



BUND RV Elbe-Heide ■ Beim Kalkberg 7 ■ 21339 Lüneburg

Landkreis Lüneburg
Regional- und Bauleitplanung

- Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

Per mail: planfeststellung@landkreis-lueneburg.de

**Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland e.V.**

**BUND Regionalverband
Elbe-Heide**

Fon 04131 / 683 936

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

BUND-RV Elbe-Heide:
Volker Constien
volker@constien.de

Franziska Hapke
franziska.hapke@bund-elbe-heide.de

Lüneburg, den 18.02.2026

Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben Ausbau des „Landwehrkreisel“ im Zuge der K 46 in Bardowick - Anhörungsverfahren -

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an dem o.a. Verfahren und die Bereitstellung der Unterlagen.

Die Stellungnahme wird aufgrund von § 10 Buchstabe f Satz 2 der Satzung für den Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e.V. (Teil A) auch im Namen des BUND Landesverband Niedersachsen e.V. abgegeben.

BUND RV Elbe-Heide,
Beim Kalkberg 7, 21339 Lüneburg

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

Der BUND ist ein anerkannter Verbraucherschutzverband sowie eine anerkannte Umwelt- und Naturschutzvereinigung i.S.d. UmwRG. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerabzugsfähig, Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind erbschaftssteuerbefreit.

Mit der Bekanntmachung¹ wurden wir über die Auslegung der Planungsunterlagen vom 6.1.2026 bis 6.2.2026 im Planungsverfahren zum Ausbau des Landwehrkreisels informiert.

In der Bekanntmachung wird darauf hingewiesen, dass bei Stellungnahmen, Äußerungen oder Einwendungen zusammen mit dem geltend gemachten Belang das Maß der Beeinträchtigung dieses Belangs beschrieben werden sollte. Eine Messgröße für die Beeinträchtigung eines Belangs kann jedoch nur in seltenen Fällen konkret angegeben werden. Eine Betroffenheit einer einwendenden Person müsste bereits gegeben sein, wenn diese den Landwehrkreisel gelegentlich passiert. Genau genommen sind ganz allgemein jedoch auch Menschen, Tiere und sonstige Natur an weiter entfernten Orten betroffen durch Auswirkungen jeder zusätzlichen Flächenversiegelung, jedes zusätzlichen Ressourcenverbrauchs und jeder zusätzlichen Schadstoffemission.

Wir erwarten daher, dass alle Einwendungspunkte von allen Einwender*innen adäquat abgearbeitet und nicht mit der Begründung einer fehlenden Betroffenheit abgewiesen werden.

„Die ‚vorliegende‘ Planung umfasst den verkehrsgerechten Ausbau des bestehenden Kreisverkehrsplatzes „Landwehrkreisel“ in Bardowick am Knotenpunkt „Hamburger Straße“ - Kreisstraße 46 (K 46) / „Hamburger Landstraße“ - K 46 / „Schwarzer Weg“ - Kreisstraße 51 (K 51) / „Am Landwehrkreisel“.

Für das Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen werden Grundstücke in den Gemarkungen Bardowick, Lüneburg und Radbruch beansprucht.“²

Grundsätzliches

Der BUND begrüßt grundsätzlich die Anpassung an den verkehrsgerechten Ausbau des Kreisverkehrsplatzes (KVP) ‚Landwehrkreisel‘ in Bardowick. Dies muss aber in einem umwelt-, klima- und naturverträglichen Rahmen geschehen. Insbesondere müssen die Planungen mit Landes-, Bundes-, Europarecht und der entsprechenden Rechtsprechung im Einklang stehen.

Die Voraussetzungen und Planungen des angestrebten Planfeststellungsverfahrens zur Änderung des KVP ‚Landwehrkreisel‘ erfüllen diese Ziele nicht.

Wir nehmen vorläufig zu einigen Punkten wie folgt Stellung:

¹https://www.landkreis-lueneburg.de/_Resources/Persistent/3/4/e/5/34e545dc8789ed54c1bc7f2371d50cc5b322368e/13-2025_388-436_Online.pdf

² Bekanntmachung des Landkreis Lüneburg, 05.12.2025

1. Verkehrszahlen

Die im Erläuterungsbericht verwendeten Zahlen sind veraltet.

