaltung der Biodiversität:** Empfindliche Böden beherbergen oft eine hohe Artenvielfalt an Pflanzen, Tieren und Mikroorganismen. Diese Biodiversität ist für das Funktionieren von Ökosystemen unerlässlich. Eine Bebauung würde zum Verlust von Lebensräumen führen und lokale Ökosysteme schädigen.

5. **Bodenerosion und Degradation:** Unversiegelte Böden mit hoher Empfindlichkeit sind anfällig für Erosion und Degradation, wenn sie gestört werden. Eine Bebauung kann diese Prozesse beschleunigen, was zu einem dauerhaften Verlust der Bodenfruchtbarkeit und Struktur führt.
6. **Rechtliche Vorgaben und Schutzbestimmungen:** In vielen Ländern gibt es gesetzliche Bestimmungen zum Schutz empfindlicher Böden. Diese Gesetze zielen darauf ab, Bodenfunktionen zu erhalten, Umweltbelastungen zu minimieren und nachhaltige Landnutzung zu fördern. Eine Bebauung würde gegen diese Vorgaben verstoßen.
7. **Nachhaltige Landnutzung und Flächenressourcenschutz:** Der sparsame Umgang mit Boden als endlicher Ressource ist ein zentrales Ziel nachhaltiger Entwicklung. Unversiegelte und empfindliche Böden müssen für zukünftige Generationen erhalten bleiben.
8. **Ökosystemdienstleistungen:** Empfindliche Böden erbringen wertvolle Ökosystemdienstleistungen wie Wasserreinigung, Nährstoffkreisläufe, Klimaregulierung und Bereitstellung von Lebensräumen. Der Verlust dieser Dienstleistungen durch Bebauung hätte negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesellschaft.
9. **Risiken für die Infrastruktur:** Empfindliche Böden können Eigenschaften aufweisen, die für Bauwerke problematisch sind, wie z.B. Setzungsanfälligkeit oder hohe Grundwasserstände und Hochwasser.
10. **Kulturelle und landschaftliche Werte:** Diese Böden haben besondere kulturelle, historische oder landschaftliche Bedeutung. Ihre Bewahrung trägt zur Identität einer Region bei.

Zusammenfassend dürfen unversiegelte Böden mit hoher Empfindlichkeit gegenüber Bodenversiegelung nicht bebaut werden, um

- die natürlichen Bodenfunktionen zu erhalten,
- negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und das Klima zu vermeiden,
- die Biodiversität und Ökosystemdienstleistungen zu schützen,
- rechtliche Vorgaben einzuhalten,
- nachhaltige Landnutzung und Ressourcenschutz zu fördern,
- langfristige Schäden und Kosten für Mensch und Umwelt zu vermeiden.

Der Schutz dieser Böden ist entscheidend für die ökologische Balance, den Klimaschutz und das Wohlergehen heutiger und zukünftiger Generationen. Aus diesem Grund verlangen wir, das Projekt zu stoppen.

Zu: **5.5.2 Grundwasser**
(Seite 91)

Die Erhaltung und Erneuerung der Grundwasservorräte sowie die Kontrolle der Verlagerung von Stoffen aus dem Boden in das Grundwasser sind aus mehreren wichtigen Gründen geboten:

1. **Trinkwasserversorgung:** Grundwasser ist eine wesentliche Quelle für Trinkwasser. Eine Verschmutzung oder Übernutzung kann die Qualität und Verfügbarkeit von Trinkwasser gefährden, was direkte Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung hat.

2. **Ökosystemschutz:** Grundwasser speist viele Ökosysteme, einschließlich Feuchtgebiete, Flüsse und Seen. Eine Veränderung der Grundwasserqualität oder -quantität kann diese empfindlichen Ökosysteme stören und die Biodiversität beeinträchtigen.
3. **Vermeidung von Kontamination:** Der Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser kann langfristige Umwelt- und Gesundheitsprobleme verursachen. Diese Stoffe können schwer abbaubar sein und sich über weite Gebiete ausbreiten.
4. **Nachhaltigkeit:** Die Erhaltung des Grundwassers ist entscheidend für eine nachhaltige Wasserbewirtschaftung.
5. **Rechtliche Vorgaben:** In vielen Ländern gibt es gesetzliche Regelungen zum Schutz des Grundwassers, um sicherzustellen, dass es auch für zukünftige Generationen verfügbar bleibt.

Insgesamt ist der Schutz des Grundwassers ein wesentlicher Bestandteil einer integrierten Wasserressourcenbewirtschaftung, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt.

Der Bau einer Brücke verstößt gegen die oben gemachten Gebote.

Zu: **5.5.3 Oberflächengewässer**

5.5.3.1 Bestand

(Seite 95)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Als Fließgewässer sind die Elbe, der Kateminer Mühlenbach.....

Zu dem Kateminer Mühlenbach verweisen wir auf unsere Ausführungen unter

U.1_Erläuterungsbericht weiter oben.

Zu: **5.7 Schutzgut Landschaft**

(Seite 109)

Das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe ist ein Gebiet von internationaler Bedeutung, das aufgrund seiner einzigartigen, natürlichen und kulturellen Werte unter besonderem Schutz steht. Als Biosphärenreservat hat es die Aufgabe, des Schutzes der biologischen Vielfalt.

Das Landschaftsbild ist ein zentraler Bestandteil dieses Schutzes, da es die natürliche Schönheit, die Artenvielfalt und die ökologischen Prozesse repräsentiert, die für das Gebiet charakteristisch sind. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird negative Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt haben, die ökologischen Funktionen stören und den Wert des Gebiets für Bildung, Erholung und Tourismus mindern.

Zudem sind Eingriffe in das Landschaftsbild durch bauliche Veränderungen, Infrastrukturprojekte oder anderen Aktivitäten verboten, die das ökologische Gleichgewicht stören werden.

Um die natürlichen Lebensräume zu erhalten und den nachhaltigen Umgang mit der Umwelt zu fördern, sind daher strenge Regelungen wie das *Gesetz über das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" (NElbtBRG)* vorhanden, die den Schutz des Landschaftsbildes erfüllen.

Der Schutz des Landschaftsbildes im UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe ist also essenziell, um die ökologischen, kulturellen und sozialen Werte des Gebiets für jetzige und zukünftige Generationen zu bewahren. Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **5.7.2.2 Vertiefende Landschaftsbildanalyse**

(Seite 111)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Für die Analyse und Bewertung des Landschaftsbildes ist eine Abgrenzung der Landschaft in Einheiten erforderlich (vgl. ROTH 2012, KÖHLER & PREIS 2000).

sowie zu

5.7.4.2 Ergebnis der Landschaftsbildbewertung

Die Analyse und Bewertung des Landschaftsbildes, die auf einer Abgrenzung der Landschaft in einzelne Einheiten basiert, wie sie von ROTH (2012) sowie KÖHLER & PREIS (2000) vorgeschlagen wurde, wird in der heutigen Landschaftsplanung und -bewertung zunehmend kritisch betrachtet. Mehrere Gründe führen dazu, dass diese Methode als nicht mehr vollständig gültig oder angemessen erachtet wird:

1. **Dynamik und Komplexität von Landschaften:** Heutige Landschaften sind hochdynamische Systeme, die ständig Veränderungen unterliegen, sei es durch natürliche Prozesse oder menschliche Eingriffe. Eine starre Einteilung in Einheiten kann dieser Dynamik nicht gerecht werden und vernachlässigt die kontinuierlichen Übergänge und Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Landschaftselementen.
2. **Interdisziplinäre Ansätze:** Moderne Ansätze betonen die Bedeutung interdisziplinärer Methoden, die ökologische, soziale, kulturelle und ökonomische Aspekte integrieren. Die reine Fokussierung auf physische Landschaftseinheiten greift zu kurz und berücksichtigt nicht die vielfältigen Beziehungen und Wahrnehmungen der Menschen zur Landschaft.
3. **Subjektivität der Einheitenabgrenzung:** Die Abgrenzung von Landschaftseinheiten ist oft subjektiv und kann von verschiedenen Akteuren unterschiedlich interpretiert werden. Dies führt zu Inkonsistenzen und erschwert vergleichbare Bewertungen.
4. **Holistische Betrachtungsweisen:** Es gibt einen Trend hin zu holistischen oder ganzheitlichen Betrachtungsweisen, die die Landschaft als ein zusammenhängendes Ganzes sehen. Statt in Einheiten zu zerlegen, wird die Landschaft in ihrer Gesamtheit analysiert, um komplexe ökologische und soziale Netzwerke besser zu verstehen.
5. **Technologische Fortschritte:** Mit dem Fortschritt in Geoinformationssystemen (GIS), Fernerkundung und Datenanalyse sind feinere, kontinuierliche Analysen möglich geworden, die nicht mehr auf diskrete Einheiten angewiesen sind. Diese Technologien ermöglichen detailliertere und räumlich hochauflösende Bewertungen.
6. **Beteiligung der Öffentlichkeit:** Die Einbindung der lokalen Bevölkerung und Stakeholder in den Prozess der Landschaftsbewertung gewinnt an Bedeutung. Individuelle Wahrnehmungen und kulturelle Bedeutungen der Landschaft lassen sich besser durch partizipative Methoden erfassen als durch starre räumliche Einheiten.

7. **Ökosystemleistungsansatz:** Der Fokus hat sich hin zur Bewertung von Ökosystemleistungen verlagert, bei dem die Funktionen und Dienstleistungen, die eine Landschaft für Mensch und Natur erbringt, im Vordergrund stehen. Dieser Ansatz erfordert eine Betrachtung von Prozessen und Interaktionen über traditionelle Einheitengrenzen hinweg.
8. **Anpassung an globale Herausforderungen:** Themen wie Klimawandel, Biodiversitätsverlust und nachhaltige Entwicklung erfordern flexible und adaptive Methoden der Landschaftsplanung, die über statische Einheiten hinweg arbeiten können.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die traditionelle Methode der Landschaftsbildanalyse, die auf einer Abgrenzung in einzelne Einheiten basiert, nicht mehr als vollständig gültig angesehen wird, weil sie:

- die Komplexität und Dynamik moderner Landschaften unzureichend erfasst,
- interaktionen und Vernetzungen zwischen verschiedenen Landschaftselementen vernachlässigt,
- subjektive Interpretationen fördert, die die Vergleichbarkeit von Bewertungen erschweren.

Aktuelle Methoden streben daher nach umfassenderen, integrierten Ansätzen, die sowohl die physische Beschaffenheit der Landschaft als auch soziale, kulturelle und ökologische Aspekte einbeziehen. Diese Entwicklungen reflektieren ein erweitertes Verständnis von Landschaft, das ihrer multifunktionalen Rolle in einer sich wandelnden Welt besser gerecht wird.

Daraus leiten wir unsere Forderung ab, das Projekt zu beenden.

Zu: 7 Alternativenprüfung (Seite 129)

Die Prüfung von Alternativen im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens (ROV) ist ein entscheidender Schritt, um die Auswirkungen geplanter Vorhaben auf Raum und Umwelt umfassend zu bewerten. Eine wesentliche Komponente dieser Alternativenprüfung ist die sogenannte Nullvariante oder Nullalternative, also die Option, das Vorhaben nicht durchzuführen.

Warum ist die Nullvariante so wichtig?

1. **Vergleichsmaßstab:** Die Nullvariante dient als Basislinie, um die Auswirkungen des geplanten Vorhabens mit dem Zustand ohne Durchführung des Projekts zu vergleichen. Ohne diese Vergleichsgrundlage ist es schwierig, die tatsächlichen Veränderungen und potenziellen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben realistisch einzuschätzen.
2. **Rechtliche Anforderungen:** Gemäß europäischem und deutschem Umweltrecht, insbesondere im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) und der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), muss die Nullvariante explizit berücksichtigt werden. Dies ist im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) verankert. Die Nichtberücksichtigung kann zu rechtlichen Mängeln führen.

3. **Nachvollziehbarkeit und Transparenz:** Für die Öffentlichkeit und beteiligte Behörden ist es essentiell, die Folgen eines Vorhabens klar nachvollziehen zu können. Ohne Darstellung der Nullvariante fehlt ein wichtiger Referenzpunkt, was die Transparenz des Verfahrens beeinträchtigt.
4. **Entscheidungsfindung:** Die Berücksichtigung der Nullvariante ermöglicht es Entscheidungsträgern, eine fundierte Abwägung zwischen den Vorteilen des Vorhabens und den möglichen negativen Auswirkungen zu treffen. Sie schafft die Möglichkeit, auch das Nichtstun als reale Option in Betracht zu ziehen.

Konsequenzen des Fehlens der Nullvariante

5. **Unvollständige Bewertung:** Ohne Nullvariante kann die Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht vollständig beurteilt werden, da die Differenz zum Ausgangszustand nicht klar ist.
6. **Rechtliche Anfechtbarkeit:** Verfahren ohne ausreichende Alternativenprüfung, inklusive Nullvariante, sind angreifbar und können zu Verzögerungen oder sogar zur Aufhebung von Genehmigungen führen.

Zusammenfassend:

Eine Alternativenprüfung im ROV ohne Berücksichtigung der Nullvariante ist unwirksam, da sie den gesetzlichen Anforderungen nicht genügt und die Basis für eine umfassende und transparente Bewertung der Vor- und Nachteile des Vorhabens fehlt. Die Nullvariante ist unerlässlich, um die Auswirkungen des Projekts realistisch einzuschätzen und eine fundierte Entscheidung treffen zu können.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 9.3.2.4 Gesamtbewertung der Auswirkungen (Seite 167)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Insgesamt ist festzuhalten, dass die geplante Elbbrücke zu erheblichen Auswirkungen im Sinne des UVPG die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt führt.

Wie der Verfasser schon beschreibt sind *erheblichen Auswirkungen* für die Schutzgüter zu erwarten.

Dazu gehört auch wie weiter oben schon beschrieben die Alternativenprüfung und Einbeziehung der Nullvariante:

Nullvariante: Die Option, das Projekt nicht durchzuführen, muss als Referenz berücksichtigt werden, um die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit des Vorhabens zu bewerten.

Entscheidung der Genehmigungsbehörde:

Abwägung: Die Behörde muss zwischen den öffentlichen Interessen am Bau der Brücke und dem Schutz der Umwelt abwägen.

Diesen Punkt haben wir schon weiter oben ausführlich erläutert.

Versagung der Genehmigung: Wenn die negativen Umweltauswirkungen nicht hinreichend vermieden oder kompensiert werden können und überwiegende öffentliche Interessen nicht gegeben sind, kann die Genehmigung versagt werden.

Auch das haben wir weiter oben ausführlich erläutert und das Versagen einer Genehmigung begründet.

Sollten die erheblichen Umweltauswirkungen nicht auf ein akzeptables Maß reduziert werden können und überwiegen die Schutzinteressen der betroffenen Schutzgüter, was in diesem Fall so ist, muss das Projekt in der geplanten Form eingestellt werden.

Zu: **9.7 Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels** (Seite 190)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das UVPG enthält Anforderungen an die Berücksichtigung der Anfälligkeit von Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels (UBA 2020). Dabei gilt es insbesondere die Anfälligkeit des Vorhabens für Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen zu betrachten, soweit solche Risiken nach der Art, den Merkmalen und dem Standort des Vorhabens von Bedeutung sind [Nr. 4 c) ii) Anlage 4 UVPG].

Diese Straßenbaumaßnahme muss abgelehnt werden, da das geplante Vorhaben aufgrund seiner Anfälligkeit für Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen eine erhebliche Gefahr für das Schutzgebiet, die öffentliche Sicherheit und das Gemeinwohl darstellt. Es gibt mehrere Gründe dafür:

1. **Öffentliche Sicherheit:** Die geplante Straße (Brücke) verläuft durch ein Gebiet, das anfällig für Naturkatastrophen wie Überschwemmungen ist, werden Nutzer der Straße einem erhöhten Risiko ausgesetzt sein. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer hat höchste Priorität, und Projekte, die dieses Prinzip gefährden, müssen abgelehnt werden.
2. **Infrastruktur und Notfallmanagement:** Die geplante Straße (Brücke), die bei Unglücksfällen oder Katastrophen schwer zugänglich ist, kann die Effizienz von Notfallmaßnahmen verringern. Dies wird im Ernstfall zu erhöhten Schäden oder Verzögerungen bei Rettungsaktionen führen.
3. **Umwelt- und Gesundheitsrisiken:** Schwerwiegende Unfälle, insbesondere solche mit Gefahrguttransporten, werden erhebliche Umweltverschmutzungen und Gesundheitsgefahren verursachen. Wenn das Risiko solcher Unfälle hoch ist, zum Beispiel in ökologisch sensiblen Regionen, ist das Projekt abzulehnen.
4. **Wirtschaftliche Überlegungen:** Die Kosten für Präventionsmaßnahmen, Versicherungen und mögliche Schadensregulierungen werden sehr hoch sein. Wenn das Risiko für schwere Unfälle oder Katastrophen das Projekt wirtschaftlich unrentabel macht, wird eine Ablehnung die Folge sein.
5. **Gesetzliche Vorgaben:** Nationale und europäische Gesetze verlangen umfassende Risiko- und Umweltverträglichkeitsprüfungen für größere Infrastrukturprojekte. Wenn diese Prüfungen zu dem Schluss kommen, dass die Risiken unverträglich sind, muss das Projekt abgelehnt werden.
6. **Öffentliche Akzeptanz:** Wenn die Bevölkerung oder Interessengruppen starke Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Projekts haben, wird dies zur Ablehnung führen.

Aufgrund all dieser negativen Auswirkungen ist eine Ablehnung des Bauprojekts zwingend geboten.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 192 zu den:

Planfeststellungsbehörden

- LK Lüchow-Dannenberg (Fachdienst 61 - Kreisentwicklung, Regional- und Verkehrsplanung),

Untere Naturschutzbehörden (UNB)

UNB LK Lüchow-Dannenberg (Abfragt über Fachdienst 61 gesammelt für den gesamten LK, inkl. UNB).

Wir können uns nicht vorstellen, dass diese beiden Behörden sich dazu geäußert haben. da der Landkreis Lüchow-Dannenberg die Vereinbarung bezüglich des Baues einer Brücke mit dem Ldkrs. Lüneburg mit durch einen Kreistagsbeschuß zurückgezogen hat.

Ebenso hatte:

Die hiesige Landrätin Dagmar Schulz (parteilos) dem Nachbarlandkreis im Juni untersagt, die Baumaßnahme fortzuführen.⁴⁴

Zu: 11 Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung der Umwelt bei Nichtdurchführung des Vorhabens
(Seite 197)

Hier beschreibt der Verfasser ein Szenario, das wir nicht nachvollziehen können. Wie wir weiter oben schon erläutern haben, ist der Neubau eines Deichs zum „Hochwasserschutz Neu Darchau“ weder mit dem Antrag dieses Planfeststellungsverfahrens koordiniert worden, noch kann die Tatsache des Deichbaues für diese Ausführungen herangezogen werden.

Dies belegt auch die Ausführungen des Verfasser selbst unter Ziffer

14 Allgemein verständliche, nicht-technische Zusammenfassung

Anlass und Aufgabenstellung

im 1. Absatz. Dies ist ein Widerspruch.

Zu dem Kateminer Mühlenbach verweisen wir auf unsere Ausführungen unter **U.1_Erläuterungsbericht** weiter oben.

Zu: 14 Allgemein verständliche, nicht-technische Zusammenfassung
Anlass und Aufgabenstellung

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Dieser Korridor wurde mit dem geplanten Deichbauvorhaben in Neu Darchau harmonisiert („harmonisierte Vorzugstrasse bzw. -korridor“).

Diese Aussage steht im Widerspruch zu den im vorangegangenen Abschnitt.

Wir bitten dies in beiden Teilen richtig zu stellen.

Zu: Fazit
(Seite 205)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass mit dem Vorhaben in Bezug auf die Schutzgüter Menschen, Wasser (Teilfunktion Oberflächengewässer), Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie Landschaft erhebliche Auswirkungen im Sinne des UVPG zu erwarten sind.

