

BUND RV Elbe-Heide ■ Katzenstr. 2 ■ 21335 Lüneburg

Regional- und Bauleitplanung
Landkreis Lüneburg

Frau L. Schlag
Auf dem Michaeliskloster 8
21335 Lüneburg

Per Mail an: lena.schlag@landkreis-lueneburg.de

**BUND Regionalverband
Elbe-Heide**

Fon 04131 / 402877

info@bund-elbe-heide.de
www.bund-elbe-heide.de

Franziska Hapke
BUND-RV Elbe-Heide
Fon 04131 / 38868
franziska.hapke@bund-elbe-heide.de

Lüneburg, den 01.02.2023

Aktenzeichen 62-RBP 1500-0005

**Plangenehmigung nach § 38 NStrG für das Vorhaben: Neubau einer Brücke in der
Hansestadt Lüneburg, Stadtteil Goseburg-Zeltberg**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Sie erhalten unsere Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Vorhaben. Wir äußern uns gleichzeitig im Namen des BUND Landesverbands Niedersachsen e.V. (vgl. § 10 f Satz 2 der Satzung des Landesverbands des BUND, Teil A).

I. Sachverhalt

Die Hansestadt Lüneburg beabsichtigt, im Stadtteil Goseburg-Zeltberg eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die Ilmenau zu errichten. Die Brücke soll der besseren Anbindung der neu errichteten Veranstaltungshalle (LKH Arena) sowie des dort gelegenen Gewerbegebiets für Fußgänger und Radfahrer dienen. Für das Vorhaben ist die Erteilung einer Plangenehmigung nach dem § 38 Abs. 4 Satz 6 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) i.V.m. § 74 Abs. 6 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

BUND RV Elbe-Heide,
Katzenstr. 2, 21335 Lüneburg
Bürozeiten:
Mo/Mi 10-12 Uhr, Fr 13-15 Uhr

Spendenkonto:
Sparkasse Lüneburg
IBAN DE09 2405 0110 0006 0022 99
BIC: NOLADE21LBG

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

beabsichtigt.¹

Zum Aufbau und Schutz des Europäischen ökologischen Netzes *Natura 2000* sind Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL)² zu sichern, d. h. in der Regel zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft zu erklären. Dazu gehört auch die Ausweisung dieser Flächen als Landschaftsschutzgebiet (LSG).³

Die Ilmenau gehört zum Niedersächsischen Wasser-Rahmen-Richtlinien-Gewässernetz (WRRL). Sie gehört innerhalb der Schwerpunktgewässer für die WRRL-Maßnahmenumsetzung und Hochwasserrisiko-Gebiete nach Hochwasser-Rahmen-Maßnahmen-Richtlinie (HWRRL) durch ihre **ausgedehnten Außenbereiche** zu den **naturschutzfachlich besonders bedeutsamen Gebieten** mit aktuellen Verbreitungsschwerpunkten von Fischotter und Weißstorch.⁴ Die Bedeutung der Auen „sind u. a. rechtlich festgesetzte und vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete gemäß § 115 Abs. 1 NWG“.⁵

Von der Umgehungsstraße aus erstreckt sich beidseits der Ilmenau nach Norden ein Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg, das zum Erhalt des Fauna-Flora-Habitat-Gebietes Nr. 71 *Ilmenau mit Nebenbächen* (DE 2628 – 331) ausgewiesen wurde. „Die im Landschaftsschutzgebiet liegenden Bereiche des FFH-Gebietes sind Teil des Europäischen Ökologischen Netzes *Natura 2000*; die Unterschutzstellung dient der Erhaltung des Gebietes als FFH-Gebiet nach der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen [...]“.⁶

II. Stellungnahme

Der BUND RV Elbe-Heide spricht sich gegen den Neubau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Ilmenau aus.

Das dortige Landschaftsschutzgebiet ist Teil des ausgewiesenen *Natura 2000*-Gebietes, das durch **Art. 2 Abs. 2 FFH-Richtlinie** sowie den gemäß **Art. 1 und 4 der Vogelschutzrichtlinie** definierten Schutzziele geschützt ist.

Wir lehnen strikt ab, dass der Zugang zu einer Veranstaltungshalle durch ein europarechtlich geschütztes FFH-Gebiet geschaffen wird. Politische und wirtschaftliche Interessen gewinnen damit Priorität gegenüber europarechtlich festgesetzten Naturschutzziele.

1 <https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/bauen-und-planen/planfeststellung.html> vom 14.01.2023

2 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992L0043:20070101:DE:PDF> (abgerufen am 21.01.2023)

3 https://www.nlwkn.niedersachsen.de/natura2000/schutzgebiete_zur_umsetzung_von_natura_2000/ffh_rl_landschaftsschutzgebiete/landschaftsschutzgebiete-die-zur-umsetzung-der-fauna-flora-habitat-richtlinie-in-niedersachsen-ausgewiesen-wurden-122351.html%20vom%2014.01.2023 (abgerufen am 14.1.2023)

4 NIBIS-Infobox zu „Fließgewässer“ und „Naturschutzfachlich besonders bedeutsame Gebiete mit Auenbezug (Fläche)“ unter https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/Umweltkarten/?topic=Natur&lang=de&bgLayer=TopographieGrau&layers=FFH_Gebiete_2,Moorschutzprogramm_Teil_I,Hochmoorgrenzen_Moorschutzprogramm_Teil_I,Moorschutzprogramm_Teil_II,Moorschutzprogramm_Neubewertung,Gebiete_mit_gesamtstaatlich_repraesentativer_Bedeutung&zoom=10&E=594430.95&N=5903777.62&layers_visibility=true,false,false,false&catalogNodes (abgerufen am 14.01.2023)

5 NIBIS-Infobox „Auen der WRRL-Prioritätsgewässer“ unter: siehe obige URL

6 Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg § 1 Abs. 3

Nachfolgend werden wir dies im Einzelnen erläutern.