Im Erläuterungsbericht sind auf Seite 10 Verkehrszahlen von 2015 genannt, ca. 18.000 Kfz/24h. Auf Seite 11 wird von einer „allgemeinen Verkehrszunahme“ ausgegangen. Es fehlt jedoch eine Aussage, wie sich die Kfz-Verkehrszahlen in den letzten 10 Jahren tatsächlich entwickelt haben.

Einer andauernden Zunahme des Kfz-Verkehrs ist aus Gründen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entgegenzuwirken, indem dem Kfz-Verkehr nicht immer mehr Raum gegeben wird, weil dies Fehlanreize für noch mehr Kfz-Verkehr erzeugt.

Vor diesem Hintergrund sollte der Umbau des Kreisverkehrs die Verkehrssicherheit verbessern, ohne gleichzeitig die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr zu erhöhen. Um eine Verkehrsverlagerung auf den nicht-Kfz-Verkehr zu fördern, muss sich für diesen sowohl die Sicherheit als auch der Komfort erhöhen.

Wie im Erläuterungsbericht auf Seite 11 beschrieben ist, könnte ein Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 40 m eine Verkehrsmenge von 25.000 Kfz/24h bewältigen und wäre somit zu groß, wenn man die Verkehrsmengen nicht steigen lassen möchte. Bereits die heutige Verkehrsbelastung ist für die Menschen in Bardowick schwer erträglich.

Außerdem wird auf Seite 11 eine erwartete Erhöhung der Zahlen für Schwerlastverkehr mit der Planung eines Gewerbegebietes zwischen A39, Hamburger Straße und ehemaliger Landwehr begründet. Bis auf wenige Ausnahmen mit Ausgangs- oder Zielort in direkter nördlicher Nachbarschaft sollte jedoch der gesamte Verkehr des Gewerbegebietes aus und in Richtung Norden über den direkt benachbarten Autobahnanschluss und nicht über den Landwehrkreisel und Bardowick abgewickelt werden.

Auch ohne Vergrößerung des Außendurchmessers könnten alle Straßen senkrecht auf den Kreisverkehr treffen und auch sehr große Fahrzeuge könnten noch problemlos den Kreisverkehr passieren. Die Verschiebung des Zentrums des Kreisverkehrs könnte verringert und damit einige Baumfällungen verhindert werden.

Der geplante Durchmesser von 40 m ist weder durch Sicherheitsaspekte noch durch Verkehrszahlen ausreichend begründbar und im Hinblick auf Flächenversiegelung und Naturschutz nicht zu rechtfertigen.

2. Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr

Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass der Fuß- und Radverkehr, wie in Abschnitten 1.1, 2.5 und 4.4 des Erläuterungsberichts beschrieben, bevorrechtigt über die Straßen geführt werden soll. Dies ist unbedingt beizubehalten, auch entgegen eventuell eingehender gegenteiliger Stellungnahmen / Einwendungen, notfalls durch Schaffung einer Innerortslage, indem die Ortsgrenzen entsprechend verschoben werden. Eine entsprechende, eventuell auch rechtzeitig die Fahrgeschwindigkeit reduzierende, eventuell auch durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen ergänzte Beschilderung muss wirksam die Unfallgefahr minimieren.

Fuß- und Radverkehr wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Die dafür zugrunde gelegten Zahlen sind nicht aktuell.

Die Planungsunterlagen sind um eine detaillierte Beschreibung der geplanten Beschilderung und Fahrbahnmarkierung zu ergänzen.

Im Lageplan (U5) ist die Breite der gemeinsamen Geh- und Radwege mit 2,5 m und die Breite der Übergänge mit 4 m angegeben. Am Kreisverkehr entlang aus Richtung Lüneburg kommend in Richtung Schwarzer Weg fehlt die Angabe der Breite.

Das Verkehrsgutachten für Fuß- und Radverkehr (U22) enthält die Zahlen für drei Spitzenzeiten (7 - 8 Uhr, 13 – 14 Uhr, 17 – 18 Uhr) eines einzigen Tages, nämlich Donnerstag, 20.10.2016. Damals waren weniger Pedelecs als heute und keine E-Scooter unterwegs.

3. Sicherheitsaspekte zur Planung

Die Sicherheitsaspekte aller Verkehrsteilnehmer sind nicht ausreichend betrachtet worden.