⁴⁴ EJZ vom 24.Juli2024

Wenn dem so ist, wie der Verfasser selbst bemerkt, kann die Schlussfolgerung nicht so sein, wie sie im letzten Absatz formuliert wird.
Aufgrund aller von uns vorgetragenen Bedenken, ist eine Ablehnung des Bauprojekts zwingend geboten.

Zu: **U.20.0_Baugrunduntersuchung_rev01**
Anmerkungen

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der nachfolgend beigegefügte Bericht zur geotechnischen Erkundung und das Baugrundgutachten beziehen sich auf den Hochwasserdeich Neu Darchau und Katemin.

Dazu haben wir schon zu

1.3.3 Hochwasserschutzdeich (Seite 12)

erläutert .

Hier schrieb der Entwurfsverfasser:

Die Deichplanungen werden unabhängig von den Planungen zur festen Elbquerungen innerhalb eines gesonderten Genehmigungsverfahrens behandelt. Damit lässt sich derzeit nicht absehen, welche Baumaßnahme zeitlich früher in die bauliche Umsetzung kommt.

Da sich aber bezüglich der unterschiedlichen Baumaßnahmen, wie Sie selbst ausführen, die zeitlichen Ausführungen nicht absehen lassen, stellt sich die Frage, wie sich dies in den weiteren nachfolgenden Planungsausführungen niederschlägt.

Weiter heißt es:

Gemäß den Vorgaben aus der Landesplanerischen Feststellung.....

Wie unter **Unterlage 1.0 Erläuterungsbericht Seite 5** weiter oben schon erwähnt, ist dies gar nicht mehr relevant.

Ein Bericht zur geotechnischen Erkundung und ein Baugrundgutachten, das sich auf den Hochwasserdeichbau bezieht, kann nicht unmittelbar in Zusammenhang mit dem Brückenbau gebracht werden, da die geotechnischen Anforderungen und Bedingungen für diese beiden Bauwerke grundlegend unterschiedlich sind.
Hier sind einige Gründe dafür:

Unterschiedliche Konstruktionsanforderungen:

Hochwasserdeiche dienen primär dem Schutz vor Überflutungen und müssen hydrostatischem Druck sowie Erosionskräften widerstehen. Sie sind meist langgestreckte Erdbauwerke mit flachen Böschungen.

Brücken hingegen sind Ingenieurbauwerke, die Verkehrslasten (Fahrzeuge, Fußgänger, Züge) tragen und oft komplexen statischen und dynamischen Belastungen ausgesetzt sind.

Unterschiedliche Lastabtragung:

Diche übertragen ihre Last großflächig auf den Untergrund und erfordern eine Bewertung der Setzungsberechnungen über größere Flächen.

Brückenfundamente konzentrieren die Lasten auf kleinere Bereiche (Fundamentsohlen, Pfähle) und benötigen detaillierte Untersuchungen der Tragfähigkeit des Bodens an diesen spezifischen Punkten.

Variierende geotechnische Parameter:

Die Bodenuntersuchungen für Deiche konzentrieren sich auf oberflächennahe Schichten und deren Eignung für den Bau von Erddämmen.

Für Brücken ist es wichtig, die Bodenbeschaffenheit in größeren Tiefen zu kennen, insbesondere wenn Tiefgründungen mit Pfählen erforderlich sind.

Unterschiedliche Einflüsse von Wasser:

Beim Deichbau stehen Aspekte wie Durchsickerung, Böschungsstabilität und Erosionsschutz im Vordergrund.

Brücken benötigen Untersuchungen zu Unterspülungen, Scour-Effekten an Pfeilern und Gründungen sowie zu hydraulischen Belastungen durch fließendes Wasser.

Spezifische Normen und Richtlinien:

Deichbau folgt anderen Bauvorschriften und technischen Regelwerken als der Brückenbau. So unterscheiden sich die Anforderungen an Untersuchungsmethoden, Analysemodelle und Sicherheitsnachweise.

Unterschiedliche Bauverfahren:

Die Errichtung von Deichen erfolgt meist durch schichtweisen Einbau und Verdichtung von Erdmaterial.

Der Brückenbau kann verschiedene Bauverfahren umfassen, wie z.B. den Einsatz von Bohrpfählen, die Herstellung von Tiefgründungen oder den Bau von Widerlagern, die andere geotechnische Überlegungen erfordern.

Geometrische Unterschiede:

Deiche haben in der Regel eine große Längserstreckung mit geringer Höhe im Vergleich zur Breite.

Brücken sind punktuelle Bauwerke mit spezifischen Standorten, wo die Gründungsverhältnisse detailliert analysiert werden müssen.

Sicherheitsanforderungen:

Die Konsequenzen eines Versagens sind unterschiedlich. Ein Deichversagen kann großflächige Überschwemmungen verursachen, während ein Brückenversagen direkte Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat. Dies beeinflusst die Sicherheitskonzepte und die Bemessung.

Fazit:

Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen an Statik, Konstruktion, Belastungen, hydraulische Einflüsse und Sicherheitsstandards ist ein geotechnisches Gutachten, das für den Hochwasserdeichbau erstellt wurde, nicht ausreichend für den Brückenbau.

Alle darin befindlichen Untersuchungen beziehen sich ausschließlich auf den Deichbau, jedoch nie auf die Planung der Brücke.

Zu: **U.21a-1_Fortschreibung_Fliessverhalten_inkl._Eis**

Zu: **3 MODELLVARIANTEN UND SIMULATIONEN**

3.1 Kalibrierung des HN-Modells

(Seite 15)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Wasserspiegelfixierungen der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe (BAW) vom 10.04.2006 bildete die Grundlage für die Kalibrierung des numerischen HN-Modells für das betrachtete Untersuchungsgebiet.

Die Wasserspiegelfixierungen der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) vom 10.04.2006 können nicht mehr als Grundlage für die Kalibrierung des numerischen hydronumerischen (HN) Modells für das betrachtete Untersuchungsgebiet dienen, weil sie nicht den aktuellen hydrologischen, morphologischen und technischen Bedingungen entsprechen.

Hier sind die Hauptgründe dafür:

Veraltete Datenbasis:

1. **Zeitliche Relevanz:** Die Daten sind über 15 Jahre alt. In dieser Zeit haben sich die Flussbedingungen erheblich verändert.
2. **Aktualität für Kalibrierung:** Für eine genaue Kalibrierung eines numerischen Modells ist es wichtig, aktuelle und repräsentative Daten zu verwenden, die die derzeitigen Verhältnisse widerspiegeln.

Morphologische Veränderungen:

3. **Flussbettänderungen:** Durch natürliche Prozesse wie Erosion und Sedimentation kann sich das Flussprofil verändern. Diese Veränderungen beeinflussen die Fließgeschwindigkeit, die Wasserstände und das Strömungsverhalten.
Bauliche Eingriffe: Seit 2006 könnten Bauwerke wie Brücken oder Uferbefestigungen errichtet oder verändert worden sein, die die hydraulischen Bedingungen beeinflussen.

Hydrologische Veränderungen:

4. **Klimawandel:** Änderungen im Niederschlagsmuster und in der Abflusssdynamik aufgrund des Klimawandels haben zu veränderten Wasserstandssituationen führen.
5. **Extremereignisse:** Neue Hochwasserereignisse oder Dürreperioden seit 2006 haben die Grundlage für aktualisierte Wasserspiegelfixierungen verändert.

Technische Entwicklungen:

6. **Verbesserte Messmethoden:** Fortschritte in der Messtechnik ermöglichen heute präzisere und detailliertere Datenerhebungen (z.B. Laser-Scanning, GPS-Vermessung).
7. **Fortschritte in der Modellierung:** Moderne HN-Modelle erfordern oft detailliertere Eingabedaten und nutzen komplexere Algorithmen, die auf aktuellen Informationen basieren müssen.

Regulatorische Anforderungen:

8. **Aktuelle Richtlinien:** Gesetze und Verordnungen werden verlangen, dass bei Planungen die neuesten verfügbaren Daten und Erkenntnisse verwendet wurden.
Sicherheitsstandards: Zum Schutz von Mensch und Umwelt müssen die Modelle auf aktuellen Daten basieren, um Risiken korrekt einzuschätzen.

Geänderte Randbedingungen:

9. **Nutzung des Einzugsgebiets:** Änderungen in der Landnutzung, z.B. durch Bebauung oder Landwirtschaft, beeinflussen den Wasserhaushalt und somit die Wasserstände.
Einflüsse von Nebenflüssen: Zuflüsse oder Veränderungen an bestehenden Zuflüssen können die Hydraulik des Hauptflusses beeinflussen.

Fehlerfortpflanzung:

10. **Ungenauigkeiten:** Die Verwendung veralteter Daten wird zu erheblichen Abweichungen zwischen Modell und Realität führen, was die Zuverlässigkeit der Simulationsergebnisse mindert.
Fehlende Kalibrierung: Ohne aktuelle Wasserspiegelfixierungen ist eine valide Kalibrierung des Modells nicht möglich, was die Aussagekraft und Genauigkeit der Ergebnisse beeinträchtigt.

Projektanforderungen:

11. **Spezifische Fragestellungen:** Das aktuelle Projekt wird Anforderungen haben, die in den alten Daten nicht berücksichtigt wurden, wie z.B. spezifische Extremereignisse oder saisonale Effekte.
Detailgrad: Moderne Projekte verlangen einen höheren Detailgrad, der mit den alten Fixierungen nicht erreicht werden kann.

Fazit:

Die Verwendung der Wasserspiegelfixierungen von 2006 würde zu einem Modell führen, das nicht die aktuellen Bedingungen des Untersuchungsgebiets widerspiegelt. Dies könnte zu falschen Schlussfolgerungen und Entscheidungen führen, die negative Auswirkungen auf Sicherheit, Umwelt und Natur haben könnten. Daher ist es notwendig, aktuelle Wasserspiegelfixierungen zu verwenden, um das HN-Modell präzise zu kalibrieren und zuverlässige Ergebnisse für Planung und Entscheidung zu erhalten.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 3.3 Simulationsabflüsse

Da auch hier die herangezogenen Daten von 2006 sind, trifft das im vorangegangenen Abschnitt auch hier zu.

Zu: 5 ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

(Seite 22)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das geplante Brückenbauwerk über die Elbe im Raum Darchau / Neu Darchau führt zu keinen nachteiligen Auswirkungen bei der Hochwasserableitung im Maßnahmenbereich.

Wie wir weiter oben ausführlich erläutert haben können wir diesem Fazit nicht folgen und leiten daraus unsere Forderung ab, das Projekt zu beenden.

Der Vorfall im Jahr 1975, bei dem eine Sprengung des Eises erforderlich war, um Überflutungen zu verhindern, ist ein bedeutendes Ereignis, das im Zusammenhang mit dem geplanten Brückenbau sorgfältig bewertet werden sollte. Dieses historische Ereignis liefert wichtige Hinweise auf potenzielle Risiken und Herausforderungen, die das Bauvorhaben beeinflussen können.

Relevanz des Ereignisses von 1975 für den Brückenbau:

Anfälligkeit für Eisstauungen:

Das Ereignis zeigt, dass der Flussabschnitt anfällig für die Bildung von Eisstauungen ist. Solche Stauungen können den Wasserspiegel erhöhen und zu Überflutungen führen.

Eisbewegungen können erhebliche Kräfte auf Brückenstrukturen ausüben, insbesondere auf Pfeiler und Fundamente.

Hydrologische Bedingungen:

Die klimatischen und hydrologischen Bedingungen, die 1975 zur Eisstauung führten, könnten wieder auftreten. Dies erfordert eine eingehende Analyse von Flussverhalten, Eisdynamik und klimatischen Trends.

Änderungen im Klima könnten die Häufigkeit oder Intensität solcher Ereignisse beeinflussen, was bei langfristigen Infrastrukturprojekten berücksichtigt werden muss.

Umwelt- und Sicherheitsrisiken:

Eine Überflutung infolge von Eisstau kann nicht nur die Brücke gefährden, sondern auch umliegende Gemeinden und Ökosysteme beeinträchtigen.

Die Notwendigkeit einer Eissprengung weist auf potenzielle Gefahrensituationen hin, die bei der Risikoabschätzung berücksichtigt werden müssen.

Bewertung und Empfehlungen:

- **Risikoanalyse:** Es ist unerlässlich, eine umfassende Risikoanalyse durchzuführen, die historische Ereignisse wie das von 1975 einbezieht. Dies hilft, die Wahrscheinlichkeit und potenziellen Auswirkungen ähnlicher zukünftiger Ereignisse zu verstehen.
- **Umweltverträglichkeitsprüfung:** Eine gründliche Umweltverträglichkeitsprüfung speziell zu dem Problem Eisgang muß durchgeführt werden, um potenzielle negative Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft zu identifizieren und zu minimieren.

Schlussfolgerung:

Der Vorfall von 1975 unterstreicht die Bedeutung, historische und lokale Gegebenheiten bei der Planung von Infrastrukturprojekten zu berücksichtigen.

Zu: **U.21a-2 Untersuchungen_Hochwasser_Eis** **2 HYDROLOGISCHE GRUNDLAGEN**

Die Stellungnahme soll eingeleitet werden mit einer Aussage, die der Autor auf Seite 21 seiner Studie getätigt hat:

Bei der Recherche zu den stattgefundenen Abflussereignissen mit gleichzeitiger Eisbildung wird deutlich, dass unabhängig von der Wasserführung der Elbe, an jeder beliebigen Stelle entlang der unteren Mittleren Elbe die Bildung eines Eisstaus bzw. Eisstandes erfolgen kann.

Im Anschluss an diese sehr weit gefasste Aussage führt der Autor eine sehr ausführliche Beschreibung des Eishochwassers im Jahr 1979 in der Elbe durch. Dabei werden auch die besonderen Gefährdungen erwähnt, die sich durch Vorlandeisflächen ergeben – um dann aber zum großen Befreiungsschlag auszuholen:

Begünstigende Faktoren zur Entstehung von Eisstau bzw. Eisversatz im Bereich Neu Darchau waren nach dem vorliegenden Bericht zum Eishochwasser im Januar 1979 nicht vorhanden. Im Ergebnis der bisher durchgeführten hydraulischen Berechnungen im Zusammenhang mit der geplanten Elbebrücke im Raum Darchau / Neu Darchau sind nur geringfügige Veränderungen im Abflussverhalten der Elbe nachgewiesen worden (siehe Bericht vom Mai 2012). Es ist somit mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass auch unter Berücksichtigung des geplanten Brückenbauwerkes keine nachteiligen Folgen mit Sicht auf entstehenden Eisstau und Eisversatz in der Elbe zu erwarten sind.

Es ist fatal, dass dem Autor die anderen Berichte von diesem Ereignis (Schuh, 2011; Thiemann, 2003) nicht bekannt zu sein scheinen, zumal aus ihnen das schiere Gegenteil hervorgeht. Wenn dann aber behauptet wird, dass durch die bisher durchgeführten hydraulischen Berechnungen nur „geringfügige Veränderungen im Abflussverhalten der Elbe nachgewiesen worden sind“, wobei – wider besseres Wissen (!) – darüber hinaus gehend so getan wird, als ob diese für den eisfreien Zustand durchgeführten Berechnungen uneingeschränkt übertragbar seien auf vom Eisgang geprägte Verhältnisse, muss man die Schlussfolgerung ein zweites Mal lesen, um sich zu vergewissern, dass man richtig gelesen hat:

Es ist somit mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass auch unter Berücksichtigung des geplanten Brückenbauwerkes keine nachteiligen Folgen mit Sicht auf entstehenden Eisstau und Eisversatz in der Elbe zu erwarten sind.

Im Abschnitt 5.2 wird darauf Bezug genommen, dass „in den vergangenen Jahren durch mathematische und physikalische Modellierungen die Randbedingungen für das Entstehen von Eisversetzungen untersucht“ worden seien (man fühlt sich erinnert an die Bemerkungen des Abschnitts 3.1, wo ausgeführt wird, dass eine Vorhersage bzw. Berechnung von Eishochwässern derzeit noch nicht möglich ist). Um die Problematik überschaubarer zu machen, werden die anschließenden Betrachtungen ausschließlich für die beiden Brückenpfeiler des zentralen Brückensegments angestellt, d.h. sämtliche Fälle von Eis

führenden Hochwässern, bei denen der Fluss ausufernd, werden ignoriert. Man könnte es auch noch drastischer formulieren: Es werden nur solche Situationen betrachtet, in denen das Gesamtbauwerk de facto keine Rolle spielen kann.

Für diese so geschaffene, jetzt recht komfortable Situation, bei der von einem Abstand der Brückenpfeiler von ca. 200 m ausgegangen wird, wird zurückgegriffen auf eine Abbildung aus einer Untersuchung von Alexy (1998). Dies ist von daher etwas unglücklich, als von Alexy selbst und später von Carstensen (2008) und Schuh (2011) gezeigt wird, dass der dort dargestellte Zusammenhang von Eisschollengröße, Eisschollenkonzentration und lichter Weite einer Brücke nur nach deutlichen Korrekturen brauchbar ist bei Fragestellungen zu einer ungehinderten Eisabfuhr. Wie dem auch sei: bei einer Weite von 200 m zwischen Brückenpfeilern, die zudem außerhalb des Flussbetts stehen, und unter Annahme eines schlimmstenfalls randvollen Flusses könnte man tatsächlich davon ausgehen, dass dieses „zentrale Brückensegment“ keinen entscheidenden Faktor gegenüber der Situation ohne Brücke darstellt.

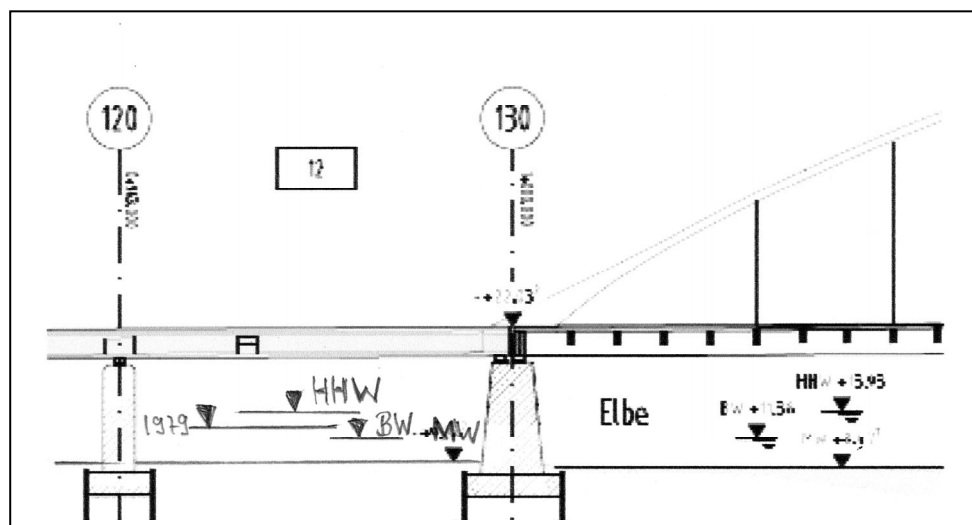


Abbildung 1: (Auszug aus den Feststellungsunterlagen für den Neubau der Elbbrücke Darchau – Neu Darchau, Unterlagen 15.0, Bauwerkskizze). Erweitert durch Ergänzungen im Segment 12: HHW (13.93), HW 1979 (12.66), BW (11.38).

Ganz anders stellt sich die Situation allerdings dar, wenn man nicht einen bordvollen Fluss (bei MW = 8.47 m üNN) zugrunde legt, sondern z.B. den höchsten, 2013 gemessenen Wasserstand (HHW = 13.93 m üNN) oder auch den nur ca. 1m weniger hoch aufgestauten Wasserstand bei der Eisversetzung von 1979. Deren Position wird mit Strom-km 536,4 angegeben (Thiemann, 2003), also ziemlich genau an der Stelle, wo die geplante Brücke die Elbe queren soll!