(1) Zur Notwendigkeit des Brückenbaus

In der Begründung zur Notwendigkeit einer Brücke wird angegeben, dass eine **autofreie Verbindung** zur Veranstaltungshalle geschaffen werden soll. „Die Eisenbahnbrücke wird derzeit nicht für den Zugverkehr genutzt, sodass sich aufgrund fehlender Alternativen auf der Brücke ein reger Fußgänger- und Radverkehr entwickelt hat. Dieser Umstand zeigt, dass in diesem Bereich eine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer erforderlich ist.“⁷ Aber:

- Die Veranstaltungen sind überwiegend abends; wer fährt da mit dem Fahrrad durch die dunkle Landschaft (keine Beleuchtung auf der Brücke)?
- Ein Fahrrad-Routenplaner (Komoot) ergibt, dass eine Brücke nur für Radfahrer aus Goseburg oder Ochtmissen kommend wegen der etwas kürzeren Strecke attraktiv wäre; aus der Stadt würde man wegen der Dunkelheit und weil es ein nur wenig längerer Weg ist, eher die Radwege entlang der Straße nehmen.
- Zu Fuß würde außerhalb von Veranstaltungen wohl kaum jemand abends das Gewerbegebiet durchqueren, um dann über die Brücke zu gehen oder umgekehrt; wohin sollte man dort auch zu Fuß gehen? Man kann auch nicht auf der Gewerbegebietsseite an der Ilmenau entlanggehen, dort ist kein Weg zur Arena. Der Weg zu Fuß zur Arena ist relativ lang an düsteren Hallen entlang. Das ist nicht attraktiv. Damit besteht die Gefahr, dass als Abkürzung ein Trampelpfad auf FFH-Gebiet entlang der Ilmenau zur Arena entstehen könnte.
- Nach Veranstaltungen in der Arena bestünde nachts die Gefahr, dass sich rund um die Fußgängerbrücke und die Fischteiche des Angelvereins Menschen noch aufhalten, treffen, feiern... Folgen eines nicht *bestimmungsgemäßen* Gebrauchs, wie z. B. der Aufenthalt von Menschen wie bei den Brücken *Am Stint* und der *Teufelsbrücke* sind zu prüfen. Dies macht das Vorsorgeprinzip erforderlich. So gilt es den Umweltschutz bei der Planung ausreichend zu berücksichtigen.
- Für Radwanderer wäre die neue Brücke ebenfalls nicht attraktiv, es sei denn, man möchte ins Gewerbegebiet (!) oder nach Adendorf. Es wird aber überwiegend die Ilmenau entlang weiter nach Lüneburg geradelt und umgekehrt Richtung Elbmarsch, Elbe, Geesthacht etc.
- Das Gebiet an der Eisenbahnbrücke ist extrem laut (Autobahn, Eisenbahn) und lädt nicht zu einer Pause oder Querung der Ilmenau ein. Es wird sicher keine „attraktive Alltagsverbindung“ (S. 5, Teil C Umweltfachliche Überprüfung), zumal auch der Treidelpfad dort eher trostlos ist.
- Es heißt (S. 5 Erläuterungsbericht), dass sich auf der Eisenbahnbrücke ein „reger Radfahr- und Fußgängerverkehr entwickelt“ hat. An einem Donnerstagnachmittag ohne Regen bei ca. 8 Grad war jedoch innerhalb einer halben Stunde niemand auch nur in Sichtweite. Um mit dem Fahrrad über die Brücke zu fahren, muss man es einen etwas steilen Matschweg zu den Gleisen hoch- und

7 Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage, Teil A Vorhabenbeschreibung, S. 5

anschließend wieder herunterschieben. Auf der Brücke sind beidseitig schmale Rampen, die etwa einen Meter zum Gleisbett abfallen.

- Bislang wenig gestörte Wildnisgebiete östlich der Ilmenau laufen Gefahr in ihrer weiteren Entwicklung stark beeinträchtigt zu werden. Es ist zu besorgen, dass städtische Wildnis (Ziel 2 %) verloren geht. Dies beinhaltet auch mögliche Rückzugsgebiete des Fischotters als wertgebende Art des FFH-Gebietes.

Wenn **Parkplätze an der Arena** knapp sind, wie es in den Unterlagen zum Bau der Brücke heißt (der Betreiber widerspricht hier jedoch; siehe nächster Absatz), und man eine Fußgängerbrücke über die Ilmenau baut, besteht die Gefahr, dass Autofahrer auf der westlichen Brückenseite Parkplätze im/am FFH-Gebiet in den Böschungen, an Wegesrändern suchen und dann die Brücke queren. Darin liegt ein zusätzliches großes Gefahrenpotenzial für Fauna und Flora des FFH-Gebiets.