Die im Erläuterungsbericht (Abschnitt 2.5, Seite 12) betrachteten Sicherheitsaspekte betrachten die Sicherheit des Kfz-Verkehrs (dort als „motorisierter Verkehr“ bezeichnet) sowie (im letzten Absatz) die Sicherheit zwischen Kfz- und nicht-Kfz-Verkehr. Die Sicherheit innerhalb des nicht-Kfz-Verkehrs (Fuß-, Rad-, Pedelec- und E-Scooter-Verkehr) auf dem geplanten 2,5 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg bleibt unbetrachtet.

4. Unfallpotential

Laut Sicherheitsaudit (U23.2) „bestehen laut Unfallstatistik keine signifikanten Konflikte zwischen den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden“ (Seite 4, Punkt 10, letzter Satz). Eine Unfallstatis-

tik, die dies belegt, findet sich nicht in den Unterlagen und die aktuelle Unfallstatistik der Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen³ enthält keine Informationen über „signifikante Konflikte“ und keine Informationen über die Situation am Landwehrkreisel. Der Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes⁴ zeigt für die vergangenen Jahre einige wenige Unfälle am Landwehrkreisel, dies ist auch im Erläuterungsbericht im Abschnitt 2.1 erwähnt, aber problematische Situationen, die nicht zu Unfällen führen, sind natürlich nicht erfasst.

Bei dem Verkehrsgeschehen auf Geh- und Radwegen kann man heutzutage nicht mehr von „nicht-motorisiertem Verkehr“ sprechen. Es sollte eher die Bezeichnung „nicht-Kfz-Verkehr“ gewählt werden, um auch Pedelecs und E-Scooter zu berücksichtigen.

Lediglich von dem vor 10 Jahren vorhandenen nicht-motorisierten Verkehr auszugehen, ist nicht ausreichend, weil dessen Verkehrszahlen trotz wenig Förderung gestiegen sind und man heute explizit den nicht-Kfz-Verkehr fördern möchte. Mit der gewünschten, weiter steigenden Verkehrsstärke auf den geplanten gemeinsamen Geh- und Radwegen könnte es entgegen der Darstellung im Sicherheitsaudit sehr wohl zu signifikanten Konflikten in diesem Bereich kommen.

Im Erläuterungsbericht wird auf das Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg verwiesen. Dieses stammt aus dem Jahr 2020 und in den zugehörigen Maßnahmensteckbriefen⁵ ist die Verbesserung der Pendlerroute Bardowick als Maßnahme B3.3 aufgeführt. Hier ist der Landwehrkreisel entgegen der oben genannten Stellungnahme zum Sicherheitsaudit (U23.2) als Unfall- und Gefährdungspunkt genannt.

Zusammen mit den veralteten Zahlen für den Rad- und Fußverkehr und nicht vorhandene Zahlen für Pedelecs und E-Scooter ist zu bezweifeln, dass die geplanten gemeinsamen Geh- und Radwege in der Breite von 2,5 m im Hinblick auf die Sicherheit ausreichend ist. Die hierfür zugrunde gelegten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sind von 2010 (ERA 2010) und berücksichtigen somit nicht die starke Zunahme des Pedelec-Verkehrs. Trotzdem empfehlen bereits die ERA 2010 ab etwa 10.000 - 12.000 Kfz/24h eine Radwegeführung um den Kreisverkehr herum sowie getrennte Geh- und Radwege.

³ <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/59488/6008836>

⁴ <https://unfallatlas.statistikportal.de>

⁵

https://www.landkreis-lueneburg.de/_Resources/Persistent/1/9/c/4/19c48455b5d4432fa23680ac086ce171b25a176c/PGV-B-RN019_Anlagenband_1_Massnahmensteckbriefe_fin_Stand16.03.20.pdf

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2024 (ERA 2024) sind zwar noch nicht abschließend von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verabschiedet, können aber schon zum Einsatz kommen.

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg in der Breite von 2,5 m kann sicher nicht ausreichend zur Förderung nachhaltiger Mobilität beitragen. Damit nicht bei Umsetzung der oben genannten Maßnahme B3.3 nochmals Handlungsbedarf am Landwehrkreisel besteht, sollten getrennte Geh- und Radwege geplant werden.