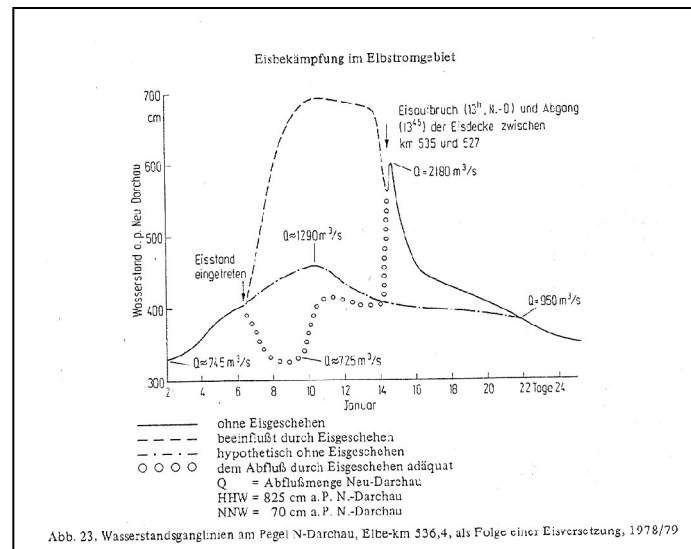


Abbildung 2: Wasserstandsganglinien am Pegel Neu-Darchau/Elbe als Folge einer Eisversetzung 1978/79, Strom-km 536,4 (Thiemann, 2003)

Ob sich der Eisaubruch (am 14. Jan. 1979, 13 h; siehe dazu Abb.2) und der anschließende Abgang der Eisdecke auch ergeben hätten bei einem Dutzend im überfluteten Vorland stehenden Brückenpfeilern, deren Abstand deutlich geringer als ist als die 200 m über den Fluss (siehe dazu Abb.1) muss hier nicht ausdiskutiert werden. Jedenfalls will die Aussage, dass „die geplante Brücke bei Elbe-km 536,5 mit sehr viel größerer Wahrscheinlichkeit zu keiner größeren Gefährdung beim Prozess der Eisbildung, der Eisabführung und des Eisversatzes führen wird“ so gar nicht passen zu den Ereignissen vom Januar 1979. Es ist eigentlich nicht nachvollziehbar, dass dieses vielfach erwähnte Ereignis (Schuh (2011), Thiemann (2003), ...) nicht in die Betrachtungen eingeflossen ist. Eine Berücksichtigung dieser Situation hätte allerdings zu einer Schlussfolgerung führen müssen, die in krassem Widerspruch zur eben zitierten Aussage steht.

Man muss vermuten und kann bedauern, dass der Autor die Dissertation von Schuh (2011) nicht zu kennen scheint, weil in diesem Werk mit bewundernswürdiger Tiefe und Ausführlichkeit der Stand des Wissens über die Eishochwässer der Elbe dargelegt wird.

Man kann davon ausgehen, dass dann auch nicht die geradezu abenteuerliche Aussage zustande gekommen wäre, zu der sich der Autor im Fazit (Abschnitt 5.5) versteigt, wenn er ausführt

Bei einem möglichen Eisversatz im Bereich des Flussschlauches der geplanten Elbebrücke (Eisversatz häufig bei MQ) könnte über das rechte und linke Vorland und den angrenzenden Retentionsraum eine hochwasserentlastende Wirkung erzielt werden. Der Brückenstandort verfügt hier zusätzlich über abflusswirksame Bereiche im Falle eines Abflusshindernisses aus Eis im Flussschlauch. Ein möglicher gleichzeitiger Hochwasserabfluss könnte über diese Teilabflussflächen abgeführt werden.

Spätestens an dieser Stelle verspielt der Erläuterungsbericht den Anspruch einer seriösen, wissenschaftlich fundierten Studie.

Es ist leider nicht so, dass (wie im Abschnitt 1.1 konstatiert) „die einzelnen Sachverhalte [...] auf der Grundlage vorliegender Erkenntnisse und dem aktuellen Stand der Wissenschaft und

Technik bewertet“ werden. Die in der Studie vorgestellten Betrachtungen zu den möglichen Auswirkungen der geplanten Brücke auf den Verlauf von Eishochwässern sind in sich widersprüchlich und tragen nur sehr eingeschränkt zur Klärung der Sachverhalte bei.

Zweifellos ist die Problematik herausfordernd. Umso mehr wäre es die vornehmste Aufgabe der Wissenschaft, unvoreingenommen sowohl den aktuellen Stand des Wissens als auch des Nichtwissens zu kommunizieren. In der Studie wird stattdessen wiederholt und nahezu stereotyp gefolgert, dass „mit großer Wahrscheinlichkeit“ keinerlei Auswirkungen abzusehen seien. Dabei wurden teilweise gravierende Fehleinschätzungen vorgenommen. Es wäre zu wünschen, dass die weitere Diskussion von solchen fachlich nicht haltbaren Argumenten frei gehalten bliebe.

Mit den von uns vorgebrachten Gegenargumenten ist hoffentlich ein Beitrag geleistet worden zur sachgemäßen Beurteilung der Probleme, die sich durch den Bau der Brücke bezüglich eines Eisversatzes im Nahbereich des Bauwerks ergeben könnten.

Das letzte Wort soll wieder der Autor haben:

Eine Vorhersage oder Berechnung von Eishochwässern ist derzeit noch nicht möglich, umso notwendiger ist eine Betrachtung stattgefundenere Ereignisse die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zur Eisproblematik an der Elbe erkennen lassen. Die Wertung abgelaufener Prozesse zur Eisbildung und Eisabführung an der Elbe können sich dabei auf tatsächlich stattgefundenere Abläufe stützen, die wiederum ein hohes Maß an Sicherheit der getroffenen Aussagen und Einschätzungen ermöglichen.

Literatur dazu:⁴⁵

2.1 Kurzcharakteristik der hydrologischen Verhältnisse an der Mittleren Elbe (Seite 9

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Abflussfülle der Hochwasserwellen ist groß. Schneeschmelze allein löst aber keine großen Hochwasser aus. (Quelle IKSE 2005)

Die Untersuchung des Hochwassers an der Elbe aus dem Jahr 2005, veröffentlicht von der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE), kann heute nicht mehr als aktuelle Grundlage herangezogen werden.

⁴⁵ Alexy, M., 1998: Optimierung der Eisabfuhr an Brücken in: Mitteilungsblatt der Bundesanstalt für Wasserbau Nr. 79 (1988), S. 97-103.

Carstensen, D., 2008: Eis im Wasserbau – Theorie, Erscheinungen, Bemessungsgrößen, Heft 37 der Dresdner Wasserbaulichen Mitteilungen des Institutes für Wasserbau und Technische Hydromechanik der Technischen Universität Dresden, 2008.

Schuh, A., 2011: Eishochwasser an Oder und Elbe aus historischen und meteorologischen Gesichtspunkten und im Hinblick auf mögliche Gefährdungen. Dissertation an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus, 327 S.

Thiemann, N., 2003: Ausführungen zum Eishochwasser vom Januar 2003 im Artlenburger Deichverband (unveröffentlicht).

Es gibt mehrere Gründe, warum diese Studie nicht mehr den heutigen Anforderungen und Bedingungen entspricht:

Veränderte Hydrologische Bedingungen:

1. **Klimawandel:** Seit 2005 haben sich die klimatischen Bedingungen verändert. Der Klimawandel führt zu veränderten Niederschlagsmustern und Extremwetterereignissen, was die Häufigkeit und Intensität von Hochwassern beeinflusst.
2. **Änderungen im Abflussverhalten:** Durch Veränderungen in der Landnutzung (z.B. Verstädterung, Landwirtschaft) und Vegetation hat sich das Abflussverhalten im Einzugsgebiet der Elbe verändert haben.

Neue Hochwasserereignisse:

3. **Hochwasser 2013:** Ein signifikanter Grund ist das extreme Hochwasser im Juni 2013, das vielerorts höhere Pegelstände erreichte als die Ereignisse vor 2005. Dieses Ereignis lieferte neue Daten und Erkenntnisse über das Hochwasserverhalten der Elbe.
4. **Aktualität der Daten:** Neuere Hochwasserereignisse liefern aktuelle Informationen, die wichtige Rückschlüsse auf das heutige Hochwasserrisiko ermöglichen.

Aktualisierte Risikobewertungen:

5. **EU-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie:** Seit 2007 ist die EU-Richtlinie 2007/60/EG über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken in Kraft, welche die Mitgliedstaaten verpflichtet, regelmäßig Hochwasserrisikobewertungen und -managementpläne zu aktualisieren.
6. **Nationale Anpassungen:** Deutschland hat diese Richtlinie in nationales Recht umgesetzt, was zu neuen Bewertungsmethoden und aktualisierten Risikokarten geführt hat.

Veränderte Flussmorphologie und Infrastruktur:

7. **Flussbauliche Maßnahmen:** Seit 2005 könnten Flussbaumaßnahmen stattgefunden haben, wie z.B. Deicherhöhungen, Renaturierungen oder der Bau von Poldern, die die Hochwassersituation beeinflussen.
8. **Infrastrukturelle Veränderungen:** Neubauten oder Veränderungen von Brücken, Straßen oder Siedlungen im Überschwemmungsgebiet können das Abflussverhalten und die Überflutungsbereiche verändern.

Fortschritte in der Hochwassermodellierung:

9. **Verbesserte Modelle:** Technologische Fortschritte haben zu präziseren hydrodynamischen Modellen geführt, die eine genauere Simulation von Hochwasserszenarien ermöglichen.
10. **Datenverfügbarkeit:** Durch moderne Messtechniken stehen detailliertere topographische und hydrologische Daten zur Verfügung (z.B. LiDAR, Satellitendaten), die in neuere Modelle einfließen.

Geänderte gesetzliche und planerische Anforderungen:

11. **Aktuelle Normen und Richtlinien:** Planungen und Bauvorhaben müssen sich an aktuellen Normen orientieren (z.B. DIN-Normen, technische

Regelwerke), die auf den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen basieren.

12. **Genehmigungsverfahren:** Behörden verlangen in der Regel die Verwendung aktueller Daten und Studien als Grundlage für Genehmigungen und Umweltverträglichkeitsprüfungen.

Veraltete Risikoeinschätzung:

13. **Unterschätzung von Risiken:** Eine Studie aus 2005 könnte heutige Risiken unterschätzen, was zu unzureichenden Schutzmaßnahmen führen kann.
14. **Anpassung an aktuelle Risiken:** Die Planung von Schutzmaßnahmen muss sich an den aktuellen und zukünftig erwarteten Risiken orientieren, um effektiv zu sein.

Anforderungen an die Sicherheit und Resilienz:

15. **Nachhaltigkeit:** Moderne Planungen streben nachhaltige Lösungen an, die zukünftigen Generationen gerecht werden. Dies erfordert aktuelle Daten und Prognosen.
16. **Resilienz gegenüber Extremereignissen:** Aufgrund der Zunahme von Extremereignissen ist es wichtig, Planungen so auszulegen, dass sie robust und anpassungsfähig sind.

Fazit:

Die Untersuchung des Hochwassers an der Elbe von 2005 kann aufgrund ihres Alters und der seitdem eingetretenen Veränderungen nicht mehr als zuverlässige Grundlage für aktuelle Planungen und Entscheidungen herangezogen werden. Um ein realistisches Bild der heutigen Hochwassersituation zu erhalten und angemessene Maßnahmen zu planen, ist es notwendig, aktuelle Studien und Daten zu verwenden, die die heutigen hydrologischen, klimatischen und infrastrukturellen Bedingungen widerspiegeln. Dies gewährleistet die Sicherheit von Bauwerken, den Schutz der Bevölkerung und die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 2.2 Bemessungshochwasser der Elbe im Land Niedersachsen (Seite 10)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) hat nach den Hochwässern 2002 und 2006 die Bemessungswasserspiegellagen bzgl. des Bemessungshochwasserabflusses (HQ 100) mit Hilfe eines hydraulischen eindimensionalen Modells (WAVOS) neu berechnet.

Die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) hat nach den Hochwasserereignissen von 2002 und 2006 die Bemessungswasserspiegellagen in Bezug auf den Bemessungshochwasserabfluss (HQ100) neu berechnet. Die alten Daten können daher nicht mehr verwendet werden.

Hier sind die Gründe dafür:

Aktualisierung aufgrund extremer Hochwasserereignisse:

1. **Veränderte hydrologische Bedingungen:** Die Hochwasser von 2002 und 2006 waren außergewöhnlich und haben die bisherigen Annahmen übertroffen. Sie haben gezeigt, dass die früheren Bemessungsgrundlagen nicht mehr ausreichend sind, um das tatsächliche Hochwasserrisiko abzubilden.
2. **Anpassung der Bemessungswerte:** Die neuen Berechnungen berücksichtigen die erhöhten Abflüsse und Wasserspiegel, die durch diese Ereignisse aufgezeigt wurden. Dadurch werden realistischere und sicherere Bemessungsgrundlagen geschaffen.

Veränderte klimatische und hydrologische Bedingungen:

3. **Klimawandel:** Änderungen im Klima führen zu intensiveren und häufigeren Extremwetterereignissen, was sich direkt auf das Abflussverhalten von Gewässern auswirkt.
4. **Langfristige Trends:** Die langfristigen hydrologischen Trends zeigen eine Veränderung im Abflussregime, die in aktuellen Berechnungen berücksichtigt werden müssen.

Aktuelle Sicherheitsstandards und gesetzliche Anforderungen:

5. **Gesetzliche Vorschriften:** Es gibt rechtliche Verpflichtungen, bei Planungen und Bauvorhaben die neuesten verfügbaren Daten und Bemessungsgrundlagen zu verwenden.
6. **Sicherheitsauflagen:** Zum Schutz von Menschenleben und Sachwerten müssen die aktuellsten Erkenntnisse in die Planung von Hochwasserschutzmaßnahmen und Bauwerken integriert werden.

Veränderte Flussmorphologie und Landnutzung:

7. **Morphologische Veränderungen:** Hochwasserereignisse können das Flussbett und die Uferbereiche verändern, was Auswirkungen auf den Abfluss und die Wasserspiegel hat.
8. **Landnutzungsänderungen:** Urbanisierung und andere menschliche Eingriffe können das Abflussverhalten beeinflussen und müssen in aktuellen Bemessungen berücksichtigt werden.

Risiken bei Verwendung veralteter Daten:

9. **Unterschätzung des Hochwasserrisikos:** Die Nutzung alter Daten kann zu einer falschen Einschätzung der Gefährdung führen, was bei dem geplanten Brückenbauwerk in Überschwemmungsgebieten gravierende Folgen haben kann.
10. **Rechtliche Konsequenzen:** Bei Schadensereignissen könnte die Verwendung veralteter Daten haftungsrechtliche Probleme verursachen.

Fazit:

Die alten Daten der Bemessungswasserspiegellagen vor den Neuberechnungen nach den Hochwassern von 2002 und 2006 können nicht mehr als Grundlage für die Kalibrierung des numerischen HN-Modells verwendet werden um die tatsächlichen hydrologischen Verhältnisse abzubilden und die Sicherheit von Menschen zu gewährleisten,
Dieser Aspekt verdeutlicht den Fehler des Vorhabens, weshalb eine Ablehnung geboten ist.)

Zu: 3 ALLGEMEINE ANGABEN UND HINWEISE ZUR EISBILDUNG AUF DER ELBE**3.1 Vorbemerkungen**

(Seite 15)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Gegensatz zur eisfreien Hochwasservorhersage ist eine Vorhersage bzw. Berechnung von Eishochwässern derzeit noch nicht möglich.

Tatsächlich kann das Vorhandensein von Eis die Hydrologie und die Strömungsverhältnisse erheblich beeinflussen, was die Vorhersage von Hochwasserereignissen komplizierter macht.

Wenn es keine zuverlässigen Modelle oder Daten für Eishochwässer gibt, kann dies auch Auswirkungen auf den Brückenbau haben. Wenn die Risiken durch Eishochwasser nicht genau vorhergesagt werden können, wird dies zu Unsicherheiten in der Planung und Konstruktion führen, die nicht absehbar sind.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 4 ANALYSE VON STATTFGEFUNDENE EISHOCHWÄSSER AUF DER ELBE**4.1 Vorbemerkungen**

(Seite 21)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Eine Vorhersage oder Berechnung von Eishochwässern ist derzeit noch nicht möglich, umso notwendiger ist eine Betrachtung stattgefundenere Ereignisse die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zur Eisproblematik an der Elbe erkennen lassen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Das geplante Brückenbauwerk über die Elbe im Raum Darchau / Neu Darchau führt zu keinen nachteiligen Auswirkungen bei der Hochwasserableitung im Maßnahmenbereich.

Wenn die Vorhersage oder Berechnung von Eishochwässern nicht möglich ist, kann dies Tat nachteilige Auswirkungen auf die Hochwasserableitung haben. Eishochwasserereignisse können durch das Schmelzen von Eis oder durch Blockaden im Flussbett verursacht werden, was zu plötzlichen und unerwarteten Hochwasserereignissen führen kann.

Der Widerspruch, weist darauf hinweisen, dass trotz der Unfähigkeit, Eishochwässer genau vorherzusagen, die Auswirkungen solcher Ereignisse in der Vergangenheit

(wie 1979) deutlich gemacht haben, wie wichtig es ist, diese Risiken zu berücksichtigen.

Die Lehren aus historischen Ereignissen wie dem von 1979 sollten dazu beitragen, Strategien zur Risikominderung zu entwickeln.

Hierzu gehört es die Planung der Brücke einzustellen und das Projekt zu beenden.

Zu: 5.2 Einfluss der Brückenpfeiler auf das Abflussverhalten der Elbe (Seite 26)

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

In der grafischen Auswertung (siehe Abbildung 13) wurden die Modellversuche durch die verschiedenen Autoren sowie die von Alexy (1998) entwickelte Grenzlinie für Schollenversetzungen mit aufgenommen.

Ein Modellversuch wie der von Alexy aus dem Jahr 1998 könnte aus mehreren Gründen heute nicht mehr anwendbar sein:

1. **Technologische Fortschritte:** Seit 1998 hat sich die Technologie in der Hydrologie und Ingenieurwissenschaft erheblich weiterentwickelt. Neuere Modelle könnten genauere Daten und verbesserte Simulationsmethoden bieten, die die Dynamik von Eishochwässern besser erfassen.
2. **Änderungen in den Umweltbedingungen:** Klimatische Veränderungen können die Bedingungen in Flüssen und Gewässern beeinflussen, einschließlich Temperatur, Niederschlag und Eisbildung. Ein Modell, das auf Daten von vor über zwei Jahrzehnten basiert, könnte nicht mehr die aktuellen Bedingungen widerspiegeln.
3. **Erweiterte Forschung:** In den letzten Jahren gab es möglicherweise neue Erkenntnisse über das Verhalten von Eis und Wasser, die nicht in den ursprünglichen Modellen berücksichtigt wurden. Dies könnte zu einer Notwendigkeit führen, bestehende Modelle zu überarbeiten oder neue Ansätze zu entwickeln.
4. **Regulatorische Änderungen:** Es könnten auch neue Vorschriften oder Standards für Hochwassermanagement und Brückenbau eingeführt worden sein, die eine Anpassung oder Neubewertung bestehender Modelle erfordern.
5. **Datenverfügbarkeit:** Die Verfügbarkeit neuerer und umfassenderer Datensätze kann dazu führen, dass alte Modelle nicht mehr relevant sind oder dass sie durch genauere Modelle ersetzt werden müssen.

Zu: 5.5 Zusammenfassung und Fazit

Aus diesem Grund verlangen wir, das Projekt zu stoppen.