In einem Interview der Landeszeitung vom 29.12.2022 sagt der Geschäftsführer der Arena zum Thema Parkplatzmangel: „Von zu wenig Parkplätzen kann keine Rede sein. Bisher sind die kostenpflichtigen Parkplätze noch nie ausverkauft gewesen. Sicher auch ein Ergebnis des gut angenommenen Bus-Shuttles und der vielen Besucher, die insbesondere zu den Volleyballspielen mit dem Fahrrad kommen.“⁸

(2) Eisenbahnbrücke als mögliche Alternative



Quelle: Abbildung 3-1: Ansicht des Bestandsbauwerks (Blick in Richtung Westen) aus: Machbarkeitsstudie, S. 12

Eine Mitbenutzung der Eisenbahnbrücke wird in der Machbarkeitsstudie zum Vorhaben ausgeschlossen. Die Begründung für diesen Ausschluss überzeugt jedoch nicht, da zahlreiche Fakten nicht oder unzureichend angeführt werden:

- Wie lange wird die Brücke schon nicht und wie lange noch nicht für den Eisenbahnverkehr genutzt? Hier fehlen konkretere Angaben.
- Die Machbarkeitsstudie ist von 2020 – Gibt es neuere Erkenntnisse?
- Die Machbarkeitsstudie sieht Fußgängerbrücke zwischen B4 und Eisenbahnbrücke, der aktuelle Stand ist anders (Brücke nördlich der Eisenbahnbrücke).
- Die Tragfähigkeit der Eisenbahnbrücke wird geschätzt! Es muss möglich sein, in den Unterlagen z.B. zur Sanierung genauere Daten zu finden.

⁸ Landeszeitung vom 29.12.2022, S. 3 (abgerufen am 20.01.2023)

- Es wurde nicht geprüft, ob eine komplette Abdeckung der Schienen bei Nicht-Nutzung durch Bahnen möglich ist.

Weiter heißt es: „Darüber hinaus stellt die Alternative keine langfristige Lösung dar, denn spätestens zum Ende der Lebensdauer der Eisenbahnbrücke wird ein Brückenneubau erforderlich.“⁹

Die Deutsche Bahn geht von einer durchschnittlichen Lebensdauer einer Eisenbahnbrücke von 122 Jahren aus, das Bundesamt für Straßenwesen von 80 – 100 Jahren. Diese Brücke wurde 2015 umfassend renoviert, könnte also eine längere Lebensdauer haben. Es fehlen hier genauere Angaben.

„Der Betreiber, die Hafen Lüneburg GmbH, hat die Brücke vor Kurzem sanieren lassen und plant die Strecke zukünftig wieder verstärkt zu nutzen. Er plädiert dafür eine separate Brücke für Fußgänger und Radfahrer neben der Eisenbahnbrücke zu bauen. Eine gemeinsame Nutzung sieht er aus Gründen der Genehmigungsfähigkeit, Statik und Verkehrssicherheit als nicht realisierbar an.“¹⁰

Diese Argumentation ist zu vage und zu wenig faktenbasiert. Die Eigentümer der Brücke, die Hafen Lüneburg GmbH mit den Gesellschaftern

Osthannoversche Eisenbahnen AG – 30,0%

Hansestadt Lüneburg –29,9%

Landkreis Lüneburg –25,1%

Dr. Paul Lohmann Töchter & Beteiligungsgesellschaft–5,0%

Raiffeisen Getreide Lagerhaus Lüneburg-Embsen GmbH – 5,0%

Manzke Besitz GmbH & Co. KG – 5,0%¹¹

müssten durchaus in der Lage sein, konkretere Aussagen zur möglichen Reaktivierung der Brücke durch welche Nutzer in welchem Umfang zum Beispiel zu machen.

Die Nutzung der Eisenbahnbrücke als Fußgänger- und Radfahrbrücke wäre eine kostengünstigere Lösung und umweltschonender. Es würde viel Material und damit CO₂ eingespart.

Dennoch spricht sich der BUND gegen eine Querung auch in dieser Variante aus.

(3) Auswirkungen des Brückenneubaus auf das FFH-Gebiet

Um ein Gebiet wie das vorliegende Plangebiet naturfachlich beurteilen zu können, ist eine Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) notwendig, sofern eine FFH-Vorprüfung dies ergibt. In den Unterlagen des Landkreises Lüneburg und des Landschaftsplanungsbüros Mix zur FFH-VP ist nicht ersichtlich, ob es sich bei den Unterlagen um eine FFH-Vorprüfung oder um eine FFH-Verträglichkeitsprüfung handelt. Die Begriffe werden wechselseitig verwendet. Das ist unzulässig. Damit sind die Unterlagen für eine abschließende fundierte Stellungnahme nicht verwendbar. Wir gehen davon aus, dass es sich bei

9 ⁹ Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage, TEIL C Untersuchungen, Pläne und Skizzen, 12.1 Machbarkeitsstudie für eine Geh- und Radwegbrücke, grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG, Hannover, S. 13 (abgerufen am 31.03.2020)

10 ¹⁰ Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage, TEIL C Untersuchungen, Pläne und Skizzen, 12.1 Machbarkeitsstudie für eine Geh- und Radwegbrücke, grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG, Hannover, 31.03.2020, S. 4/5

11 <https://www.hafen-lueneburg.de/ueber-uns/> (abgerufen am 23.01.2023)

dem Dokument „Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage, TEIL C Untersuchungen, weiter Pläne und Skizze, 11 - Umweltfachliche Untersuchungen, 11.4 FFH Verträglichkeitsprüfung“ – Titel des Dokuments: „Neubau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer („Arenabrücke“) über die Ilmenau, Anlage 2, FFH-Verträglichkeitsvorprüfung“ um eine **FFH-Vorprüfung** handelt.