Mit geringerem Außendurchmesser und geringerer Verschiebung des Mittelpunktes des Kreisverkehrs könnten getrennte Gehwege ohne im Vergleich zur jetzigen Planung größeren Platzbedarf realisiert werden. Statt vorhandene Bäume zu fällen könnten die Gehwege (und eventuell auch Radwege) um vorhandene Bäume herum geführt werden. Die mit zusätzlichen Gehwegen einhergehende zusätzliche Flächenversiegelung lässt sich mit der Förderung des nicht-Kfz-Verkehrs sowie mit der Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen rechtfertigen.

5. Grundwasser/Oberflächenwasser/Gewässer/Wasserschutz (Unterlage 18.1 Erläuterungsbericht)

Der BUND erkennt an, dass der wassertechnische Bericht das bislang bestehende Defizit der unge reinigten Direkteinleitung in den Landwehrgraben zutreffend benennt und mit der vorgesehenen dezentralen Versickerung über straßenbegleitende Mulden grundsätzlich ein fachlich zeitgemäßes Entwässerungskonzept verfolgt.

Die geplante Abkehr von der direkten Einleitung in ein Oberflächengewässer entspricht dem Vorrang der dezentralen Niederschlagswasserbewirtschaftung (§ 55 WHG), sowie den Zielsetzungen der WRRL, insbesondere der Vermeidung zusätzlicher stofflicher und hydraulischer Belastungen von Gewässern.

Der Ausbau des Landwehrkreisels ist ein Vorhaben der öffentlichen Straßeninfrastruktur und unterliegt damit uneingeschränkt:

- dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der WRRL (Art. 4 WRRL),
- den Bewirtschaftungszielen der §§ 27, 47 WHG (Oberflächengewässer und Grundwasser),
- den Anforderungen des § 55 WHG zur Niederschlagswasserbewirtschaftung,
- sowie dem allgemein anerkannten Stand der Technik, konkretisiert durch das DWA-Regelwerk (insb. DWA-A 102).

Diese Vorgaben sind zwingendes Recht.

5.1. Fehlender Nachweis der Einhaltung des Verschlechterungsverbots (Art. 4 WRRL, § 27 WHG)

Der wassertechnische Bericht sieht eine Versickerung des Straßenoberflächenwassers über Mulden vor und verzichtet auf eine Direkteinleitung in den Landwehrgraben.

Ein belastbarer Nachweis, dass hierdurch keine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands des Oberflächengewässers eintritt, fehlt jedoch vollständig.

Insbesondere unterbleibt eine Bewertung möglicher mittelbarer Einträge (Überläufe, Starkregen, Erosion), sowie eine Betrachtung der kumulativen Wirkung der Verkehrsflächen im Einzugsgebiet.

Ohne WRRL-konformen Nachweis der Verschlechterungsfreiheit ist das Vorhaben nicht akzeptabel.

5.2. Verstoß gegen den Grundwasserschutz

Die geplante Entwässerung stellt eine Einleitung in das Grundwasser dar.

Der Bericht enthält

- keine Bewertung der Schutzwürdigkeit und Empfindlichkeit des Grundwassers,
- keine Prüfung der Schadstoffbelastung des Sickerwassers,
- keine Aussagen zu Mindestabständen zum höchsten Grundwasserstand,
- keinen Langzeitnachweis zur Funktionssicherheit der Mulden.

Nach § 47 WHG ist jede Maßnahme unzulässig, die zu einer Verschlechterung des chemischen oder mengenmäßigen Zustands eines Grundwasserkörpers führen kann. Mangels tragfähiger Prüfung kann das Vorhaben gegen § 47 WHG verstoßen.

5.3. Nichteinhaltung des Standes der Technik

Der Bericht selbst stellt fest, dass die bisherige Entwässerung nicht den Anforderungen der DWA-A 102 entspricht. Die geplanten Maßnahmen werden jedoch nicht regelwerkskonform nachgewiesen.

Es fehlen insbesondere

- die Einstufung der Verkehrsflächen in Belastungsklassen,
- ein quantitativer Nachweis der erforderlichen Behandlungsleistung,
- eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsbelastung.

Nach ständiger Rechtsprechung ist der Stand der Technik bei Infrastrukturvorhaben verbindlich einzuhalten und nicht disponibel. Ohne DWA-A-102-konformen Nachweis liegt ein Verstoß gegen § 55 WHG vor.