Zu: U.21a-3_Nachweis_Fliessgeschehen

4.3 Ergebnisse der Untersuchung zu Hochwasser- und Eisabfluss 2015
(Seite 10)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Untersuchung von 2015 beschreibt ausführlich, welche Prozesse zu Eisbildung und Eisversatz führen.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu den Untersuchungen in **U.21a-1_Fortschreibung_Fliessverhalten_inkl._Eis** sowie

U.21a-2_Untersuchungen_Hochwasser_Eis weiter oben.

Zu: 4.4 Weiterführung der Untersuchung zu den Eisprozessen
(Seite 12)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der geplante Deichbau in Neu-Darchau hat keinen negativen Einfluss auf die in Abschnitt 4.3 genannten vorteilhaften Bedingungen am Standort.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu den Untersuchungen in **11 Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung der Umwelt bei Nichtdurchführung des Vorhabens** weiter oben.

Hier beschreibt der Verfasser ein Szenario, das wir nicht nachvollziehen können. Wie wir weiter oben schon erläutert haben, ist der Neubau eines Deichs zum „Hochwasserschutz Neu Darchau“ weder mit dem Antrag dieses Planfeststellungsverfahrens koordiniert worden, noch kann die Tatsache des Deichbaues für diese Ausführungen herangezogen werden.

Dies belegt auch die Ausführungen des Verfasser selbst unter Ziffer **14 Allgemein verständliche, nicht-technische Zusammenfassung Anlass und Aufgabenstellung**

im 1. Absatz. Dies ist ein Widerspruch.

Das trifft auch hier zu.

Desweiteren verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den Unterlagen von

U.21a-1_Fortschreibung_Fliessverhalten_inkl._Eis und

U.21a-2_Untersuchungen_Hochwasser_Eis

in denen wir das Thema ausführlich abgearbeitet haben.

Zu: 4.5 Einfluss der geplanten Hochwasserschutzmaßnahme in Kombination mit der Elbe-Brücke
(Seite 14)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Daher sind nur geringe negativen Effekte aus der Kombination der Elbe-Brücke mit dem Hochwasserdeich zu erwarten.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu den Untersuchungen

in 11 Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung der Umwelt bei Nichtdurchführung des Vorhabens

weiter oben.

Hier beschreibt der Verfasser ein Szenario, das wir nicht nachvollziehen können. Wie wir weiter oben schon erläutern haben, ist der Neubau eines Deichs zum „Hochwasserschutz Neu Darchau“ weder mit dem Antrag dieses Planfeststellungsverfahrens koordiniert worden, noch kann die Tatsache des Deichbaues für diese Ausführungen herangezogen werden.

Dies belegt auch die Ausführungen des Verfassers selbst unter Ziffer

14 Allgemein verständliche, nicht-technische Zusammenfassung Anlass und Aufgabenstellung

im 1. Absatz. Dies ist ein Widerspruch.

Das trifft auch hier zu.

Zu: U.21b_Wasserrahmenrichtlinie

2 Rechtliche und methodische Grundlagen

2.1 Rechtliche Grundlagen

(Seite 12)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Gemäß § 27 Abs 1. WHG sind Oberflächengewässer (ausgenommen Gewässer die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft sind) so zu bewirtschaften, dass:

- „1. eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot)*
- 2. ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird (Verbesserungsgebot).“*

Gemäß § 27 Abs. 2 WHG sind Oberflächengewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft sind, so zu bewirtschaften, dass:

- „1. eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot) und*
- 2. ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird (Verbesserungsgebot).“*

Die Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in Deutschland, insbesondere § 27 Abs. 1 und 2, zielen darauf ab, den ökologischen und chemischen Zustand von Gewässern zu schützen und zu verbessern. Diese Regelungen sind besonders relevant für den Bau von Infrastrukturen wie die Brücke über die Elbe. Hier sind einige Gründe, warum der Bau einer Brücke nicht möglich ist.

- **Ökologische Auswirkungen:** Der Bau einer Brücke hat erhebliche Auswirkungen auf das Ökosystem des Flusses. Dies umfasst Veränderungen im Wasserfluss, die Zerstörung von Lebensräumen für aquatische Organismen und die Beeinträchtigung der natürlichen Fortpflanzungs- und Wanderverhalten von Fischen und anderen Wasserlebewesen.
- **Chemische Belastungen:** Während des Baus und des Betriebes können Chemikalien und Schadstoffe in das Wasser gelangen, was den chemischen Zustand des Gewässers negativ beeinflussen könnte. Dies steht im Widerspruch zum Verschlechterungsverbot des WHG.

- **Erosions- und Sedimentationsprozesse:** Eine Brücke wird auch die Erosions- und Sedimentationsdynamik eines Flusses verändern, was zu weiteren ökologischen Problemen führen kann. Solche Veränderungen könnten die Qualität des Wassers beeinträchtigen und die Lebensbedingungen für viele Arten verschlechtern.
- **Wasserqualität:** Die Einhaltung der Anforderungen an einen „guten ökologischen“ und „guten chemischen Zustand“ ist entscheidend für den Schutz der Wasserressourcen. Der Bau der Brücke wird diese Standards gefährden, deshalb ist dies ein Grund, das Projekt abzulehnen.
- **Gesetzliche Vorgaben:** Die genannten Paragraphen des WHG sind rechtlich bindend.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Nach § 47 Abs 1. WHG ist das **Grundwasser** so zu bewirtschaften, dass:

„1. eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Verschlechterungsverbot);

Der Bau einer Brücke über die Elbe würde umfangreiche Bauarbeiten erfordern, die potenziell negative Auswirkungen auf das Grundwasser haben könnten. Gemäß § 47 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist es jedoch verpflichtend, das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird.

Begründung:

Mengenmäßige Verschlechterung:

1. **Grundwasserabsenkungen:** Tiefbauarbeiten für Brückenpfeiler erfordern das Absenken des Grundwasserspiegels, um eine trockene Baugrube zu gewährleisten. Dies wird zu einer lokalen Absenkung des Grundwasserspiegels führen.
2. **Beeinträchtigung des Grundwasserflusses:** Eingriffe in das Flussbett werden den natürlichen Grundwasserstrom verändern und somit den Wasserhaushalt umliegender Gebiete beeinflussen.

Chemische Verschlechterung:

3. **Verunreinigungen durch Baumaterialien:** Beim Bau eingesetzte Materialien wie Beton, Stahl und Schmierstoffe werden Schadstoffe freisetzen, die ins Grundwasser gelangen.
4. **Unfallrisiken:** Bauarbeiten bergen das Risiko von Unfällen, bei denen Stoffe wie Kraftstoffe oder Öle austreten und das Grundwasser kontaminieren könnten.

Gemäß dem Verschlechterungsverbot nach § 47 Abs. 1 WHG müssen solche negativen Einflüsse auf das Grundwasser vermieden werden. Da der Bau der Brücke unvermeidlich zu den genannten Beeinträchtigungen führen würde, ist er unter Berücksichtigung dieses Gesetzes nicht zulässig. Die gesetzlichen Vorgaben dienen dem Schutz der wertvollen Ressource Grundwasser, die für Trinkwasser, landwirtschaftliche Bewässerung und die Erhaltung von Ökosystemen unerlässlich ist.

Daher ist der Bau einer Brücke über die Elbe aufgrund der potenziellen Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwassers nicht mit den Anforderungen des WHG vereinbar.

Zu: **3.2 Beschreibung der wasserwirtschaftlichen Belange**

Verkehrsprognose

(Seite 23)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Dem E-Bericht ist zu entnehmen, dass das Verkehrsgutachten auf der geplanten Brücke für den Planfall 2030 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 2.530 Kfz/24h prognostiziert (Landkreis Lüneburg, E-Bericht, 2024).

Der Bau einer Brücke, der zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf 2.530 Kfz pro 24 Stunden führt, muss aus Klimaschutzgründen abgelehnt werden, weil er zu einer signifikanten Zunahme von Treibhausgasemissionen führt.

- **Erhöhung der Emissionen:** Mehr Fahrzeuge auf der Straße bedeuten einen höheren Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) und anderen schädlichen Emissionen. Selbst mit Fortschritten in der Fahrzeugtechnologie bleibt der individuelle Beitrag jedes zusätzlichen Fahrzeugs zu den Gesamtemissionen bedeutsam.
- **Förderung des Individualverkehrs:** Der Bau der Brücke könnte den Autoverkehr gegenüber umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wie öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren oder Fußgängerverkehr fördern. Dies kann langfristig zu einer Verkehrsverlagerung führen, die den Zielen der Reduzierung von Emissionen entgegenwirkt.
- **Flächenverbrauch und Umweltbelastung:** Der Bau von Infrastruktur wie Brücken erfordert Ressourcen und kann natürliche Lebensräume beeinträchtigen. Die Bauarbeiten selbst verursachen ebenfalls Emissionen und andere Umweltauswirkungen.
- **Verkehrsinduzierte Nachfrage:** Neue oder erweiterte Straßeninfrastruktur wird zu zusätzlichem Verkehr führen, ein Phänomen, das als induzierter Verkehr bekannt ist. Dies bedeutet, dass die erhöhte Kapazität dazu führt, dass mehr Menschen das Auto nutzen, was die Emissionen weiter steigert.

Insgesamt widerspricht der Bau der Brücke den Klimaschutzzielen, die eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen und eine Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel anstreben.

Zu: **3.3 Betroffenheit von Schutzgebieten**

(Seite 26)

Der Bau einer Brücke über die Elbe ist wegen der Betroffenheit von Schutzgebieten abzulehnen, da solche Maßnahmen erhebliche negative Auswirkungen auf geschützte Natur- und Landschaftsbereiche haben werden.

Folgende Gründe spielen hierbei eine entscheidende Rolle:

Beeinträchtigung von Naturschutzgebieten:

1. **Lebensraumverlust:** Entlang der Elbe befinden sich zahlreiche Naturschutzgebiete, die Lebensraum für seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten bieten. Durch den Bau einer Brücke und die dazugehörigen Infrastrukturmaßnahmen werden diese Lebensräume zerstört oder fragmentiert werden.
2. **Störung empfindlicher Arten:** Bauarbeiten und der anschließende Betrieb der Brücke verursachen Lärm, Lichtverschmutzung und erhöhte menschliche Aktivität, was empfindliche Arten stören oder vertreiben wird.

Eingriff in europäische Schutzgebiete (Natura 2000):

3. **FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete:** Die Elbe ist Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000, das gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG) und der Vogelschutzrichtlinie (2009/147/EG) besondere Schutzmaßnahmen erfordert.
4. **Rechtliche Vorgaben:** Projekte, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele dieser Gebiete führen können, sind gemäß §§ 34 und 35 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) unzulässig.

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Kulturdenkmäler:

5. **Landschaftsschutzgebiete:** Die Elblandschaft ist in diesem Bereich als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Eine Brücke wird das charakteristische Landschaftsbild nachhaltig verändern und beeinträchtigen.
6. **Welterbestätten:** Teile der Elbe, wie das *UNESCO- Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe*, sind von besonderem kulturellem Wert. Bauliche Eingriffe werden den außergewöhnlichen universellen Wert dieser Stätte mindern.

Negative Auswirkungen auf das Ökosystem Fluss:

7. **Hydrologische Veränderungen:** Baumaßnahmen werden die Strömungsverhältnisse der Elbe beeinflussen, Sedimentablagerungen verändern und somit die natürlichen Prozesse des Flusses stören.
8. **Wasserqualität:** Eingriffe könnten zu einer Verschlechterung der Wasserqualität führen, was negative Folgen für die aquatische Flora und Fauna hätte.
Es überwiegt das öffentliche Interesse am Schutz der Gebiete.

Gesetzliche Grundlagen:

9. **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG):** Regelt den Schutz von Natur und Landschaft in Deutschland. Gemäß § 34 BNatSchG ist ein Projekt unzulässig, wenn es die Erhaltungsziele eines Schutzgebiets erheblich beeinträchtigt.
10. **Europäische Richtlinien:**
Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG): Schützt natürliche Lebensräume sowie wildlebende Tiere und Pflanzen von gemeinschaftlichem Interesse.
Vogelschutzrichtlinie (2009/147/EG): Zielt auf den Schutz aller wildlebenden Vogelarten in der EU ab.

Fazit:

Der Bau einer Brücke über die Elbe würde erheblich in geschützte Naturräume eingreifen und wird gegen nationale sowie europäische Naturschutzbestimmungen verstoßen. Die potenziellen negativen Auswirkungen auf Biodiversität, Landschaftsbild und ökologische Prozesse sprechen gegen eine Genehmigung des Vorhabens. Daher ist der Bau der Brücke wegen der Betroffenheit von Schutzgebieten abzulehnen.

Zu: 3.6 Grundwasserkörper, Lebensräume und Schutzgebiete

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Wasserabhängige terrestrische Ökosysteme und Trinkwasserschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt, sodass eine Verschlechterung des GWK bezogen auf den chemischen/mengenmäßigen Zustand nach den Vorgaben der GrwV nicht anzunehmen ist. Der Verfasser geht davon aus, dass der GrwK nicht beeinträchtigt wird.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen, die wir weiter oben dazu schon gemacht haben.

Zu: 4.1.2 OWK Kateminer Mühlenbach «27026»

(Seite 45)

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum *Kateminer Mühlenbach* weiter oben.

4.2 Ist-Zustandsbeschreibung OWK Elbe «OW01-00»**4.2.1 Ökologischer Zustand**

(Seite 49)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Der ökologische Zustand des Gewässers wird laut dem Wasserkörpersteckbrief des 3. Bewirtschaftungsplans WRRL als **mäßig** eingestuft.*

Der Bau einer Brücke über die Elbe ist im Hinblick auf die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und das daraus resultierende Verschlechterungsverbot nicht zulässig, da er zu einer Verschlechterung des ökologischen Zustands des Gewässers führen würde, welches laut dem Wasserkörpersteckbrief des 3. Bewirtschaftungsplans WRRL als "mäßig" eingestuft ist.

Begründung:**Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL):**

Die WRRL verpflichtet die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe a), jede Verschlechterung des Zustands aller Oberflächenwasserkörper zu verhindern. Das Verschlechterungsverbot besagt, dass keine Maßnahmen ergriffen werden dürfen, die zu einer Verschlechterung des ökologischen, chemischen oder mengenmäßigen Zustands eines Gewässers führen könnten.

Mögliche Auswirkungen des Brückenbaus auf den ökologischen Zustand:

- **Habitatverlust und Störung von Lebensräumen:**
Der Eingriff in das Flussbett für Fundamente und Pfeiler wird zu einem Verlust von wertvollen Lebensräumen für Flora und Fauna führen.
Sensible Bereiche, wie Laichplätze von Fischen oder Lebensräume seltener Arten, könnten zerstört oder beeinträchtigt werden.
- **Hydromorphologische Veränderungen:**
Der Bau wird die natürliche Strömungsdynamik des Flusses verändern, was zu Erosion oder Sedimentablagerungen an ungewollten Stellen führt.
Veränderungen im Sedimenttransport können die Morphologie des Flussbettes beeinflussen und somit Lebensräume verändern oder zerstören.
- **Beeinträchtigung der Wasserqualität:**
Bauarbeiten können zu erhöhter Trübung und Freisetzung von Schadstoffen führen.
Eingesetzte Materialien oder Betriebsstoffe (z. B. Öle, Treibstoffe) könnten ins Gewässer gelangen und es kontaminieren.
- **Barrierewirkung und Fragmentierung:**
Brücken und ihre Fundamente können Wanderwege aquatischer Organismen blockieren oder behindern.
Dies kann negative Auswirkungen auf Fischpopulationen und die Biodiversität haben.

Risiko der Zustandsverschlechterung von "mäßig" zu einem geringeren Status:

- Jeder zusätzliche Stressor kann den bereits "mäßigen" ökologischen Zustand weiter verschlechtern.
- Eine Verschlechterung zu "unbefriedigend" oder "schlecht" würde einen Verstoß gegen die Ziele der WRRL darstellen.
- Da die WRRL eine Verbesserung des Zustands anstrebt, ist eine Verschlechterung inakzeptabel.

Zusammenfassung:

Der Bau der Brücke wird zu einer Verschlechterung des ökologischen Zustands der Elbe führen. Dies verstößt gegen das Verschlechterungsverbot der WRRL, das eine zentrale Rolle beim Schutz und der Verbesserung der Gewässerqualität in Europa spielt. Da der ökologische Zustand bereits als "mäßig" eingestuft ist, sind Maßnahmen erforderlich, die zur Verbesserung beitragen, nicht zur Verschlechterung.

Fazit:

Unter Berücksichtigung der WRRL und des Verschlechterungsverbots ist der Bau einer Brücke über die Elbe nicht zulässig, da er zu einer unzulässigen Verschlechterung des ökologischen Zustands führen würde. Der Schutz der Gewässer und die Vermeidung zusätzlicher Belastungen haben Vorrang vor infrastrukturellen Maßnahmen, die nicht zwingend notwendig sind.

Dies betrifft auch den Punkt in Ziffer

5 Prüfung auf Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot – Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Wasserkörper und deren Qualitätskomponenten und Umweltqualitätsnormen

Zu: **4.3 Ist-Zustandsbeschreibung OWK Kateminer Mühlenbach «27026»**

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum *Kateminer Mühlenbach* weiter oben.

Zu: **5 Prüfung auf Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot – Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffenen Wasserkörper und deren Qualitätskomponenten und Umweltqualitätsnormen**
(Seite 58)

Hier verweisen wir auf unsere Ausführungen zu 4.2 Ist-Zustandsbeschreibung OWK Elbe «OW01-00» weiter oben.

Zu: **5.1 Tausalz**
(Seite 58)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Der Eintrag von Chlorid aus dem Einsatz von Taumittel auf die Trasse der Ortsumgehung K 61 stellt eine saisonale Belastung in den Wintermonaten dar. Auf Außerortsstraßen ist eine Tausalzaufbringung alternativlos.

Der Antrag auf Planfeststellung, der den Einsatz von Taumitteln und deren Auswirkungen auf ein Schutzgebiet betrifft, wirft wichtige Fragen im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot gemäß der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) auf.

Hier sind einige Gründe, warum eine Genehmigung in diesem Fall zu versagen ist:

- **Verschlechterungsverbot der WRRL:** Die WRRL zielt darauf ab, die Qualität der Gewässer in der EU zu schützen und zu verbessern. Ein zentrales Prinzip ist das Verschlechterungsverbot, das besagt, dass sich der Zustand eines Wasserkörpers nicht verschlechtern darf. Der Eintrag von Chlorid durch Tausalz stellt eine potenzielle Verschlechterung dar, da es die chemische Zusammensetzung des Wassers negativ beeinflussen wird.
- **Auswirkungen auf Qualitätskomponenten:** Chloride werden die physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten eines Wasserkörpers erheblich beeinträchtigen. Dies wird zu einer Veränderung des ökologischen Gleichgewichts führen, indem es beispielsweise die Lebensbedingungen für bestimmte Wasserorganismen verschlechtert oder toxische Effekte hervorruft.
- **Umweltqualitätsnormen:** Die WRRL legt spezifische Umweltqualitätsnormen fest, die eingehalten werden müssen, um den guten Zustand der Gewässer zu gewährleisten. Ein Anstieg der Chloridkonzentration wird dazu führen, dass diese Normen überschritten werden, was wiederum gegen die Richtlinie verstößt.

- **Fehlen von Alternativen:** Der Verfasser des Antrags behauptet, dass die Tausalzaufbringung alternativlos sei. Diese Behauptung sollte kritisch hinterfragt werden. Es gibt alternative Methoden zur Eisbekämpfung, wie den Einsatz von Sand oder anderen umweltfreundlicheren Enteisungsmitteln, die weniger schädlich für die Umwelt sind.
- **Langfristige Auswirkungen:** Selbst wenn kurzfristig keine signifikante Verschlechterung festgestellt wird, könnten langfristige kumulative Effekte auftreten. Eine kontinuierliche Belastung durch Chloride kann über Jahre hinweg zu einer schleichenden Verschlechterung des Wasserkörpers führen.
- **Präventiver Umweltschutz:** Gemäß dem Vorsorgeprinzip sollte jede Maßnahme vermieden werden, die potenziell schädliche Auswirkungen auf die Umwelt haben könnte.