Obwohl im **§ 34 BNatSchG** nicht ausdrücklich von einer Vorprüfung oder einem zweistufigen Verfahren die Rede ist, wird dies aber vielfach so gehandhabt. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Vorgehensweise in einem Urteil vom 29.09.2011 - BVerwG 7 C 21.09, Randnummer 40¹² gutgeheißen.

Wir werden bei unseren weiteren Ausführungen die Betrachtungen des Planungsbüros Mix als FFH-Vorprüfung werten.

Das Büro Mix behauptet: „Zusammenfassend kommt die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 2628-331 *Ilmenau mit Nebenbächen* zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet ausgeschlossen werden können.“¹³ Und weiter: „Im Ergebnis der Betrachtungen der Beeinträchtigungen durch das Neubauvorhaben im Zusammenwirken mit anderen Beeinträchtigungen sind hinsichtlich des Erhaltungsziels des FFH-Gebietes durch Erhaltung und Förderung von Flüssen keine erheblichen Beeinträchtigungen zu prognostizieren.“¹⁴

Das Ergebnis des FFH-Screenings des Landschaftsplanungsbüros Mix ist nicht zutreffend. Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets können nicht ausgeschlossen werden. Die Inhalte und das vorliegende Ergebnis erfüllen nicht die Verträglichkeitsprüfung nach **§ 34 BNatSchG** und **§ 26 NNatSchG**. Dies ergibt sich aus folgenden Gründen:

1. Beeinträchtigung für prioritäre Tiere nach Anhang II der FFH-RL

Eine FFH-VP erfolgt auf der Basis der für das jeweilige Natura 2000-Gebiet festgelegten Erhaltungsziele, d.h. der Wahrung oder Wiederherstellung des *günstigen Erhaltungszustands* der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gem. **Art. 2 Abs. 2 FFH-Richtlinie** sowie den gemäß **Art. 1 und 4 der Vogelschutzrichtlinie** definierten Schutzzielen.

In der **Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet des Landeskreises Lüneburg** werden nicht nur der Erhalt, sondern auch die Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes benannt. Unter den **speziellen Erhaltungszielen** für die im Gebiet vorhandenen Lebensraumtypen des Anhanges I und Arten des Anhanges II der FFH-Richtlinie sind der Erhalt und die Förderung des prioritären Lebensraumtyps Auenwälder und feuchte Hochstaudenflure genannt, wie auch bei den Tieren der **Fischotter (*Lutra lutra*)**, der **Biber (*Castor fiber*)** und auch die **Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*)**. Hinweise, dass die genannten Säugetiere sich dauerhaft im Plangebiet befinden, sind dem BUND von der Sportangler-Kameradschaft Lüneburg e.V. gegeben worden. Die Behauptung des Büros Mix, dass der Fischotter die untere Ilmenau nur als Wandergewässer nutzt, ist nicht zutreffend. Überprüfungen dazu wurden nicht gemacht!

„Die Beurteilung möglicher artenschutzrechtlicher Konflikte beruht auf Kartierungen durch das Büro BIO-

¹² <https://www.bverwg.de/de/290911U7C21.09.0> (abgerufen am 21.01.2023)

¹³ Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage TEIL C, Untersuchungen, weiter Pläne und Skizze, 11 - Umweltfachliche Untersuchungen, 11.4 FFH Verträglichkeitsprüfung, S.17

¹⁴ Neubau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer („Arenabrücke“) über die Ilmenau, Landschaftspflegerischer Begleitplan, 7.11.2022, S.6

LAGU in 2008. Sollte es zur Planung und Umsetzung des Baus einer neuen Brücke für Fußgänger- und Radfahrer*innen kommen, sind aktuelle Kartierungen zu Grunde zu legen. Dies könnte zu einer anderen Erkenntnis über das Vorkommen von Fischotter und Biber in der unteren Ilmenau führen.“¹⁵ Diese Untersuchungen sind nicht vorgenommen worden!

Im Falle des Fischotters machen die vorhandenen Fischteiche östlich der Ilmenau das Plangebiet zu einem idealen Lebens- und Nahrungsraum.¹⁶ Obwohl der Fischotter als wertgebende Art für das FFH-Gebiet *Ilmenau mit Nebenbächen* benannt wird, wurden bei der Festlegung der FFH-Gebietsgrenzen die direkt angrenzenden Fischteiche nicht mit ins Schutzgebiet einbezogen. Fehler, die bei der Abgrenzung des FFH-Gebietes 2000/2004 gemacht wurden, dürfen nicht durch weitere Fehlplanungen verstärkt werden. Es gibt Hinweise darauf, dass die Fischteiche als Reproduktionsraum und Aufzuchtgebiet des Fischotters dienen.