5.4. Unzureichende Starkregenvorsorge

Die hydraulische Bemessung der Versickerungsmulden beschränkt sich auf eine mittlere Infiltrationsrate und eine Gesamtfläche. Nicht untersucht werden Starkregenereignisse, Überstau- und Überlaufpfade, sowie Auswirkungen auf angrenzende Flächen und Gewässer. Angesichts des Klimawandels ist eine solche Betrachtung heute zwingender Bestandteil des Standes der Technik. Damit wird das Vorsorgeprinzip des § 6 WHG verletzt.

5.5. Inkonsistentes Entwässerungssystem

Während für den Kreisverkehr selbst eine dezentrale Versickerung vorgesehen ist, wird der Kreisverkehrsarm K 51 Schwarzer Weg weiterhin ungereinigt über einen Regenwasserkanal entwässert.

Eine Prüfung, ob auch hier eine Behandlung nach DWA-A 102 erforderlich ist oder eine Anpassung an das neue Konzept erfolgen muss, unterbleibt.

Das Vorhaben genügt nicht dem integrativen Bewirtschaftungsansatz der WRRL. Die wasserrechtliche Gesamtbewertung ist damit unvollständig und fehlerhaft.

5.6. Fazit

Aus Sicht des BUND ist festzustellen

- Die Einhaltung der WRRL-Bewirtschaftungsziele ist nicht nachgewiesen.
- Die Vorgaben der §§ 47 und 55 WHG sind nicht erfüllt.
- Der Stand der Technik (DWA-A 102) wird nicht eingehalten.

Das Vorsorgeprinzip ist verletzt.

Eine Planfeststellung auf dieser Grundlage wäre unions- und bundesrechtswidrig.

Der BUND fordert, den wassertechnischen Bericht grundlegend nachzuarbeiten, eine WRRL-konforme Verschlechterungsprüfung, sowie belastbare Nachweise nach DWA-A 102 und eine einheitliche Gesamtbetrachtung aller Entwässerungsflächen vorzunehmen.

In der vorliegenden Form wird der wassertechnische Bericht vom BUND abgelehnt.

6. Artenschutzprüfung: Faunistische Potenzialanalyse und Artenschutzuntersuchung (Unterlage 19.3)

Ausreichende Artenschutzprüfungen fehlen.

6.1. Fledermäuse

6.1.1 Grundsätzliche Bewertung

Der BUND erkennt an, dass mit der Unterlage 19.3 eine artenschutzrechtliche Prüfung nach §§ 44 ff. BNatSchG vorgelegt wurde und potenzielle Betroffenheiten von Fledermäusen grundsätzlich berücksichtigt werden. Positiv hervorzuheben ist, dass der Abriss des Wohnhauses „Schwarzer Weg Nr. 50“ nicht als artenschutzrechtlich irrelevant eingestuft, sondern vorsorglich als potenzieller Quartierverlust bewertet wird.

Aus Sicht des BUND genügt die vorgelegte Untersuchung jedoch nicht in allen Punkten den aktuellen fachlichen Anforderungen, die insbesondere bei einem Planfeststellungsverfahren an die Ermittlung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten zu stellen sind.

6.1.2. Methodische Defizite der Fledermausuntersuchung

Die Bewertung der Fledermausvorkommen beschränkt sich ausschließlich auf eine strukturelle Potenzialanalyse auf Grundlage zweier Tagesbegehungen. Eine weitergehende Erfassung (z. B. Detektorbegehungen, Ausflugkontrollen oder nächtliche Beobachtungen) wurde nicht durchgeführt.

Angesichts der Lage des Vorhabens

- am Landwehrgraben,
- in Verbindung mit Gehölzstrukturen und Waldrand,
- innerhalb eines potenziellen linearen Vernetzungs- und Jagdraumes,

hält der BUND diese Erfassungstiefe für nicht ausreichend, um die tatsächliche Bedeutung des Gebietes für lokale Fledermauspopulationen verlässlich beurteilen zu können. Die pauschale Annahme potenzieller Vorkommen ersetzt keine differenzierte fachliche Bewertung.

6.1.3. Gebäudeabbriss und Verlust von Quartieren

Der Abriss des Wohnhauses wird zutreffend als potenzieller Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen eingestuft. Die Einordnung des Gebäudes als Quartier „mittlerer Bedeutung“ bleibt jedoch ohne nähere fachliche Begründung.