In Anbetracht dieser Punkte ist es ratsam, den Antrag abzulehnen oder zumindest eine umfassende Prüfung und Bewertung alternativer Maßnahmen durchzuführen, um sicherzustellen, dass das Schutzgebiet und seine Wasserressourcen nicht gefährdet werden.

Zu: **5.2 Oberflächenwasserkörper, ökologischer Zustand** (Seite 64)

Hier verweisen wir auf unsere Ausführungen zu 2 Rechtliche und methodische Grundlagen 2.1 Rechtliche Grundlagen Seite 12 weiter oben.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser zu Akustische Reize:

Der berichtspflichtige OWK Elbe fließt unter der geplanten Brücke entlang. Betriebsbedingte Schallemissionen stellen im Wasserkörper bei Fischen, insbesondere bei juvenilen Stadien, eine potenzielle Gefährdung dar.

Akustische Reize können für Fische, insbesondere in ihren juvenilen Stadien, eine erhebliche Gefährdung darstellen. Schallemissionen, die durch den Betrieb der geplanten Brücke entstehen, würden das Verhalten der Fische beeinflussen, ihre Fortpflanzung stören oder sogar physische Schäden verursachen.

Um die Auswirkungen auf die aquatische Fauna zu minimieren, müssten Maßnahmen ergriffen werden.

Zudem wäre es ratsam, während kritischer Perioden im Lebenszyklus der Fische, wie Laichzeiten, besonders vorsichtig zu sein oder bestimmte Aktivitäten einzuschränken.

In dem von Verfasser genannten Fall wird argumentiert, dass die betriebsbedingten Schallemissionen der geplanten Brücke eine potenzielle Gefährdung für Fische darstellen, insbesondere für juvenile Stadien. Diese akustischen Reize könnten den ökologischen Zustand des Wasserkörpers beeinträchtigen, indem sie das Verhalten oder die Überlebensrate der Fischpopulationen negativ beeinflussen. Eine solche Beeinträchtigung wird als Verschlechterung des ökologischen Zustands des Wasserkörpers angesehen werden.

Wenn bei der Prüfung festgestellt wird, dass das Vorhaben gegen das Verschlechterungsverbot verstößt, weil es negative Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten des Wasserkörpers hat (z.B. biologische Komponenten wie Fischpopulationen), dann muss gemäß WRRL die Genehmigung versagt werden. Die Richtlinie verlangt, dass alle Projekte so geplant und durchgeführt werden, dass sie den guten Zustand der Gewässer nicht gefährden oder verschlechtern.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang darauf, dass alleine bei einer Bootfahrt auf der Elbe unter Dömitzer Brücke hindurch ein Lärmpegel wahrzunehmen ist, der für die Menschen schon unerträglich ist.

Zu: 5.2.2 OWK Kateminer Mühlenbach «27026»

(Seite 72)

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum *Kateminer Mühlenbach* weiter oben.

Zu: 5.4 Grundwasserkörper, mengenmäßiger Zustand

(Seite 76)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Nach § 47 WHG sind GWK so zu bewirtschaften, dass Verschlechterungen ihres mengenmäßigen Zustands vermieden werden.

Das ist, wie wir weiter oben schon erläutert haben nicht möglich, ohne das Verschlechterungsverbot zu umgehen.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: 5.5 Grundwasserkörper, chemischer Zustand

(Seite 80)

Das ist, wie wir weiter oben schon erläutert haben nicht möglich ohne das Verschlechterungsverbot zu umgehen.

Aufgrund all dieser negativen Auswirkungen ist eine Ablehnung des Bauprojekts zwingend geboten.

Zu: 6 Prüfung auf Verstoß gegen das Zielerreichungsgebot und Trendumkehrgebot

Verbesserungsgebot/ Zielerreichungsgebot

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Verbesserungsgebot ist primär durch die wasserwirtschaftliche Planung zu verwirklichen.

Im Rahmen des Fachbeitrags zur WRRL ist zu prüfen, ob ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot vorliegt.

Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) der EU enthält mehrere zentrale Prinzipien, darunter das Verschlechterungsverbot, das Zielerreichungsgebot und das Trendumkehrgebot. Diese Prinzipien sollen sicherstellen, dass die Gewässer in

einem guten ökologischen und chemischen Zustand erhalten oder verbessert werden.

- **Verschlechterungsverbot:** Dieses Prinzip besagt, dass sich der Zustand eines Wasserkörpers nicht verschlechtern darf. Es ist ein präventives Gebot, das darauf abzielt, den aktuellen Zustand zu bewahren.
- **Zielerreichungsgebot:** Dieses Gebot verlangt, dass alle Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen, um einen guten ökologischen und chemischen Zustand der Gewässer zu erreichen. Es geht also um die Verbesserung des Zustands der Gewässer.
- **Trendumkehrgebot (Verbesserungsgebot):** Dieses Gebot zielt darauf ab, negative Trends in der Wasserqualität umzukehren und kontinuierliche Verbesserungen zu fördern.

Eine Brückenbaumaßnahme könnte beispielsweise kurzfristige negative Auswirkungen auf einen Wasserkörper haben (was gegen das Verschlechterungsverbot verstoßen würde).

Das ist, wie wir weiter oben schon erläutert haben nicht möglich ohne das Verschlechterungsverbot zu umgehen.
Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: **U.21c_Fachbeitrag_Klimaschutz** (Seite 7)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Planfall kommt es gegenüber dem Prognosenullfall im Sektor Verkehr zu einer vorhabenbedingten Zunahme der THG-Emissionen um ca. 3 000 t im betrachteten Straßennetz.

Der Bau einer Elbbrücke, der zu einer vorhabenbedingten Verkehrszunahme und damit zu einer Erhöhung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) um ca. 3.000 Tonnen führt, kann aus mehreren Gründen nicht genehmigt werden:

- **Verstöße gegen Klimaschutzziele:** Deutschland hat sich im Rahmen internationaler Abkommen wie dem Pariser Klimaabkommen verpflichtet, die THG-Emissionen zu reduzieren. Nationale Gesetze, wie das Bundes-Klimaschutzgesetz, setzen verbindliche Emissionsziele fest. Ein Projekt, das die Emissionen signifikant erhöht, steht im Widerspruch zu diesen Verpflichtungen und Zielen.
- **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP):** Die Prüfung ergibt, dass das Projekt erhebliche negative Auswirkungen auf das Klima hat, so wird dies zur Versagung der Genehmigung führen.
- **Einhaltung rechtlicher Vorgaben:** Es gibt gesetzliche Grenzwerte und Vorgaben für Emissionen, die nicht überschritten werden dürfen. Eine Zunahme der THG-Emissionen um ca. 3.000 Tonnen könnte gegen diese Bestimmungen verstoßen.
- **Alternative Lösungen:** Bevor eine Genehmigung erteilt wird, muss geprüft werden, ob es umweltfreundlichere Alternativen gibt. Wenn beispielsweise der Verkehr auf andere Weise effizienter gestaltet bzw. sich das Verkehrsaufkommen nicht erhöht, wäre dies vorzuziehen.

Dies ist der Fall durch den Weiterbetrieb der bisherigen Fähre. Diese Option ist jedoch auch in der Alternativbetrachtung der Planung nicht vorgesehen.

- **Negative Auswirkungen auf die lokale Umwelt:** Neben globalen Klimaauswirkungen werden lokale Umweltauswirkungen wie Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und Beeinträchtigung von Ökosystemen Gründe für eine Ablehnung sein.
- **Öffentliches Interesse und Beteiligung:** Wenn die Bevölkerung oder Umweltorganisationen starke Einwände gegen das Projekt erheben, wird dies die Entscheidung beeinflussen. Das öffentliche Interesse ist nicht im Sinne der Bevölkerung, wie wir weiter oben schon ausführlich beschrieben
- **Nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung:** Moderne Planungsrichtlinien priorisieren nachhaltige Entwicklung und die Reduzierung von Emissionen. Ein Projekt, das zu mehr Verkehr und höheren Emissionen führt, passt nicht in langfristige Strategien für eine umweltfreundliche Infrastruktur.

Wenn die Erhöhung der THG-Emissionen erheblich ist und gegen gesetzliche Vorgaben sowie Klimaschutzziele verstößt, ist eine Genehmigung nicht gegeben.

Zu: 4. Treibhausgas-Emissionen aus dem Lebenszyklus

(Seite 8)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die Abschätzung der Lebenszyklus-Emissionen berücksichtigt die Errichtung der Bauwerke sowie den Betrieb und die Unterhaltung aller Anlagen. Als Zeitrahmen der Lebensdauer wird ein Zeitraum von 50 Jahren angesetzt (FGSV 2023).

Die Annahme einer Lebensdauer von 50 Jahren für Brückenbauwerke bei der Abschätzung der Lebenszyklus-Emissionen gemäß FGSV 2023 wird als unrealistisch betrachtet, insbesondere im Kontext der aktuellen politischen Diskussionen über den Zustand der Brücken in Deutschland.

Hier sind einige Gründe dafür:

- **Alternde Infrastruktur:** Viele Brücken in Deutschland nähern sich oder haben bereits ihre ursprüngliche Lebensdauer überschritten. Das bedeutet, dass viele dieser Strukturen zunehmend Anzeichen von Materialermüdung und Verschleiß aufweisen.
- **Zunahme des Verkehrsaufkommens:** Seit dem Bau vieler Brücken hat das Verkehrsaufkommen erheblich zugenommen, insbesondere der Schwerlastverkehr. Die Brücken wurden ursprünglich für geringere Lasten und weniger Verkehr entworfen. Die erhöhten Belastungen beschleunigen den Verschleiß und verkürzen die tatsächliche Nutzungsdauer der Bauwerke.
- **Mangelnde Instandhaltung und Investitionen:** Es gibt seit Jahren einen Investitionsstau bei der Instandhaltung von Brücken. Finanzielle Einschränkungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene haben dazu geführt, dass notwendige Wartungs- und Sanierungsarbeiten verschoben oder unzureichend durchgeführt wurden. Dies trifft vor allem auf das Problem zu, dass der Ldkrs. Lüchow-Dannenberg für die Unterhaltung zuständig sein soll.

Dieser hat dies jedoch durch einen Kreistagsbeschluss abgelehnt, da der Ldkrs. finanziell gar nicht in der Lage sein wird, die Kosten dafür aufzubringen. Überdies sind Unterhaltsleistung lediglich pauschaliert berücksichtigt. Das ist völlig intransparent (Unterhaltsleistungen können zwischen 1% oder 2% veranschlagt werden). Was sich auch in der Emissionsbilanz niederschlagen würde.

- **Technologische und Materialfortschritte:** Neuere Erkenntnisse in Bezug auf Materialien, Bauweisen und Umweltbelastungen zeigen, dass frühere Annahmen über die Langlebigkeit von Bauwerken möglicherweise zu optimistisch waren. Umweltfaktoren wie verstärkte Klimaveränderungen können ebenfalls die Lebensdauer von Bauwerken beeinflussen.
- **Aktuelle Beispiele von Brückensperrungen und -abbrüchen:** Es gab in den letzten Jahren mehrere Fälle, in denen Brücken aufgrund von Sicherheitsbedenken gesperrt oder sogar abgerissen wurden. Dies unterstreicht die Dringlichkeit des Problems und zeigt, dass viele Brücken nicht die erwartete Lebensdauer erreichen.
- **Politische Diskussion und öffentliche Wahrnehmung:** Die Diskrepanz zwischen theoretischer Lebensdauer und praktischer Erfahrung wird zunehmend anerkannt.

Angesichts dieser Faktoren erscheint die pauschale Annahme einer 50-jährigen Lebensdauer für die Abschätzung der Lebenszyklus-Emissionen nicht angemessen. Eine realistischere Abschätzung sollte die tatsächlichen Bedingungen, aktuellen Belastungen und den Zustand der bestehenden Infrastruktur berücksichtigen. Dies würde zu genaueren Emissionsberechnungen führen und helfen, bessere Entscheidungen für Neubau, Sanierung und Instandhaltung zu treffen.

Zu: **Tabelle 2:**

Der Hinweis auf den gewählten Faktor für Bundesfernstraßen (einschl. Unterhalt) soll offenbar den Eindruck vermitteln, die CO₂- Emissionen, bezogen auf das Vorhaben, seien eher erhöht angesetzt.

Zu: **5. Treibhausgas-Emissionen aus den vorhabensbedingten Landnutzungsveränderungen**

(Seite 9)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Dabei kann die positive Wirkung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie aus dem Arten- und Habitatschutzrecht gegengerechnet werden.

Die Aussage, dass "die positive Wirkung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie aus dem Arten- und Habitatschutzrecht gegengerechnet werden" könne, ist im Zusammenhang mit der Brückenbaumaßnahme und den daraus entstehenden Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) unrichtig aus mehreren Gründen:

Unterschiedliche Schutzgüter:

- Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und das Arten- und Habitatschutzrecht zielen darauf ab, Beeinträchtigungen von Biodiversität, Lebensräumen und Ökosystemen zu vermeiden, zu minimieren oder zu kompensieren.

- THG-Emissionen betreffen hingegen das globale Klima und tragen zum Klimawandel bei.
- Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft können nicht die zusätzlichen THG-Emissionen ausgleichen, da sie unterschiedliche Umweltbereiche betreffen.

Rechtliche Trennung der Kompensationsmechanismen:

- Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und andere klimarelevante Gesetze behandeln THG-Emissionen separat von naturschutzrechtlichen Regelungen.
- Es gibt keine gesetzliche Grundlage, um positive Effekte aus naturschutzrechtlichen Kompensationen gegen Klimabelastungen aufzurechnen.
- Klimaschutzrechtliche Verpflichtungen müssen eigenständig erfüllt werden.

Qualitative Unterschiede der Maßnahmen:

- Kompensationsmaßnahmen im Naturschutz können lokale ökologische Funktionen wiederherstellen oder verbessern, haben aber oft keinen oder nur einen begrenzten Einfluss auf das globale Klima.
- Die Reduktion von THG-Emissionen erfordert spezifische Maßnahmen, die direkt auf die Verringerung von Emissionen abzielen, wie z.B. die Förderung erneuerbarer Energien oder Energieeffizienzmaßnahmen.

Keine Anrechnung im Genehmigungsverfahren:

- Im Rahmen von Genehmigungsverfahren werden Umweltprüfungen durchgeführt, bei denen verschiedene Umweltaspekte getrennt bewertet werden.
- Eine gegenseitige Aufrechnung zwischen negativen Auswirkungen auf das Klima und positiven Effekten auf die Biodiversität ist methodisch und rechtlich nicht vorgesehen.

Verstoß gegen das Vorsorgeprinzip:

- Das Vorsorgeprinzip im Umweltrecht besagt, dass Umweltschäden möglichst vermieden werden sollen.
- Die Erhöhung der THG-Emissionen stellt einen solchen Umweltschaden dar, der nicht durch andere Umweltvorteile kompensiert werden kann.

Klimaschutzziele und Verpflichtungen:

- Deutschland hat sich zu ambitionierten Klimaschutzzielen verpflichtet, die eine absolute Reduktion von THG-Emissionen erfordern.
- Eine Nettoerhöhung der Emissionen kann nicht durch andere Umweltmaßnahmen gerechtfertigt werden.

Strategische Umweltprüfung (SUP) und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP):

- In diesen Prüfungen werden Kumulationseffekte und Synergien betrachtet, jedoch werden Emissionssteigerungen nicht durch Kompensationen in anderen Bereichen neutralisiert.
- Jede negative Auswirkung muss eigenständig bewertet und ggf. vermieden oder gemindert werden.

Zusammenfassend ist die Aussage unrichtig, weil sie unterschiedliche Umweltaspekte gleichsetzt und suggeriert, dass negative Klimawirkungen durch positive Effekte im Naturschutzbereich ausgeglichen werden können. Dies widerspricht sowohl den rechtlichen Vorgaben als auch den fachlichen Standards der Umweltplanung und des Umweltschutzes.

Rechtliche Grundlage:

1. **Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG):** Verpflichtet zur Reduktion von THG-Emissionen in verschiedenen Sektoren.
2. **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG):** Regelt die Eingriffsregelung und den Arten- und Biotopschutz, jedoch ohne Verbindung zur Klimakompensation.
3. **Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG):** Fordert die getrennte Betrachtung und Bewertung verschiedener Umweltbelange.

Es ist daher nicht zulässig, die positiven Effekte der Kompensationsmaßnahmen aus dem Naturschutzrecht gegen die zusätzlichen THG-Emissionen der Brückenbaumaßnahme aufzurechnen.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Unter den Biotopen weisen mit abnehmender Relevanz naturnahe Wälder, sonstige Wälder, sonstige Gehölze, extensiv bewirtschaftetes Grünland frischer bis nasser Standorte sowie sonstige naturnahe nutzungsfreie Biotope eine besondere Klimarelevanz auf (FGSV 2023).

Die Aussage ist unrichtig, weil sie eine unkorrekte Rangfolge der Klimarelevanz verschiedener Biotoptypen darstellt und wesentliche Biotope mit hoher Klimarelevanz nicht berücksichtigt.

Insbesondere fehlen Moore und Feuchtgebiete, die aufgrund ihrer Fähigkeit, große Mengen Kohlenstoff zu speichern, eine sehr hohe Klimarelevanz besitzen.

- Moore (Torfgebiete) sind effiziente Kohlenstoffsinken, da sie über lange Zeiträume organisches Material akkumulieren und somit Kohlendioxid aus der Atmosphäre binden. Die Zerstörung oder Entwässerung von Mooren führt zur Freisetzung dieses gespeicherten Kohlenstoffs, was erhebliche Auswirkungen auf das Klima hat. Daher wird in der aktuellen Fachliteratur die Bedeutung von Mooren und Feuchtgebieten für den Klimaschutz besonders hervorgehoben.
- Des Weiteren kann die genannte Rangfolge infrage gestellt werden. Beispielsweise haben intensiv bewirtschaftete Wälder möglicherweise eine geringere Klimarelevanz als extensiv bewirtschaftetes Grünland auf nassen Standorten, da letztere aufgrund hoher Bodenfeuchtigkeit mehr Kohlenstoff speichern können. Auch die Kategorisierung von "sonstigen naturnahen nutzungsfreien Biotopen" am Ende der Rangfolge ist problematisch, da diese Gruppe sehr unterschiedliche Biotoptypen umfassen kann, von denen einige eine hohe Klimarelevanz besitzen.

Zusammenfassend ist die Aussage unrichtig, da sie:

1. Wichtige Biotoptypen mit hoher Klimarelevanz auslässt, insbesondere Moore und Feuchtgebiete.
2. Eine falsche Rangfolge der Klimarelevanz der genannten Biotoptypen angibt, die nicht mit dem aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand übereinstimmt.
3. Die Vielfalt innerhalb der Biotoptypen nicht angemessen berücksichtigt, was zu einer Fehlinterpretation ihrer individuellen Klimarelevanz führen kann.

Es wäre korrekt, die Klimarelevanz von Biotopen unter Berücksichtigung aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse und aller relevanten Biotoptypen zu bewerten.

Zu: **7. Resümee**

(Seite 16)

Die Emissionen (THG) aus Vernichtung von Bäumen, Gehölzen, Grünland usw. sind nicht nachvollziehbar und sollten, gesondert ermittelt werden.

Ähnliches gilt im Hinblick auf die überbewerteten klimarelevanten Effekte der Kompensationen.

Im Punkt Resümee fällt unmittelbar auf, dass Errichtung aller baulichen Anlagen (einschl. Demontage alter Anlagen, Zerstörung von Biotopen, Fällung der Bäume, Bau der Straßen und Brücke, sowie deren Unterhaltung), die Zunahme des Verkehrs im geschilderten Umfang usw. im Vergleich zum Ist - Zustand mit Fähre die klimarelevanten Emissionen nur 'geringfügig' erhöht.