Der Fischotter ist ausgesprochen störungsempfindlich. „Menschliche Aktivitäten und das Auftreten von Hunden an den Gewässern können zu Störungen des Fischotters führen. Je höher die Intensität der Störungen ist, umso weniger Markierungsstellen und Nachweise des Fischotters konnten ermittelt werden (z. B. Koffer et al. 2004:13, Weber 2008:29). Ggf. sind auch Störungen in der Dämmerung oder in der Nacht gravierender als tagsüber.“¹⁷ Das Ziel im Sinne der FFH-RL ist eine Vergrößerung der Population des Fischotters. Die Auswirkungen der Radfahrer- und Fußgängerbrücke führen jedoch zu erheblichen Beeinträchtigungen bis zur Unmöglichkeit für den Fischotter als wertgebende Art im FFH-Gebiet.

Die vorliegenden Gutachten wie die Prüfungen zur Umweltverträglichkeit und die FFH-Verträglichkeit des Verfahrens berufen sich nur auf Daten zur naturfachlichen Untersuchung zum Bau der Autobahnbrücke A 39 von 2008. Diese sind ungeeignet, da der Untersuchungsraum schwerpunktmäßig nicht mit dem der geplanten Fußgänger- und Radfahrerbrücke übereinstimmt. Um die Störungswirkungen für den Fischotter ermitteln zu können, muss das Untersuchungsgebiet vergrößert werden.

Des Weiteren gilt es, auch das Vorkommen von Amphibien, Fledermäusen und Greifvögeln und Eulen genauer zu untersuchen.

2. Beeinträchtigungen durch Vogelschlag

Gemäß dem Erläuterungsbericht soll die Fußgänger- und Radfahrer-Brücke direkt nördlich vor die vorhandene Eisenbahnbrücke *Vrestorfer Heide* der *Hafen Lüneburg GmbH* gebaut werden.



Abb. 1: Neuer und alter Brückenbau - Quelle: Ausschnitt in: Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage, TEIL B Kartenunterlagen

15 *Artenschutzrechtliche Vorprüfung und Artenschutzrechtliche Prüfung*, jeweils S. 22

16 https://ffh-vp-info.de/FFHVP/Art.jsp?m=2.1.0.10&button_ueber=true&wg=1&wid=2 (abgerufen am 17.01.2023)

17 https://ffh-vp-info.de/FFHVP/Art.jsp?m=2.1.0.10&button_ueber=true&wg=4&wid=17 (abgerufen am 17.01.2023)

Keine Beachtung findet in den Unterlagen zur UVP-Vorprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung und auch der artenschutzrechtliche Prüfung gem. § 44 BNatSchG die Betrachtung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Barrierewirkungen und der sich daraus ergebenden Mortalität von Individuen, dem **Vogel-schlag**. „Die Tötung von Tieren resultiert regelmäßig aus einer Kollision mit baulichen Bestandteilen eines Vorhabens (z. B. tödlich endender Anflug von Vögeln an [...] Brücken/Tragseilen [...]. [...] Vielfach können Barrieren, insbesondere in der Nacht, bei Nebel, starkem Regen oder Schneefall und bei panikartiger Flucht, nicht rechtzeitig erkannt werden.“¹⁸ Wirkfaktoren wie akustische Reize (Schall), optische Reizauslöser/Bewegung (ohne Licht), Licht, Erschütterungen/Vibrationen führen zu erheblichen Störungen für die Arten des Anhangs I VRL und bestimmte Arten des Anhangs II FFH-RL.

§ 44 BNatSchG wird damit missachtet.

Die zentrale Frage ist, ob das Projekt einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke über die Ilmenau zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Die o.g. Fragestellung ist eindeutig mit **ja** zu beantworten. Das in der Eingriffsregelung bzw. im UVPG verankerte Abwägungsgebot, wie es in den Plan-Unterlagen 11.4 *FFH Vorprüfung*¹⁹ angewendet wird, existiert bei der FFH-VP im eigentlichen Sinne nicht. Prüfgegenstand der FFH-VP, ob ein Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann, orientiert sich am Erhalt des *günstigen Erhaltungszustandes* eines Natura 2000-Gebietes bzw. der dort vorhandenen Lebensräume und Arten. **Artikel 1 Buchst. e) der FFH-Richtlinie** wird durch den Bau einer Brücke nicht erreicht.

Der BUND fordert eine vollständige FFH-Verträglichkeitsprüfung!

3. Beeinträchtigung durch Kumulation

Das beantragte Vorhaben führt im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen der für ein NATURA-2000-Gebiet genannten Erhaltungsziele (= **Kumulation**).

In der Regel sind die für die Sachverhaltsermittlung/Prognose notwendigen Informationen zu den anderen Plänen oder Projekten den diesbezüglichen Planungs- bzw. Antragsunterlagen zu entnehmen.

„Andere Pläne oder Projekte sind dann zu berücksichtigen, wenn sie Auswirkungen auf das gleiche Erhaltungsziel des NATURA-2000-Gebiets wie das beantragte Vorhaben haben (vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2004: *Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau*). Hierbei ist nicht maßgeblich, dass das Erhaltungsziel durch die gleichen Wirkungsprozesse beeinträchtigt wird, sondern nur, dass es sowohl von dem beantragten Vorhaben als auch von anderen Plänen oder Projekten betroffen sein könnte.“²⁰ Kumulative Wirkungen wurden bei der vorliegenden Planung nur oberflächlich untersucht und nicht berücksichtigt.

18 <https://ffh-vp-info.de/FFHVP/Wirkfaktor.jsp?m=1.2.3.1> (abgerufen am 19.01.2023)

19 Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage TEIL C, Untersuchungen, weitere Pläne und Skizze, 11 - Umweltfachliche Untersuchungen, 11.4 FFH Verträglichkeitsprüfung, S.18

20 Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz: FFH-Verträglichkeitsprüfung – Ja oder Nein?, zum Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung für Vorhaben in NATURA-2000-Gebieten oder deren Umgebung sowie zu besonderen Aspekten der FFH-Verträglichkeitsprüfung, Sept. 2005, S. 15

In den Feststellungsunterlagen 11.1 **UVP Vorprüfung** heißt es: „Kumulierende Wirkungen können durch die dichte Abfolge dreier Brücken entstehen

- Brücke der B4, zukünftig A39
- Neubau der Fuß- und Radwegbrücke
- Eisenbahnbrücke der Industriebahn *Vrestorfer Heide*.

Von den drei Brücken wird die zukünftige Autobahnbrücke die weitreichendsten Beeinträchtigungen der Schutzgüter verursachen, während die geplante Fuß- und Radwegbrücke und die Eisenbahnbrücke eher von untergeordneter Natur sind. Zur Sicherung des Hochwasserabflusses gibt es eine weite Überbrückung der Flussaue, so dass das Ziel, den Biotopverbund zu entwickeln durch die neue Brücke nicht zusätzlich erschwert wird. Über den vorhandenen Treidelweg ist die Durchgängigkeit für Fußgänger- und Radfahrer*innen gegeben.“²¹

Hinzu kommen

- die Schleuse Bardowick, ca. 2,5 km flussabwärts
- das Industriegebiet Lüner Heide auf der Ostseite
- zahlreiche Versorgungs- und sonstige Leitungen.²²

Eine kumulierende Wirkung ist nicht nur additiv zu sehen, sondern auch als zeitliche Verdichtung von Belastungen wie Baumaßnahmen für unterschiedliche Projekte im gleichen Gebiet: Eine mögliche Reaktivierung der Eisenbahnbrücke, der Autobahnbau und der Bau einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke in einem begrenzten zeitlichen Rahmen führen so zu erheblichen Beeinträchtigungen für die im FFH-Gebiet vorhandenen Lebensraumtypen und Arten.

4. Beeinträchtigung der klimatischen Situation

Die Ergebnisse zu den Betrachtungen der klimatischen Belange in der UVP-Vorprüfung entsprechen nicht den im Klimagutachten der Hansestadt Lüneburg verzeichneten Angaben und sind in ihrer Interpretation unzutreffend.

Innerhalb der UVP-Vorprüfung wurde auf Seite 20 vermerkt: „Durch den Brückenbau werden besondere Klimaschutzfunktionen nicht gemindert. Bedeutende Luftaustauschbahnen sowie luftverbessernde Flächen werden nicht beansprucht. Es entstehen keine den Luftstrom hemmende Dammbauten.“ Der BUND widerspricht den Aussagen zur Barrierewirkung eines Brückenneubaus in Bezug auf die klimatischen Auswirkungen.

„Das Stadtgebiet von Lüneburg wird aus mehreren Himmelsrichtungen von Kaltluftströmungen erreicht. Prägnanteste Kaltluftbahn sind die Flussauen und Ufer der Ilmenau. [...]“²³ Bei der geplanten Kombination von neuer und alter Brücke (siehe Abb. 1) handelt es sich um eine Barriere, die als quer zur Fließrichtung der im Ilmenautal strömenden Kaltluft als Hindernis fungiert. Aus den Ilmenau-Auen (Kaltluftent-

21 Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage, TEIL C 11.1 UVP Vorprüfung, S. 21

22 Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage, TEIL C Untersuchungen, Pläne und Skizzen, 12.1 Machbarkeitsstudie für eine Geh- und Radwegbrücke, grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG, Hannover, 31.03.2020, S. 5/6

23 Stadtklimaanalyse Lüneburg, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover, Sept. 2019, S. 30

stehungsbereich) strömen nachts starke Flurwinde (mit Windgeschwindigkeiten von > 1m/s) [Karte 1] in das Ilmenautal. Von Nord nach Süd verläuft ein starker Kaltluftvolumenstrom [Karte 3] durch das Ilmenautal. In der Klimaanalysekarte Nachtsituation [Karte 5] ist das Ilmenautal mit einer ausgeprägten Kaltluftleitbahn stadteinwärts ersichtlich. Das Gebiet Goseburg-Zeltberg mit stark versiegelten Gewerbeflächen wie auch dichter Bebauung wird in Karte 8 der Stadtklimaanalyse als klimatisch ungünstig bis sehr ungünstig bezeichnet. Eine verminderte Kühlung dieses Wirkraumes kann vom BUND nicht akzeptiert werden, da weitere Auswirkungen auf das schon deutlich stark belastete Innenstadtgebiet zu erwarten sind.