Diese zusammenfassende Grundaussage der Klimaschutzbilanz erscheint völlig wirklichkeitsfremd.

Für den Vergleich wären die Klimaeffekte des Ist - Zustands des Fährbetriebs zu ermitteln.

Das Ergebnis eines realitätsbezogenen bzw. evidenzbasierten Vergleichs dürfte den behaupteten 'geringfügigen' klimarelevanten Effekt der gesamten Baumaßnahme sicherlich als greenwashing darstellen.

Zusammenfassend:

Das vorliegende Klimaschutzgutachten ist kein eigenständiges Gutachten im Hinblick auf die beantragte Maßnahme und erscheint in seinem summarischen Ergebnis völlig unplausibel.

Im Weiteren verweisen wir auf die:

CO2 - Emission - Bauwerk, gesamt: (Thomas Böhlen u. Ludger Klus:

(Strom- und Vorlandbrücke, Fahrbahn Rampe, Fahrbahn Vorlandbrücke, Fahrbahn Strombrücke, Strompfeiler und Vorlandpfeiler, incl. Fundamente, Widerlager, incl. Fundamente, Erdarbeiten)

Faktoren - CO₂ [to/Einh.] Stahl: 1,125; Beton: 0,330; Erdarbeiten, Mittelwert: 0,0035

CO₂-Emission, Herstellung Bauwerk - gesamt: 21.000 to

davon:

Stahl: 11.300 to

Beton: 8.200 to

Fahrbahn: 1.200 to

Erdarbeiten: 300 to

CO₂-Emission Wartung / Betrieb, Unterhalt: 200 to / a

B. Abschätzung CO₂ - Emission Fährbetrieb vs. Brücke, Ist - Zustand

Fährtransporte / täglich: 650 PKW, 50 LKW

Fahrzeugaufkommen - Brücke/ täglich: 2.250 PKW, 250 LKW

CO₂ - Emission: 120 g PKW / km; 430 g LKW / km

Ludger Klus: Laut Umweltbundesamt stammt rund 20% der der CO₂-Emissionen in Deutschland aus dem Verkehr, davon mit 72% der Großteil aus dem Straßenverkehr. Der CO₂-Ausstoß ist in diesem Sektor in den letzten 30 Jahren nicht gesunken. Er liegt heute auf dem gleichen Niveau wie 1990. Die kilometerbezogenen CO₂-Emissionen sind seit 1995 zwar gesunken. Hingegen haben sich die gesamten CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs erhöht. Neben steigenden Fahrleistungen ist auch der Trend zu größeren und schwereren Fahrzeugen ein Grund für die Zunahme der CO₂-Emissionen. - Für eine Annahme niedrigerer verkehrsbedingter CO₂-Emissionen in überschaubarer Zukunft besteht also keine begründbare Veranlassung. - Die Brücke ist auch klimapolitisch aus der Zeit gefallen.

Länge der Baumaßnahme, gesamt: 1,8 km

Verkehrsverlagerung von Fähre auf Straße / Brücke:

421.200 PKW-km / a bzw. rund 51 to CO₂ - Emission / a

32.000 LKW-km/ a bzw. rund 14 to CO₂ - Emission / a = **gesamt: 65 to / a**

Unter den aktuellen Randbedingungen würde die Brücke pro Jahr rund 65 to zusätzliche verkehrsbedingte CO₂ - Emission verursachen.

Vereinfachende Annahmen, LK:

Der Fortfall der durch den Fährbetrieb selbst verursachte CO₂ - Emission bleibt hier zunächst außer Betracht. Das durch die Brücke erhöhte Fahrzeugaufkommen (ca. + 1.900 Fahrzeuge / Tag) bleibt unberücksichtigt. Unter Verweis auf den Erläuterungsbericht wird Verlagerung von Dömitzer und Lauenburger Brücke angenommen. Für die Gesamtbilanz (Verkehr) im Grunde unerheblich. Wenn gleichwohl im erhöhten Verkehrsaufkommen auch Umsteiger von ÖPNV auf PKW enthalten sein dürften.

CO₂-Bilanz - Bauwerk, gesamt sowie Verkehr im Jahr der Fertigstellung:

Bauwerk, gesamt: 21.000 to

Verkehr: 65 to / a

Unterhalt, Betrieb: 200 to / a

Die CO₂ - Effekte mit Brücke statt mit Fährbetrieb sind sehr erheblich und mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes, mit der genannten Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts sowie mit der Beschlusslage des Landkreises Lüneburg nicht vereinbar.

Danach will der Landkreis bis 2030 klimaneutral sein.

Dem im Gutachten gewählten Ansatz des Verfasser und den daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen, Lebenszyklus der baulichen Anlagen 289, 5 t Kohlendioxid-Äquivalente pro Jahr, kann also nicht gefolgt werden.

Zu: **U.21d_Gutachten_Regionalwirtschaftliche_Effekte**

Zu: **4 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG**
(Seite 8)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Im Kreis Lüneburg ist die Zahl der Einwohner im Zeitraum von 2013 bis 2022 um 6,1 Prozent angestiegen.

Der Verfasser erwähnt hier nur den Ldkrs. Lüneburg, jedoch nicht den Ldkrs. Lüchow-Dannenberg. Nur in der kleingedruckten Tab. 1 erscheint dieser mit einem Wachstum von 1% in den Jahren 2013-2022.

Wir möchten deshalb darauf hinweisen, dass das Bauprojekt auf dem Gebiet des Ldkrs. Lüchow-Dannenberg liegt. Deshalb wäre es hilfreich dies auch im schriftlichen Teil so zu erwähnen.

Zu: **7.1 WESERTUNNEL BEI NORDENHAM**
7.2 ELBBRÜCKE MÜHLBERG
(Seite 14)

Ein Vergleich des *Wesertunnels bei Nordenham* sowie der *ELBBRÜCKE MÜHLBERG* mit dem Bau einer Elbbrücke im Landkreis Lüchow-Dannenberg ist aus mehreren Gründen nicht geeignet, um für den Bau einer solchen Brücke zu argumentieren:

- **Bevölkerungsdichte und Verkehrsnachfrage:** Lüchow-Dannenberg ist einer der bevölkerungsärmsten Landkreise Deutschlands. Die geringe Einwohnerzahl führt zu weniger Verkehrsaufkommen, was die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit einer großen Infrastrukturmaßnahme wie einer Elbbrücke infrage stellt. Im Gegensatz dazu bedient der Wesertunnel bei Nordenham möglicherweise ein Gebiet mit höherer Bevölkerungsdichte oder wichtiger verkehrlicher Bedeutung.
- **Wirtschaftliche Bedeutung:** Die wirtschaftlichen Aktivitäten und industriellen Bedürfnisse der Region spielen eine entscheidende Rolle. Wenn die Region um Nordenham über wichtige Industriezentren, Häfen oder Logistikstandorte verfügt, rechtfertigt dies Investitionen in Infrastrukturprojekte wie einen Tunnel. Lüchow-Dannenberg hat weniger industrielle Knotenpunkte, wodurch der wirtschaftliche Nutzen einer Brücke geringer wäre.
- **Verkehrsströme und Infrastrukturbedarf:** Die vorhandenen Verkehrsströme und der bestehende Infrastrukturbedarf unterscheiden sich zwischen den Regionen. Ein Tunnel oder eine Brücke wird gebaut, um spezifische Verkehrshindernisse zu überwinden oder wichtige Routen zu verbessern.

Wenn in Lüchow-Dannenberg keine signifikanten Verkehrsengpässe vorhanden sind, ist der Bedarf für eine Elbbrücke weniger dringlich.

- **Finanzielle Aspekte und Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Große Infrastrukturprojekte sind mit erheblichen Kosten verbunden. Die Finanzierung muss gerechtfertigt sein durch ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis. In einer Region mit geringer Bevölkerung und weniger Verkehrsaufkommen sind die zu erwartenden Einnahmen oder wirtschaftlichen Vorteile möglicherweise nicht ausreichend, um die Investition zu rechtfertigen.
- **Umwelt- und Naturschutzbedenken:** Lüchow-Dannenberg ist bekannt für seine unberührte Natur und Schutzgebiete. Der Bau einer Elbbrücke könnte erhebliche Eingriffe in sensible Ökosysteme bedeuten, was zu Umweltkonflikten führen wird. Im Vergleich dazu könnten beim Wesertunnel entweder weniger Umweltbelastungen auftreten oder es wurden entsprechende Maßnahmen ergriffen, um diese zu minimieren.
- **Alternative Verkehrsverbindungen:** Es könnten bereits ausreichende oder alternative Verkehrsverbindungen existieren, wie die Fähre oder umliegende Brücken, die den Bedarf in Lüchow-Dannenberg decken. Eine zusätzliche Brücke würde dann keinen signifikanten Mehrwert bieten.
- **Regionale Prioritäten und Entwicklungsstrategien:** Jede Region hat eigene Entwicklungspläne und Prioritäten. Während in einer Region der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund steht, könnten in einer anderen der Erhalt von Natur und Landschaft oder die Förderung anderer Wirtschaftszweige wichtiger sein.

Zusammenfassend ist ein direkter Vergleich aufgrund unterschiedlicher regionaler Gegebenheiten, Bedürfnisse und Prioritäten nicht angemessen. Eine fundierte Argumentation für den Bau einer Elbbrücke in Lüchow-Dannenberg müsste auf einer detaillierten Analyse der lokalen Voraussetzungen, Nutzen und Auswirkungen basieren, anstatt auf Vergleichen mit anderen, strukturell unterschiedlichen Regionen und Projekten.

Die Postwachstumsökonomie⁴⁶, die auf Suffizienz und nachhaltige Lebensstile setzt, bietet einige Vorteile gegenüber dem traditionellen Wirtschaftswachstum, insbesondere im Kontext der Klimakrise.

Hier sind einige Gründe, warum sie als gangbarer Weg angesehen wird:

- **Ressourcenschonung:** Die Postwachstumsökonomie fördert den bewussten Umgang mit Ressourcen und zielt darauf ab, den Verbrauch zu reduzieren. Dies kann helfen, die Umweltbelastungen zu verringern und die natürlichen Ressourcen für zukünftige Generationen zu erhalten.
- **Reduzierung von Treibhausgasemissionen:** Ein Fokus auf Suffizienz bedeutet oft weniger Konsum und damit auch weniger Produktion und weniger Individualverkehr, was direkt zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen führen kann. Im Gegensatz dazu führt ungebremstes Wachstum häufig zu einem Anstieg des Energieverbrauchs und der Emissionen.
- **Soziale Gerechtigkeit:** Die Postwachstumsökonomie betont soziale Gerechtigkeit und das Wohlbefinden aller Menschen. Sie strebt an, die Lebensqualität zu verbessern, ohne dass dies zwangsläufig mit einem Anstieg des materiellen Konsums verbunden ist.

⁴⁶ <http://www.postwachstumsoekonomie.de/material/grundzuege/>

- **Stärkung lokaler Gemeinschaften:** Durch die Förderung lokaler Wirtschaftskreisläufe und solidarischer Strukturen kann die Postwachstumsökonomie dazu beitragen, Gemeinschaften zu stärken und Abhängigkeiten von globalen Märkten zu verringern.
- **Langfristige Nachhaltigkeit:** Während traditionelles Wirtschaftswachstum oft kurzfristige Gewinne in den Vordergrund stellt, zielt die Postwachstumsökonomie auf langfristige Lösungen ab, die sowohl ökologisch als auch sozial nachhaltig sind.
- **Kultureller Wandel:** Die Idee der Suffizienz fördert einen kulturellen Wandel hin zu einem Leben mit weniger materiellen Gütern und mehr Fokus auf immaterielle Werte wie Beziehungen, Bildung und persönliche Entwicklung.

Insgesamt könnte man sagen, dass die Postwachstumsökonomie eine Antwort auf die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts bietet, indem sie ein Gleichgewicht zwischen menschlichen Bedürfnissen und ökologischen Grenzen sucht und somit auch vieles was der Verfasser als Begründung für einen Brückenbau aufgeführt hat, erfüllen würde.

Zu: **U.21e_Verkehrsuntersuchung**

2 Untersuchungsmethodik

2.1 Ablauf und Struktur

(Seite 3)

sowie

4 Verkehrsprognose

4.1 Verkehrsnetz Nullfall 2030

(Seite 35)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Die räumliche Gliederung der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für die Bundesverkehrswegeplanung basiert auf den NUTS-3-Regionen⁶,

Eine Verkehrsverflechtungsprognose, die auf der Bundesverkehrswegeplanung basiert und für das Jahr 2030 erstellt wurde, ist aus mehreren Gründen in Bezug auf Treibhausgasemissionen (THG) und den gesetzlichen Klimaschutz nicht mehr anwendbar:

- **Veränderte Rahmenbedingungen:** Die politischen, wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen können sich schnell ändern. Neue Gesetze, wie das Klimaschutzgesetz oder internationale Abkommen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen, können die Zielvorgaben und Strategien zur Emissionsreduktion erheblich beeinflussen.
- **Technologische Entwicklungen:** Der technologische Fortschritt im Bereich der Mobilität, wie Elektrofahrzeuge, autonomes Fahren oder neue Verkehrsträgersysteme, kann die Annahmen über zukünftige Verkehrsströme und deren Emissionen grundlegend verändern. Prognosen, die auf veralteten Technologien basieren, könnten daher ungenau sein.

- **Klimawandel und Umweltbewusstsein:** Das wachsende Bewusstsein für die Auswirkungen des Klimawandels hat zu einem Umdenken in der Verkehrspolitik geführt. Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität (z.B. Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, Radwege) könnten nicht ausreichend berücksichtigt worden sein.
- **Zielkonflikte:** Die ursprüngliche Planung könnte nicht mit den aktuellen Zielen des Klimaschutzes übereinstimmen. Wenn beispielsweise eine Prognose ein Wachstum des motorisierten Individualverkehrs vorhersagt, steht dies im Widerspruch zu den Zielen der Emissionsreduktion.
- **Verhaltensänderungen:** Die COVID-19-Pandemie hat gezeigt, dass sich Mobilitätsmuster schnell ändern können (z.B. durch Homeoffice). Solche Veränderungen sind oft schwer vorherzusagen und können die Gültigkeit von Prognosen beeinträchtigen.
- **Nachhaltigkeitsziele:** Die zunehmende Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Verkehrsplanung erfordert eine Neubewertung bestehender Prognosen. Eine rein wirtschaftliche Betrachtung könnte nicht mehr ausreichen, um den Anforderungen an den Klimaschutz gerecht zu werden.

Bezug: Planunterlagen U21e-Verkehrsuntersuchung, U22-Verkehrsqualität und U23-Verkehrssicherheitsaudit

Bemerkungen

Im Hinblick auf genannte Planunterlagen wird im Nachfolgenden ein maßgeblicher Einzelaspekt in den Blick genommen, der **in den genannten Planunterlagen "Verkehrsuntersuchung" nicht betrachtet bzw. unterschlagen wird.**

Im Falle einer Brücke wird der Schwerlastverkehr über Darchau mit nachfolgender Ortsdurchfahrt Haar und Ortsdurchfahrt Neuhaus und nachfolgend mit Ortsdurchfahrten Rosien bis Anschluss B 5 in Vellahn mit zusätzlich 250 Schwerlastfahrzeugen veranschlagt. In diesem Kontext ist die Biogas-/Bio-LNG - Anlage zwischen Darchau und Haar von erheblicher Relevanz für die Bewertung der durch die Brücke verursachten Schwerlastverkehre mit Ortsdurchfahrten in Haar und Neuhaus.

Die Anlage zwischen Darchau und Haar ist seit mehr als zehn Jahren in Betrieb. Zwischenzeitlich sind die Anlage und der Geschäftsbetrieb des Betreibers erheblich verändert und ausgedehnt. Unter diesen veränderten Betriebsbedingungen ist diese Anlage im Gesamtkontext nicht nur eine rund 3 MW Biogasanlage. Zum Betrieb gehören die Produktion von Bio - LNG (mit spezifischen LKW-Aufkommen), die Verflechtung des Betriebs mit Zu- und Abtransport von Biomasse der Partnerbetriebe in der Lewitz, Betriebsstätten in Rosien und im westlichen Landkreis Ludwigslust. All diese Erweiterungen des Betriebs bei Darchau verursachen Schwer- bis Schwerlastverkehr (z.T. mit Überbreiten spezifischer Fahrzeuge).

Auf der Grundlage repräsentativer Vergleichsdaten ist für die Anlage bei Darchau und aufgrund der betrieblichen Vernetzungen usw. das Schwerlastaufkommen, einschließlich der Feldebene (Bewirtschaftung der Felder, An- und Abtransport der Biomasse, Verkehre zwischen den Betrieben und Betriebsteilen bis in den Landkreis Ludwigslust usw.), nunmehr und rund 10 Jahre nach Genehmigung, auf rund 6.000 Fahrzeugbewegungen / Jahr zu veranschlagen. Der von der Brücke verursachte

Schwerlastverkehr ist darin nicht enthalten.

Der tatsächliche und maßgebliche Umfang der von der Anlage bei Darchau verursachte Schwerlastverkehr mit maßgeblicher Relevanz für die genannten Ortsdurchfahrten wurde bei den Verkehrsgutachten (s.o.) der Antrags- bzw. Planunterlagen nicht erfasst und nicht besonders in den Blick genommen. - Allein aus diesem Grund müssen diese Unterlagen als unvollständig erscheinen.

Aus dem genannten Verkehrsaufkommen ist die Belastungslage zwischen Darchau und Haar und in Besonderheit in der Ortsdurchfahrt Haar so, dass Überhol- und Begegnungsverkehr mit Beteiligung genannter Schwerlastfahrzeuge kaum oder nur sehr gefahrvoll möglich ist. In der Ortsdurchfahrt Haar als einspurige Fahrbahn, mit direkt anliegender Schulbushaltestelle, ist Ausweich- bzw. Begegnungsverkehr mit Schwerlastbeteiligung im Kern nicht möglich. Hinzu kommt die zusätzliche Lärm- und Erschütterungsbelastung für die direkt betroffenen Wohngrundstücke.

Neuhaus: Besonders prekär entwickeln sich die geschilderten Verkehre mit Erreichen der Ortseinfahrt Neuhaus und hier zunächst besonders an der Krainke - Brücke und eingengter Fahrbahn. Unmittelbar zuvor endet der straßenbegleitende Fahrradweg von Haar nach Neuhaus. Radfahrer müssen hier ungesichert die Straße überqueren. Ab hier bis einschließlich der gesamten Ortsdurchfahrt Neuhaus sind Fahrradwege oder gar eine für den Fahrradverkehr ausgelegte Verkehrsführung nicht vorhanden.

Der von Darchau / Haar kommende Verkehr (mit erhöhtem Schwerlastanteil) mündet nach Querung der Krainke auf die B 195. Diese Einmündung ist für sich betrachtet bereits aktuell als prekär einzustufen. (Fahrräder Richtung Neuhaus müssen hier ungesichert die Straße überqueren) Der von Darchau / Haar kommende Verkehr verläuft nun praktisch vollumfänglich und auf einspuriger Fahrbahn (z.T. mit Parkerlaubnis auf der Fahrbahn) durch den Ortskern von Neuhaus bis zur Kreuzung in der Ortsmitte. Auf diesem Streckenabschnitt u.a. ein direkt anliegendes Seniorenheim, hier mit nicht beampelter Fußgängerquerung. In der Ortsmitte z.T. als einspurige Einbahnstraße, ohne Radweg, durch die Parkstraße und gegenläufiger (B 195) Einbahnstraße - ebenfalls ohne Radweg.