Die Wirkungsintensitäten bei Umsetzung der Planung²⁴ sind daher für das Klima als hoch zu beurteilen. Der BUND fordert auch aus diesem Grunde eine UVP.

Wegen der zu erwartenden erheblichen Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern muss eine gesamthafte Betrachtung des landschaftlichen Ökosystems erfolgen und eine eingehende Behandlung der einzelnen Schutzgüter im Rahmen einer UVP erfasst und beschrieben werden. Auf diese Wechselwirkungen wird in den Unterlagen zur UVP-Vorprüfung nicht eingegangen.

Der BUND fordert basierend auf Anlage 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wegen der unbestreitbaren kumulierenden Wirkung der Vorhaben und der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

5. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wie Ansaaten der Böschungen und Bankette, Anlage einer Streuobstwiese, Waldentwicklung auf einer Ackerfläche als Ersatz für zu fällende Bäume sind unzureichend. Diese Maßnahmen stellen, da sie erst in der Zukunft wirken, keine Schadensbegrenzung dar. Kompensationen für Eingriffe in den Naturhaushalt sind als Schadensbegrenzung und Minderung der Erheblichkeit unzulässig.

„Schadensbegrenzungsmaßnahmen dienen dazu, die Beeinträchtigung von Erhaltungszielen zu vermeiden oder zu vermindern. Im klassischen Sinne sind dies bautechnische Optimierungen, welche die Wirkungen an der Quelle der Entstehung vermeiden und ihre Funktion bereits zum Zeitpunkt des Eingriffs erfüllen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Eingriffsregelung stellen grundsätzlich keine Maßnahmen zur Schadensbegrenzung dar und werden bei der Bewertung der Erheblichkeit in der FFH-VP nicht berücksichtigt, da sie erst in Zukunft prinzipiell eine positive Wirkung auf beeinträchtigte Erhaltungsziele des Schutzgebiets haben könnten.“²⁵

Wir lehnen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ab, da sie aufgrund von Ergebnissen des Screenings zur FFH-VP und UVP entstanden sind und als Schadensbegrenzungsmaßnahmen unzulässig sind.

²⁴ Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage, TEIL C Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen, 11 - Umweltfachliche Untersuchungen, 11.1, S. 22

²⁵ Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz: FFH-Verträglichkeitsprüfung – Ja oder Nein?, Zum Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung für Vorhaben in NATURA-2000-Gebieten oder deren Umgebung sowie zu besonderen Aspekten der FFH-Verträglichkeitsprüfung, Sept. 2005, S. 18

6. Befreiung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG

Eine Befreiung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ist aus Sicht des BUND nicht gegeben, da der Bau der Brücke nicht die Voraussetzungen der Sätze 1 und 2 erfüllt. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art sind nachweislich in den Unterlagen nicht benannt worden. Siehe dazu auch Kapitel V.

Vorhaben, die den Erhaltungszielen der FFH-Richtlinien widersprechen und nur durch Ausnahmegenehmigungen durchgeführt werden können, sind unzulässig und werden vom BUND abgelehnt.

(4) Ökobilanz des Neubau-Projektes

Der Landkreis Lüneburg, der durch sein Maßnahmenpaket zum Erreichen der Klimaneutralität mit dem European Energy Award in Gold²⁶ ausgezeichnet wurde, steht damit in der Verpflichtung, Neubauprojekte hinsichtlich seiner CO₂-Bilanz zu bewerten. Aluminium, als Konstruktionsmaterial der Brücke vorgesehen²⁷, ist in seiner Herstellung aus ökologischer Sicht nicht unproblematisch und damit stark umweltbelastend.²⁸ Dass es dazu keine bilanzierenden Unterlagen gibt, wird vom BUND kritisiert.

(5) Planfeststellung/Plangenehmigung und UVP sowie FFH-VP

Eine Planfeststellung ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nur dann entbehrlich, wenn ein wesentlicher Interessenwiderstreit nicht besteht oder jedenfalls wegen der tatsächlich und rechtlich einfach gelagerten Sachverhalts nicht zu erwarten ist (Bundesverwaltungsgericht Urte. v. 18.03.1987, Az.: BVerwG 7 C 31.85, NZVwR 1987, 590, 592, zit. nach Wüst in Kopp/Ramsauer, VwVfG, 22. Aufl. 2021, § 74 Rn. 216).²⁹ Der BUND hat in den vorangegangenen Kapiteln dargelegt, weshalb die Planungen zur Arenabrücke nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter innerhalb einer UVP und der prioritären Arten der FFH-RL zu werten sind. Ebenso wurde bei der vorliegenden UVP-Vorprüfung die unverzichtbare Nullvariante nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse des Screenings zur UVP und FFH-VP werden von uns, wie in den entsprechenden Kapiteln dargelegt, als nicht zutreffend abgelehnt. Wir fordern eine vollständige UVP und FFH-VP! Unter diesen Umständen ist der Sachverhalt nicht *einfach gelagert* und demzufolge erscheint uns auch ein Planfeststellungsverfahren unumgänglich.

(6) Veraltetes Material/Daten und fehlende Untersuchungen

Die Machbarkeitsstudie zu dem Vorhaben ist von Januar 2020 und untersucht den Bau einer Geh- und Radwegbrücke südlich der Eisenbahnbrücke, also nicht für den jetzt geplanten Standort.

Es wird offenkundig veraltetes Normmaterial in Landschaftspflegerischen Begleitplan, S. 5 verwendet.

Alle Angaben in den beigefügten Karten³⁰ zu den Biotoptypen, Brutvogelvorkommen, Fledermausarten

26 <https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/umwelt-und-klimaschutz/klimaschutz-im-landkreis/european-energy-award.html> (abgerufen am 19.01.2023)

27 Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage Teil A Vorhabenbeschreibung, Erläuterungsbericht, 25.11.2022

28 <https://www.scinexx.de/dossierartikel/bedenkliche-oekobilanz/> (abgerufen am 19.01.2023)

29 <https://research.wolterskluwer-online.de/document/2bb16999-e6de-47bf-9100-59dda6005768> (abgerufen am 23.01.2023)

30 Feststellungsunterlagen für Neubau ARENA Brücke, Unterlage TEIL C, Untersuchungen, weitere Pläne und Skizzen, 11 – Umweltfachliche Untersuchungen 11.6 Karten für Blatt 11.1 bis 11.5

und -quartieren wie auch Amphibien und im Artenschutzrechtlichen Gutachten beziehen sich ebenso auf die ersten Planungen zur Brückenposition. Durch die Lageveränderung ist der räumliche Untersuchungsraum für FFH-relevante Tiere wie Fischotter, Biber, Grüne Keiljungfer und auch Brutvogel- und Fledermausarten zu klein und ungenau. Es wurden hauptsächlich Untersuchungsergebnisse zur geplanten Autobahnbrücke für die A 39 von 2008 ohne weitere Überprüfung übernommen. Das ist nicht zulässig!

Gutachten, die sich nur auf Fremduntersuchungen beziehen, werden von uns abgelehnt. Es ist fachlich unzulässig, dass als Bewertungsunterlagen für prioritäre Tiere nach Anhang II der FFH-RL Daten von 2008 herangezogen werden!

Nach Anlage 2 UVPG wurden Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht ausreichend beachtet. Die Überprüfung der Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung des jeweils ihnen zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien) (Anlage 3 UVPG) wie das Natura 2000-Gebiet nach den FFH-Richtlinien, das Landschaftsschutzgebiet nach § 26 BNatSchG und gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 des BNatSchG im vorliegenden Plangebiet sind nicht hinreichend erfolgt. Die zu beurteilenden Kriterien zu möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter (siehe Anlage 3 UVPG, 3.3-3.7) wurden in den vorliegenden Gutachten nicht ausreichend ermittelt. Dass der Fischotter in einem Verfahren mit weitreichenden Folgen für ein FFH-Gebiet in den vorliegenden naturschutzfachlichen Gutachten so nachlässig bewertet wurde, wird von uns aufs Schärfste kritisiert.

III. Fazit

Der BUND RV Elbe-Heide spricht sich gegen jedwede zusätzliche Querung der Ilmenau und damit gegen den Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke aus.

Im dortigen Landschaftsschutzgebiet liegt ein Teil des ausgewiesenen Natura 2000-Gebietes, das durch Art. 2 Abs. 2 FFH-Richtlinie definierten Schutzziele geschützt ist. Die Bedeutung des Gebietes für den Fischotter wurde nicht hinreichend untersucht. Das Schutzziel ist nicht zu erreichen. Das Erhaltungsziel wird durch den Brückenbau erheblich beeinträchtigt. Es ist zwingend erforderlich, die *Aktion Fischotter-schutz*, den Landesfischereiverband und die Kreisjägerschaft im Verfahren zu beteiligen.

Die Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung des jeweils ihnen zugewiesenen Schutzes wie das Natura 2000-Gebiet nach den FFH-Richtlinien, das Landschaftsschutzgebiet nach § 26 BNatSchG und gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 des BNatSchG wurde im vorliegenden Plangebiet nicht hinreichend überprüft. Das Ausmaß der kumulativen Einwirkungen ist ausführlich von uns erläutert worden.

Wir fordern, die Mängel der Prüfungen zu beseitigen und eine vollständige UVP und eine FFH-VP einzuleiten. Der Sachverhalt ist nicht *einfach gelagert*, die Beeinträchtigungen *für die wertgebende Art Fisch-*

otter innerhalb des Plangebietes sind erheblich und demzufolge ist ein Planfeststellungsverfahren für den Neubau einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke unumgänglich.

Wir bitten, den Belangen von Natur- und Umweltschutz in der Abwägung das ihnen gebührende hohe Gewicht beizumessen.

Selbstverständlich stehen wir für Gespräche gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

BUND, Regionalverband Elbe-Heide

i.A. *Franziska Hapke,*

Dagmar Zurwonne

*„Unsere bisherige Technik steht in der Natur wie eine Besatzungsarmee in Feindesland, ...“
aus: Ernst Bloch: Das Prinzip Hoffnung, 1959, S. 914*