Die B 195 führt beim Rathaus als linksabbiegende Straße weiter Richtung Boizenburg. **Die hier geschilderten Verkehre gehen jedoch rechts ab, passieren die Straße Am Markt und münden in einer scharf rechtskehrenden Kurve auf die Bahnhofstraße Richtung Rosien und Vellahn und dort mit Anbindung an die B 5. Direkt an dieser prekären Rechtsbiegung der Straße mündet links der Rosengartenweg und geradeaus die Delliener Straße (eine viel genutzte "Abkürzung" über Dellien, Preten usw. bis zur B 5). Überdies befindet sich an diesem rechtskehrenden Nadelöhr eine beampelte Fußgängerquerung. Die Straße führt als einspurige Fahrbahn (Bahnhofstraße) durch geschlossene Bebauung, mit anliegendem Discounter, Baumarkt, Schule usw. Richtung Rosien, Vellahn mit Anschluss B5.**

Wie bereits dargelegt und trotz der durch Schwerlast dominierten prekären Gesamtlage, sind Fahrradwege in Neuhaus oder gar ein verkehrlich organisierter Fahrradverkehr nicht vorhanden. Überdies kommt hinzu, dass ein Begegnungs- bzw. Ausweichverkehr mit Beteiligung von Schwerlastfahrzeugen stets mit erheblicher Einschränkung und Risiko verbunden ist. Die begleitenden Gehwege der den

Hauptverkehr betreffenden Straßen sind z.T. derart eng messen, dass eine sichere Nutzung mit Rollator nur sehr beschwerlich möglich. Für die Nutzung mit Kinderwagen ist die gefahrlose Nutzung entsprechend knapper. Ein Hinweis auf die bekannte Altersstruktur und ihrer erwartbaren Entwicklung ist an dieser Stelle eher eine das Problembewusstsein erhellende Randnotiz.

Ganz offensichtlich ist, dass bereits die aktuelle verkehrliche Problematik in Neuhaus eine Umfahrung und ein grundlegend neues Verkehrskonzept, allein im Hinblick auf die bereits gegebene und sich erwartbar verschärfende Demografie, dringend erfordern. Nach dem, was allgemein verlautbart wird, ist diese insgesamt prekäre Situation auf kommunalpolitischer Ebene durchaus angekommen. Aus hier zunächst nicht zu zitierender und zuverlässigen Quelle, ist außerdem davon auszugehen, dass bereits eine vollständige (Vor)Planung für die erforderliche Umfahrung von Neuhaus vorliegt. Diese allerdings aus übergeordneter Erwägung nicht in den Umfang des Antrags für die Brücke einbezogen ist. Dieses auch im Hinblick auf die erwartbar längere Dauer des möglichen Genehmigungsverfahrens und der dann nicht mehr darstellbaren Gesamtkosten des Brückenprojekts. In diesem Gesamtkontext muss der vorliegende Antrag als (bewusst) unvollständig erscheinen und ist auch deswegen zurückzuweisen. Unabhängig davon wäre die umstrittene Brücke nur in Verbindung mit einer zwingend erforderlichen Ortsumfahrung von Neuhaus vertretbar oder gar zu rechtfertigen.

Zu: **U.21f_Floristische_und_Faunistische_Kartierung**
3 Biotop- und FFH-Lebensraumtypen, gefährdete Pflanzenarten
3.1 Methodik
(Seite 3)

Die Verwendung von älteren Kartieranleitungen und Kartierdaten für eine aktuelle floristische und faunistische Kartierung ist aus mehreren Gründen problematisch:

1. **Veraltete Daten:** Die Kartierdaten aus dem Raumordnungsverfahren zur Elbbrücke von 2009 sind über ein Jahrzehnt alt. In dieser Zeit haben sich die Lebensräume erheblich verändert haben, sei es durch natürliche Prozesse oder menschliche Einflüsse. Veränderungen in der Vegetation, das Auftreten neuer Arten oder der Verlust bestehender Arten könnten in den alten Daten nicht erfasst sein.
2. **Änderungen in der Methodik:** Die Kartieranleitung für Niedersachsen (DRACHENFELS 2014) wird inzwischen durch neuere wissenschaftliche Erkenntnisse oder methodische Verbesserungen überholt sein. Aktuelle Standards und Methoden werden präzisere oder umfassendere Erhebungen ermöglichen, die mit älteren Anleitungen nicht erreicht werden können.
3. **Rechtliche und ökologische Anforderungen:** Seit 2009 haben sich rechtliche Rahmenbedingungen oder ökologische Anforderungen geändert, die bei einer aktuellen Kartierung berücksichtigt werden müssen. Neue Schutzkategorien oder -maßnahmen wurden eingeführt, die in den alten Daten nicht reflektiert werden.

4. **Klimawandel und Umweltveränderungen:** Der Klimawandel hat in den letzten Jahren zu signifikanten Veränderungen in vielen Ökosystemen geführt. Diese Veränderungen haben sich auf die Verbreitung und Häufigkeit von Arten ausgewirkt, was in älteren Datensätzen nicht berücksichtigt wird.
5. **Präzision und Detailgrad:** Moderne Technologien wie GIS (Geoinformationssysteme), Fernerkundung und andere digitale Werkzeuge bieten heute eine höhere Präzision und einen besseren Detailgrad bei der Erfassung von Lebensräumen als dies vor einem Jahrzehnt möglich war.
6. **Neue invasive Arten:** Seit 2009 könnten neue invasive Arten in das Gebiet eingedrungen sein, die erhebliche Auswirkungen auf die lokalen Ökosysteme haben können. Diese wären in den alten Daten nicht erfasst.

Insgesamt ist es notwendig, aktuelle Daten zu verwenden, um eine genaue und verlässliche Bewertung der floristischen und faunistischen Gegebenheiten zu gewährleisten. Dies ist entscheidend für fundierte Entscheidungen im Rahmen von Naturschutz- und Planungsprozessen.

Zu: **3.2.1 Biotoptypen**

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Das Untersuchungsgebiet weist aufgrund der naturräumlichen Lage aber auch infolge der menschlichen Nutzung eine hohe Standortvielfalt auf, was sich in einer Vielzahl unterschiedlicher Biotoptypen widerspiegelt.

Wenn der Verfasser selbst feststellt, dass ein Untersuchungsgebiet aufgrund seiner naturräumlichen Lage und der menschlichen Nutzung eine hohe Standortvielfalt aufweist, die sich in einer Vielzahl unterschiedlicher Biotoptypen widerspiegelt, gibt es mehrere Gründe, warum eine Genehmigung zu einem Brückenbau versagt wird.

1. **Ökologische Sensibilität:** Eine hohe Standortvielfalt und das Vorhandensein zahlreicher Biotoptypen deuten darauf hin, dass das Gebiet ökologisch sensibel ist. Solche Gebiete sind oft Heimat für eine Vielzahl von Pflanzen- und Tierarten, darunter auch seltene oder gefährdete Arten. Der Bau einer Brücke wird diese Lebensräume zerstören oder fragmentieren, was zu einem Verlust der biologischen Vielfalt führen könnte.
2. **Schutzgebiete und gesetzliche Vorgaben:** Wenn das Gebiet eine hohe ökologische Bedeutung hat, und unter besonderem Schutz steht, wie wir weiter oben schon erläutert haben, gibt in diesem Fall strenge gesetzliche Vorgaben zum Schutz der Biodiversität, die durch den Bau einer Brücke verletzt würde.
3. **Beeinträchtigung von Ökosystemleistungen:** Unterschiedliche Biotoptypen erbringen wichtige Ökosystemleistungen wie Wasserreinigung, Klimaregulierung und Erholung für Menschen. Der Bau einer Brücke würde diese Leistungen beeinträchtigen oder zerstören, was langfristige negative Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesellschaft haben würde.

4. **Kumulative Auswirkungen:** In einem Gebiet mit hoher Standortvielfalt könnten bereits andere menschliche Aktivitäten stattfinden. Der zusätzliche Eingriff durch den Bau einer Brücke würde kumulative negative Auswirkungen haben, die über die unmittelbaren Effekte hinausgehen und das ökologische Gleichgewicht stören.
5. **Alternativenprüfung:** Bei Projekten in ökologisch sensiblen Gebieten ist es erforderlich, Alternativen zu prüfen, die weniger schädlich sind. Die wäre die Nullvariante. Die Feststellung einer hohen Standortvielfalt legt nahe, dass die Nullvariante die Lösung ist, um den ökologischen Wert des Gebiets zu erhalten.
6. **Öffentliche Akzeptanz und Konflikte:** Ein Gebiet mit hoher ökologischer Vielfalt hat auch einen hohen Wert für die lokale Bevölkerung und Naturschutzgruppen. Der Widerstand gegen ein solches Projekt ist erheblich und wird zu langwierigen rechtlichen und politischen Auseinandersetzungen führen.

Insgesamt spricht eine hohe Standortvielfalt in dem Untersuchungsgebiet dafür, dass besondere Vorsicht geboten ist und dass der Schutz der ökologischen Werte Vorrang vor infrastrukturellen Entwicklungen haben muss.

Dies belegen die vom Verfasser nachfolgend in Tab. 1 aufgelisteten Biotoptypen.

Zu: 3.2.3 Gefährdete Pflanzenarten

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Insgesamt wurden 13 Arten der Roten Liste der Gefäßpflanzen Niedersachsens nachgewiesen,

Das Vorhandensein von 13 Arten der Roten Liste der Gefäßpflanzen Niedersachsens in Tab. 2 in einem Untersuchungsgebiet ist ein starkes Argument gegen den Bau einer Brücke in diesem Gebiet.

Hier sind einige Gründe, warum dies problematisch ist.

- **Erhalt der Biodiversität:** Rote Listen dokumentieren Arten, die in ihrem Bestand gefährdet sind. Der Schutz dieser Arten ist entscheidend für die Erhaltung der biologischen Vielfalt. Der Bau einer Brücke wird ihre Lebensräume zerstören oder beeinträchtigen und damit das Risiko ihres Aussterbens erhöhen.
- **Gesetzliche Schutzverpflichtungen:** Viele Länder haben gesetzliche Verpflichtungen zum Schutz gefährdeter Arten, insbesondere wenn sie auf nationalen oder regionalen Roten Listen stehen. Ein Projekt, das diese Arten gefährden würde, und wird rechtlichen Herausforderungen ausgesetzt sein.
- **Ökologische Bedeutung:** Gefährdete Pflanzenarten spielen eine wichtige Rollen in ihren Ökosystemen, etwa als Nahrungsquelle für Tiere oder als Bestandteil komplexer ökologischer Wechselwirkungen. Ihr Verlust würde weitreichende Auswirkungen auf das gesamte Ökosystem haben.
- **Indikator für Umweltqualität:** Das Vorkommen von Arten der Roten Liste ist ein Indikator für die hohe ökologische Qualität des Gebiets. Eingriffe würden nicht nur die gefährdeten Arten selbst betreffen, sondern auch die allgemeine Umweltqualität des Gebiets verschlechtern.

- **Verpflichtung zur Suche nach Alternativen:** Bei Vorhandensein gefährdeter Arten ist es oft erforderlich, alternative Lösungen zu prüfen, um negative Auswirkungen zu vermeiden. Dies wäre die Nullvariante, um den Schutz der betroffenen Arten sicherzustellen.
- **Öffentliche Wahrnehmung und Widerstand:** Der Schutz gefährdeter Arten hat eine hohe Priorität in der öffentlichen Wahrnehmung und wird zu erheblichem Widerstand gegen Projekte führen, die diese bedrohen könnten.

Insgesamt erfordert das Vorkommen von 13 gefährdeten Pflanzenarten in einem Untersuchungsgebiet die sorgfältige Abwägung der ökologischen Risiken. Es wäre die Nullvariante, die den Schutz dieser wertvollen Arten sicherstellt.

Dies alles belegt auch die vom Verfasser erstellte **Bewertung** unter Ziffer **3.3** (Seite 15).

Zu: 4 Reptilien

4.2.1 Artenspektrum

(Seite 19)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Insgesamt konnten vier Reptilienarten innerhalb des Untersuchungsgebiets nachgewiesen werden. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über Arten, Rote Liste-Status sowie weitere Schutzkategorien.

In Tab. 3 werden diese als **gefährdete Arten** aufgeführt.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum vorangegangenen Abschnitt **3.2.3 Gefährdete Pflanzenarten**.

Zu: 5 Tagfalter und Widderchen

5.2.1 Artenspektrum

(Seite 26)

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser in **Tab. 5: Nachgewiesene Tagfalter- und Widderchenarten im Untersuchungsgebiet in 2021**

eine ganze Reihe von Arten, die entweder als **gefährdet** oder **stark gefährdet** aufgeführt werden.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum vorangegangenen Abschnitt in **3.2.3 Gefährdete Pflanzenarten**.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser auf Seite 34:

*Insgesamt betrachtet weist das Untersuchungsgebiet eine **sehr hohe bis mittlere Bedeutung** als Lebensraum für Tagfalter und Widderchen auf (vgl. Tab. A-2 im Anhang).*

Wenn ein Untersuchungsgebiet als Lebensraum mit sehr hoher bis mittlerer Bedeutung für Tagfalter und Widderchen eingestuft wird, hat dies Auswirkungen auf die Erteilung einer Baugenehmigung. Naturschutzgesetze und Artenschutzbestimmungen zielen darauf ab, gefährdete Arten und ihre Lebensräume zu schützen.

In solchen Fällen wird die zuständige Behörde eine Baugenehmigung verweigern, um den Schutz der Arten sicherzustellen.

Zu: **6 Heuschrecken**

(Seite 36

Hier beschreibt der Entwurfsverfasser in **Tab. 7: Nachgewiesene Heuschreckenarten im Untersuchungsgebiet in 2021** eine ganze Reihe von Arten, die entweder als *gefährdet* oder *stark gefährdet* oder *vom Aussterben bedroht* aufgeführt werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zum vorangegangenen Abschnitt in **3.2.3 Gefährdete Pflanzenarten**.

Zu: **7 Zusammenfassung**

(Seite 46)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

*Hinsichtlich der **Biotopausstattung** lässt sich feststellen, dass das Untersuchungsgebiet überwiegend durch eine hohe Standortvielfalt und dadurch einen hohen Anteil an naturnahen Biotopen geprägt ist.*

Eine Baugenehmigung für die Elbbrücke ist in diesem Fall nicht möglich, weil das Untersuchungsgebiet überwiegend durch eine hohe Standortvielfalt und einen hohen Anteil an naturnahen Biotopen geprägt ist. Diese Faktoren weisen auf einen besonders hohen ökologischen Wert des Gebiets hin.

- Nach dem **Bundesnaturschutzgesetz** (BNatSchG) sind bestimmte Biotope besonders geschützt (§ 30 BNatSchG). Dazu zählen unter anderem naturnahe Lebensräume, die für den Erhalt der Biodiversität von entscheidender Bedeutung sind. Eingriffe, die zur Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung dieser geschützten Biotope führen, sind grundsätzlich verboten.
- Zudem verpflichten europäische Richtlinien wie die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) und die Vogelschutzrichtlinie die Mitgliedstaaten, wertvolle Lebensräume und Arten zu schützen. Das Gebiet ist Teil eines Natura-2000-Netzwerks, was zusätzliche Schutzmaßnahmen erfordert.
- Der Bau einer Brücke würde erhebliche Eingriffe in diese sensiblen Ökosysteme bedeuten. Das kann zur Zerstörung von Lebensräumen, Beeinträchtigung von Tier- und Pflanzenarten und zu langfristigen negativen Auswirkungen auf die Biodiversität führen.

Da diese erheblichen Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, darf die Genehmigung nicht erteilt werden.

Daher ist aufgrund der hohen ökologischen Bedeutung des Gebiets und der gesetzlichen Schutzvorschriften eine Baugenehmigung für die Elbbrücke in diesem Fall nicht möglich.

Daraus resultiert unsere Forderung, das Projekt zu beenden.

Zu: Kartierung von Urzeitkrebse, Libellen, Amphibien, Brutvögeln, Biber und Fischotter zum Neubau der Elbbrücke Darchau – Neu Darchau 2021

Ab Seite 65 in der Übersicht und Seite 1 des Auftragnehmers **Öplus**.
All das bisher von uns erläuterte, trifft auch hier bis Seite 30
8. Zusammenfassung zu.

Zu: **Erfassung von Fledermäusen im Rahmen des Projektes:
Elbbrücke Neu Darchau - Darchau**

Ab Seite 110 in der Übersicht und Seite 1 Auftragnehmers Axel Donning

3. Ergebnisse

3.1 Vorgefundenes Artenspektrum und Schutzkategorien

Hier listet der Entwurfsverfasser unter **Tabelle 3: Nachgewiesene Arten** die im Untersuchungsraum vorgefundenen Arten und deren Schutzstatus tabellarisch auf.

Eine Genehmigung für den Bau der Brücke über die Elbe ist nicht möglich, wenn im Untersuchungsraum Arten vorkommen, die auf der Roten Liste Deutschlands als stark gefährdet, gefährdet, auf der Vorwarnliste stehen oder deren Gefährdungsstatus unbekannt ist.

Dies liegt an mehreren naturschutzrechtlichen Gründen:

- **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG):** Nach § 44 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten zu beschädigen oder zu vernichten. Dies schließt deren Lebensstätten ein. Bei Bauvorhaben, die den Lebensraum dieser Arten beeinträchtigen, darf keine Genehmigung erteilt werden, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.
- **Artenschutzrechtliche Bestimmungen:** Geschützte Arten dürfen nicht getötet, verletzt oder in ihrem Fortpflanzungs- und Ruhestätten gestört werden. Ein Brückenbau könnte solche negativen Auswirkungen auf die Arten haben, insbesondere wenn er zu Verlust von Lebensraum oder Störungen während sensibler Lebensphasen führt.
- **Rote Liste Deutschland:** Arten, die auf der Roten Liste stehen, sind national als gefährdet anerkannt. Diese Liste dient als wissenschaftliche Grundlage für Naturschutzmaßnahmen. Die Beachtung der Roten Liste ist bei Genehmigungsverfahren essentiell, um den Rückgang dieser Arten zu verhindern.
- **FFH-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie der EU:** Als Mitglied der Europäischen Union ist Deutschland verpflichtet, die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und die Vogelschutzrichtlinie umzusetzen. Diese Richtlinien zielen darauf ab, natürliche Lebensräume sowie wildlebende Tiere und Pflanzen von gemeinschaftlichem Interesse zu schützen. Der Bau der Brücke würde gegen diese Richtlinien verstoßen, wenn er geschützte Arten oder Lebensräume beeinträchtigt.
- **Alternativprüfung und Vermeidungsgebot:** Es muss geprüft werden, ob es zum geplanten Vorhaben umweltverträglichere Alternativen gibt. Dies wäre die Nullvariante.

Das Vermeidungsgebot schreibt vor, negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden. Dies nicht möglich, daher sind die Eingriffe zu minimieren oder zu kompensieren, was jedoch bei stark gefährdeten Arten nicht ausreichend ist.

- **Unbekannter Gefährdungsstatus:** Bei Arten mit unbekanntem Gefährdungsstatus ist Vorsicht geboten, da unklare Datenlage bestehen kann. Hier greift das Vorsorgeprinzip, welches besagt, dass bei Unsicherheiten bezüglich der Umweltauswirkungen Maßnahmen zum Schutz ergriffen werden müssen.

Zusammenfassend handelt es sich bei den betroffenen Arten um besonders schutzwürdige Lebewesen, deren Erhalt im öffentlichen Interesse liegt. Der Bau der Brücke würde deren Bestand gefährden, was gegen nationale und europäische Naturschutzgesetze verstößt. Ohne eine sichere Gewährleistung, dass die Arten und ihre Lebensräume nicht beeinträchtigt werden, kann keine Genehmigung für das Bauvorhaben erteilt werden. Es ist notwendig, alternative Lösungen zu suchen. Dies wäre die Nullvariante.

Zu: Funktionsraum hoher, mittlerer oder geringer Bedeutung
(Seite 26)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Mit 11 sicher nachgewiesenen Arten inklusive der Mopsfledermaus und der Teichfledermaus, dem Vorkommen von Balz- und Paarungsquartieren der Rauhhautfledermaus, einem Quartier der Breitflügelfledermaus und teils intensiven Jagdaktivitäten sehr vieler gleichzeitig jagender Individuen auf engem Raum, ist das Untersuchungsgebiet insgesamt als ein sehr wertvoller Fledermauslebensraum anzusehen. Insbesondere diejenigen Jagdhabitats, die sich in räumlicher Nähe zur Elbe oder den ebenfalls vorhandenen, kleineren Gewässern befinden, sind als besonders wertvoll zu klassifizieren.

Die Präsenz von 11 sicher nachgewiesenen Fledermausarten, darunter die Mopsfledermaus und die Teichfledermaus, sowie das Vorkommen von Balz- und Paarungsquartieren der Rauhhautfledermaus, einem Quartier der Breitflügelfledermaus und intensiven Jagdaktivitäten vieler gleichzeitig jagender Individuen auf engem Raum machen das Untersuchungsgebiet zu einem äußerst wertvollen Fledermauslebensraum. Insbesondere die Jagdhabitats in räumlicher Nähe zur Elbe und zu kleineren Gewässern sind für diese Arten von besonderer Bedeutung.

- Fledermäuse sind in Deutschland und Europa streng geschützt. Nach dem **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)**, insbesondere § 44, sind alle europäischen Fledermausarten besonders oder streng geschützt. Es ist verboten, Tiere dieser Arten zu töten, zu verletzen oder ihre Lebensstätten zu zerstören. Auch die Fortpflanzungs- und Ruhestätten dürfen nicht beeinträchtigt werden.
- Zusätzlich verpflichtet die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) der Europäischen Union die Mitgliedstaaten zum Schutz bestimmter Lebensräume und Arten von gemeinschaftlichem Interesse.

Viele Fledermausarten sind in den Anhängen II und IV der FFH-Richtlinie gelistet, was einen besonderen Schutzstatus bedeutet.

Der Bau einer Elbbrücke in diesem Gebiet würde wahrscheinlich zu erheblichen Beeinträchtigungen der Fledermauspopulationen führen. Mögliche Auswirkungen sind unter anderem:

4. **Zerstörung von Lebensräumen:** Bauarbeiten könnten wichtige Quartiere und Jagdhabitats zerstören oder fragmentieren.
5. **Störung während sensibler Phasen:** Lärm und Lichtemissionen können die Tiere besonders während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit beeinträchtigen.
6. **Todesfälle durch Kollisionen:** Fledermäuse könnten mit Bauwerken oder später mit Fahrzeugen kollidieren.

Gemäß § 34 BNatSchG müssen Projekte, die Natura 2000-Gebiete beeinträchtigen würden, einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Wenn erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können, darf das Vorhaben nicht genehmigt werden.

Aufgrund der hohen ökologischen Bedeutung des Gebietes und der gesetzlichen Schutzbestimmungen ist die Erteilung einer Baugenehmigung für die Elbbrücke in diesem Fall nicht möglich.

Die artenschutzrechtliche Prüfung um alternative Standorte oder Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung zu finden, wird nicht möglich sein.

Ohne solche Maßnahmen würde das Vorhaben gegen nationale und europäische Naturschutzgesetze verstoßen.

Infolgedessen halten wir es für notwendig, das Projekt zu beenden.

Das anthropogene Artensterben:

Es besteht die Notwendigkeit der Suffizienz als Handlungskonzept.

Das gegenwärtige Ausmaß des Artensterbens ist alarmierend und wird von vielen Wissenschaftler*innen als das sechste Massenaussterben in der Geschichte der Erde bezeichnet. Im Gegensatz zu vorherigen Ereignissen, die durch Naturkatastrophen oder geologische Veränderungen ausgelöst wurden, ist das aktuelle Artensterben überwiegend anthropogen, also vom Menschen verursacht.

Das Artensterben auf unserem Planeten hat ein alarmierendes Ausmaß erreicht. Während in der Erdgeschichte immer wieder natürliche Massenextinktionen auftraten, ist das derzeitige Aussterben von Arten maßgeblich auf menschliche Aktivitäten zurückzuführen und erfolgt mit einer Geschwindigkeit, die um ein Vielfaches höher ist als die natürliche Rate. Dieses anthropogene Artensterben stellt nicht nur eine Bedrohung für die Biodiversität dar, sondern gefährdet auch die ökologischen Grundlagen, von denen das menschliche Leben abhängt.

Große Baumaßnahmen spielen hierbei eine bedeutende Rolle und erfordern dringende Aufmerksamkeit sowie gezielte Handlungsempfehlungen.

Ursachen des anthropogenen Artensterbens

Die Haupttreiber des vom Menschen verursachten Artensterbens sind:

- **Habitatverlust und -fragmentierung:** Durch Bautätigkeiten werden natürliche Lebensräume zerstört oder zerschnitten, was die Ausbreitung und Fortpflanzung vieler Arten beeinträchtigt.
- **Verschmutzung:** Baustellen können zur Verschmutzung von Boden, Wasser und Luft führen, was negative Auswirkungen auf Flora und Fauna hat.
- **Klimawandel:** Großprojekte tragen durch hohen Ressourcenverbrauch und Emissionen zum Klimawandel bei, der wiederum Lebensräume verändert und Arten gefährdet.
- **Einführung invasiver Arten:** Baumaßnahmen können die Ausbreitung nicht-heimischer Arten begünstigen, die einheimische Populationen verdrängen.
- **Verschmutzung:** Chemikalien, Plastik und andere Schadstoffe kontaminieren Luft, Wasser und Böden, was die Gesundheit von Organismen beeinträchtigt und zu Mortalität führt.

Diese Faktoren sind das Ergebnis einer fortwährenden Ausbeutung natürlicher Ressourcen im Streben nach Wachstum und Wohlstand. Das Konzept des ungebremsten Konsums und die Priorisierung ökonomischer Interessen über ökologische Grenzen haben eine Krise heraufbeschworen, die nicht mehr ignoriert werden kann.

Warum Suffizienz?

- **Endlichkeit der Ressourcen:** Die Erde hat begrenzte Kapazitäten. Ein "Weiter so" führt unausweichlich zu Kollaps und Verlust von Biodiversität.
- **Gerechtigkeit:** Ein suffizienter Lebensstil ermöglicht eine gerechtere Verteilung der Ressourcen weltweit und zukünftigen Generationen gegenüber.
- **Resilienz:** Weniger Abhängigkeit von hohen materiellen Ansprüchen erhöht die Anpassungsfähigkeit an sich verändernde Umweltbedingungen.

Die Umsetzung von Suffizienz stößt jedoch auf Widerstände. In einer Gesellschaft, die Wachstum und Konsum als Indikatoren für Erfolg und Wohlstand betrachtet, wirkt die Forderung nach weniger als Zumutung. Politische und wirtschaftliche Systeme sind auf Expansion ausgerichtet und stehen einer Suffizienzstrategie oft entgegen.

Es ist notwendig, diese Paradigmen kritisch zu hinterfragen:

- **Wirtschaftliches Wachstum vs. ökologische Nachhaltigkeit:** Kann unbegrenztes Wachstum in einer endlichen Welt überhaupt nachhaltig sein?
- **Individuelle Verantwortung vs. Systemische Veränderungen:** Während individuelles Handeln wichtig ist, sind tiefgreifende Änderungen auf politischer und wirtschaftlicher Ebene unerlässlich.
- **Kulturelle Normen:** Wie können Werte und Normen verändert werden, um Suffizienz als positiv und erstrebenswert darzustellen?

- **Bildung und Bewusstseinsbildung:** Aufklärung über die Folgen des Artensterbens und die Vorteile eines suffizienten Lebensstils.
- **Politische Maßnahmen:** Einführung von Regulierungen, die Ressourcenverbrauch limitieren, und Förderung nachhaltiger Praktiken.
- **Wirtschaftsmodelle überdenken:** Förderung von Kreislaufwirtschaft und Abkehr von linearen Geschäftsmodellen.
- **Gemeinschaftliche Initiativen:** Stärkung lokaler Strukturen, Gemeinschaftsgärten, Tauschbörsen und Sharing Economy.

Fazit

Das anthropogene Artensterben ist ein Symptom einer tiefgreifenden Krise in der Beziehung zwischen Mensch und Natur. Die Notwendigkeit, die eingeschlagenen Pfade zu überdenken, ist dringlicher denn je. Suffizienz bietet einen Weg, der nicht nur den Ressourcenverbrauch reduziert, sondern auch zu einem bewussteren und möglicherweise erfüllteren Leben führt. Es erfordert Mut und Entschlossenheit, Gewohnheiten zu ändern und gegen etablierte Strukturen anzutreten. Doch angesichts der dramatischen Verluste an Biodiversität ist es eine Pflicht gegenüber dem Planeten und zukünftigen Generationen, jetzt zu handeln.

Konsequenzen des Artensterbens

Das Aussterben von Arten hat weitreichende Folgen:

- **Verlust der Biodiversität:** Die genetische Vielfalt nimmt ab, wodurch Ökosysteme weniger resilient gegenüber Veränderungen sind.
- **Ökosystemdienstleistungen:** Funktionen wie Bestäubung, Wasserreinigung und Klimaregulation werden beeinträchtigt, was auch menschliche Lebensgrundlagen gefährdet.
- **Kulturelle und ästhetische Verluste:** Artenvielfalt trägt zur kulturellen Identität und zum Wohlbefinden bei.

Handlungsempfehlungen im Kontext großer Baumaßnahmen

Um dem anthropogenen Artensterben entgegenzuwirken, sind folgende Maßnahmen im Zusammenhang mit großen Bauprojekten essenziell:

- **Einhaltung gesetzlicher Vorgaben:** Nationale und internationale Naturschutzgesetze, wie das Bundesnaturschutzgesetz oder die FFH-Richtlinie der EU, sind strikt zu beachten.
- **Vermeidung und Minimierung von Eingriffen**
- **Beteiligung von Expertinnen und Öffentlichkeit:** Die Einbindung von Naturschutzorganisationen, Wissenschaftlerinnen und betroffenen Gemeinden.
- **Bildung und Sensibilisierung:** Aufklärung über die Bedeutung der Biodiversität kann das Bewusstsein bei Entscheidern und der Bevölkerung stärken.

Fazit

Das anthropogene Artensterben stellt eine ernsthafte Bedrohung für die globale Biodiversität und menschliche Lebensgrundlagen dar. Große Baumaßnahmen tragen erheblich zu diesem Problem bei.

Es liegt in der Verantwortung von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, entschlossen zu handeln und den Schutz von Arten und Ökosystemen in den Vordergrund zu stellen. Nur durch gemeinsame Anstrengungen können wir den Verlust der Biodiversität bremsen und eine lebenswerte Zukunft für kommende Generationen sichern.

Fußnoten:

WWF-Report zum Artensterben "Wir zerstören, was uns am Leben hält"
<https://www.tagesschau.de/wissen/klima/wwf-artensterben-100.html>

WWF Living Planet Report zeigt dramatischen Rückgang der Wildtierbestände weltweit
<https://www.wwf.de/2024/oktober/wwf-living-planet-report-zeigt-dramatischen-rueckgang-der-wildtierbestaende-weltweit>

Tierbestände schwinden weltweit
<https://taz.de/WWF-Report-zum-Artensterben/!6041972/>

Alles menschengemacht Wildtierpopulation schrumpft dramatisch
<https://www.n-tv.de/wissen/WWF-Wildtierbestaende-seit-1970-um-73-Prozent-zurueckgegangen-article25282385.htm>

Zu: **U.21g_Landschaftsbildanalyse**

Veranlassung

(Seite 3)

Hier schreibt der Entwurfsverfasser:

Gemäß der Landesplanerischen Feststellung (Stand Juni 2016, vgl. Pkt. 6.1) soll zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens im Zuge einer Landschaftsbildanalyse die Auswirkung der Errichtung des Bauwerks auf das Landschaftsbild untersucht werden. Zur Unterstützung der Landschaftsbildanalyse wurden fotorealistische Visualisierungen des geplanten Bauwerks aus unterschiedlichen Betrachtungspunkten gefertigt.

Die Planung einer Elbbrücke im UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe ist aus mehreren Gründen kritisch zu sehen, und eine bloße Visualisierung zur Unterstützung der Landschaftsbildanalyse wird nicht ausreichen, um den Bau zu rechtfertigen.

- **Begrenztheit von Visualisierungen:**









Visualisierungen können das tatsächliche Ausmaß der Eingriffe in die Natur und Landschaft nur begrenzt darstellen. Sie neigen dazu, komplexe ökologische Auswirkungen zu vereinfachen und können den Betrachter täuschen, indem sie negative Effekte optisch abschwächen. Eine Visualisierung kann beispielsweise die Massivität der Brücke in der Landschaft oder die Veränderungen des Ökosystems nicht vollständig erfassen. Visualisierungen können leicht manipuliert werden, um bestimmte Aspekte hervorzuheben oder zu verschleiern. Dies kann dazu führen, dass die tatsächlichen Auswirkungen eines Projekts auf das Landschaftsbild verzerrt dargestellt werden. Im Fall der Elbbrücke könnte eine Visualisierung die Brücke weniger auffällig oder störend erscheinen lassen, als sie tatsächlich wäre.

- **Gefährdung des UNESCO-Status:**
 - Das Beispiel der Aberkennung des UNESCO-Welterbestatus für das Dresdner Elbtal aufgrund des Baus der Waldschlösschenbrücke zeigt die schwerwiegenden Konsequenzen solch eines Vorhabens. Der Bau führte zu einer irreversiblen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des kulturellen Wertes des Gebietes. Ähnlich könnte der Bau einer Brücke im Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe den besonderen Schutzstatus gefährden und zum Verlust internationaler Anerkennung führen.
- **Ökologische Auswirkungen:**
 - Eine Brücke würde nicht nur das Landschaftsbild verändern, sondern auch Lebensräume von Tieren zerstören und Wanderungsbewegungen beeinträchtigen. Die Elbe ist ein wichtiger Lebensraum für viele seltene und geschützte Arten. Eingriffe könnten das ökologische Gleichgewicht stören und langfristige Schäden verursachen, die in einer Visualisierung nicht abgebildet werden.
- **Alternative Lösungen:**
 - Bevor irreversible Eingriffe vorgenommen werden, sollten alternative Lösungen geprüft werden, die den Bedarf an Infrastruktur mit dem Schutz der Natur in Einklang bringen. Das können zum Beispiel die verbesserte Fährverbindungen sein.
- **Ethische Verantwortung und Nachhaltigkeit:**
 - Als Gesellschaft tragen wir die Verantwortung, einzigartige Naturlandschaften für zukünftige Generationen zu bewahren. Ein kurzfristiger Nutzen durch den Bau einer Brücke rechtfertigt nicht die langfristigen Schäden an einem geschützten Naturraum von internationaler Bedeutung.
- **Komplexität der Landschaft:**
 - Die visuelle Darstellung einer komplexen Landschaft ist oft unzureichend, um alle ökologischen und ästhetischen Werte zu erfassen. Eine Brücke im Biosphärenreservat könnte weitreichende Auswirkungen auf Flora und Fauna haben, die durch eine einfache visuelle Darstellung nicht angemessen berücksichtigt werden.
- **Fehlende Berücksichtigung kultureller Werte:**
 - Landschaften haben oft einen kulturellen Wert, der über das rein Visuelle hinausgeht. Eine Visualisierung kann diese immateriellen Werte nicht erfassen oder vermitteln. Im Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe könnten historische und kulturelle Aspekte durch den Bau einer Brücke beeinträchtigt werden, was in einer reinen Bildarstellung nicht sichtbar wird.
- **Öffentliche Wahrnehmung und Akzeptanz:**
 - Visualisierungen können die öffentliche Meinung beeinflussen, indem sie ein Projekt entweder positiver oder negativer darstellen als es ist. Dies kann zu einer verzerrten öffentlichen Debatte führen und Entscheidungen beeinflussen, die nicht im besten Interesse des Schutzes des Reservats liegen.

Fazit:

Die Nutzung einer Visualisierung zur Rechtfertigung des Baus einer Elbbrücke im UNESCO-Biosphärenreservat ist unzureichend und kann die tatsächlichen negativen Auswirkungen nicht angemessen darstellen. Das Risiko, den Schutzstatus zu verlieren und unwiederbringliche Schäden an der Natur und dem kulturellen Erbe zu verursachen, ist zu hoch. Der Wert und die Integrität des Biosphärenreservats ist unter allen Umständen zu erhalten.

Literatur

 <p>Das Kapital im 21. Jahrhundert Thomas Piketty <u>ISBN 978-3-406-67131-9</u></p>	 <p>Was Sie da vorhaben, wäre ja eine Revolution Erhard Eppler / Niko Paech ISBN 9 783865 818 355</p>
 <p>Heißzeit: Mit Vollgas in die Klimakatastrophe Latif, Mojib ISBN: 9783451386848</p>	 <p>Zieht euch warm an, es wird noch heißer! Sven Plöger ISBN: 9783954717262</p>
 <p>„Kapital und Ideologie“: Eine Erbschaft für alle Thomas Piketty ISBN 978-3-406-74571-3</p>	 <p>Das Ende des Kapitalismus Ulrike Herrmann ISBN: 9783462002553</p>
 <p>Befreiung vom Überfluss <u>Niko Paech</u> Auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie ISBN: 978-3-86581-181-3</p>	 <p>Postwachstumsgesellschaft Konzepte für die Zukunft Irmid Seidl, Angelika Zahrt (eds.) Postwachstumsgesellschaft Konzepte für die Zukunft ISBN 978-3-89518-811-4</p>

 <p>Geopferte Landschaften Wie die Energiewende unsere Umwelt zerstört ISBN: 978-3-641-20156-2</p>	 <p>Landschaftsästhetik : über das Wesen, die Bedeutung und den Umgang mit landschaftlicher Schönheit Hans Hermann Wöbse ISBN: 978-3-8001-3217-1</p>
 <p>Landschaft - Landschaftswandel – Landschaftsästhetik Olaf Kühne, Heidi Elisabeth Megerle, Florian Weber ISBN: 978-3-658-15848-4_1</p>	 <p>Weniger ist mehr Warum der Kapitalismus den Planeten zerstört und wir ohne Wachstum glücklicher sind Jason Hickel ISBN: 978-3-98726-029-2</p>
 <p>Wohlstand ohne Wachstum Grundlagen für eine zukunftsfähige Wirtschaft Tim Jackson ISBN: 978-3-86581-840-9</p>	 <p>Arten sterben: Wendepunkte der Evolution Norman MacLeod (Autor), Iris Newton (Übersetzer) ISBN: 978-3806232844</p>
 <p>Landschaften: Was sie uns über das Artensterben und den Klimawandel verraten Thomas Kausch ISBN: 978-3987261312</p>	 <p>Über Leben: Zukunftsfrage Artensterben: Wie wir die Ökokrise überwinden Dirk Steffens, Fritz Habekuß ISBN-13 : 978-3328601319</p>

 <p>Vom Verschwinden der Arten Der Kampf um die Zukunft der Menschheit Friederike Bauer, Katrin Böhning-Gaese ISBN: 978-3-608-98669-3</p>	 <p>Das sechste Sterben: Wie der Mensch Naturgeschichte schreibt Elizabeth Kolbert, Ulrike Bischoff ISBN: 978-3518424810</p>
 <p>Klimakrise und Gesellschaftstheorie Zu den Herausforderungen und Chancen globaler Umweltpolitik Helmut Willke ISBN 9783593517926</p>	 <p>Nach dem Wachstum: Unternehmen in der Postwachstumsökonomie André Reichel ISBN: 978-3658015213</p>
 <p>Wachstumskritik, Postwachstum, Degrowth Wegweiser aus der (kapitalistischen) Zivilisationskrise Frank Adler ISBN: 978-3-96238-364-0</p>	 <p>Abschied vom Größenwahn Wie wir zu einem menschlichen Maß finden Ute Scheub, Christian Küttner ISBN: 978-3-96238-205-6</p>