Da keine gebäudebezogene Untersuchung erfolgt ist, bestehen aus Sicht des BUND erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der tatsächlichen Nutzung des Gebäudes, der Quartierfunktion (z. B. Som-

mer- oder Wochenstubenquartier), der Bedeutung für die lokale Population. Diese Unsicherheiten werden im Gutachten nicht hinreichend aufgearbeitet.

6.1.4. CEF-Maßnahmen

Die vorgesehenen CEF-Maßnahmen (Installation von drei Fledermauskästen, davon ein Ganzjahresquartier) werden vom BUND grundsätzlich als geeignetes Instrument anerkannt. Es bestehen jedoch Zweifel, ob Umfang und Ausgestaltung der Maßnahmen ausreichen, um den vollständigen Verlust eines potenziellen Gebäudequartiers funktional auszugleichen.

Insbesondere fehlen konkrete Festlegungen zu Standort, Höhe und Exposition der Kästen, sowie eine nachvollziehbare Begründung zur Anzahl der Kästen und ein verbindliches Monitoring zur Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahme. Nach Auffassung des BUND ist ohne Wirksamkeitskontrolle nicht sichergestellt, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten dauerhaft erhalten bleibt (§ 44 Abs. 5 BNatSchG).

6.1.5. Jagdhabitats, Leitstrukturen und Störwirkungen

Die Bewertung der Jagdhabitats als lediglich von „mittlerer Bedeutung“ erfolgt ohne vertiefte Betrachtung möglicher Barrierewirkungen durch den ausgebauten Kreisverkehr, sowie zusätzlicher Störungen durch Verkehr und Beleuchtung und auch funktionaler Beeinträchtigungen von Leitstrukturen entlang des Landwehrgrabens.

Diese Aspekte werden aus Sicht des BUND nicht ausreichend berücksichtigt.

6.1.6. Fazit und Forderungen des BUND

Zusammenfassend kommt der BUND zu dem Ergebnis, dass die vorgelegte Potenzialanalyse lediglich eine Mindestprüfung darstellt und wesentliche fachliche Unsicherheiten offenlässt.

Der BUND fordert daher

1. eine ergänzende Fledermausuntersuchung (z. B. Detektorbegehungen) oder zumindest eine belastbare Worst-Case-Betrachtung,
2. eine Konkretisierung und ggf. Erweiterung der vorgesehenen CEF-Maßnahmen,
3. die verbindliche Festlegung eines Monitorings zur Wirksamkeitskontrolle,
4. eine vertiefte Prüfung möglicher Barriere- und Störwirkungen des Vorhabens.

Erst nach Umsetzung dieser Punkte kann aus Sicht des BUND davon ausgegangen werden, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG sicher ausgeschlossen werden können.

6.2. Avifauna

6.2.1. Grundsätzliche Bewertung

Aus Sicht des Naturschutzverbandes bestehen insbesondere im Hinblick auf die Behandlung der Avifauna erhebliche fachliche und artenschutzrechtliche Defizite, die einer Genehmigung des Vorhabens in der vorliegenden Form entgegenstehen.

6.2.2. Unzureichende Datengrundlage zur Avifauna

Die avifaunistische Bewertung beschränkt sich auf eine reine Potenzialanalyse ohne systematische Brutvogelkartierung. Angesichts des geplanten Eingriffs in Gehölzstrukturen, einen großflächigen Wohnhausgarten sowie straßenbegleitende Saumbiotope halten wir diese Vorgehensweise für nicht ausreichend.

Eine bloße Ableitung potenzieller Arten ersetzt keine belastbare Erfassung, insbesondere nicht in siedlungsnahen Übergangsbereichen, die häufig von gebüsch- und halboffenlandgebundenen Vogelarten genutzt werden.

6.2.3. Pauschale Abwertung der Bedeutung des Eingriffsbereichs

Die pauschale Einstufung des Vorhabensbereichs als „nicht eigenständiger Lebensraum“ wird fachlich nicht nachvollziehbar begründet. Wohnhausgärten, strukturreiche Säume und Straßenrandgehölze besitzen nachweislich eine hohe Bedeutung als Brut- und Nahrungsräume für zahlreiche Vogelarten, insbesondere in intensiv genutzten Agrarlandschaften.

Die Annahme, betroffene Arten könnten uneingeschränkt in benachbarte Gehölzbereiche ausweichen, stellt eine unbelegte Generalisierung dar. Eine konkrete Prüfung der Reviergrößen, Revierüberlappungen und Habitatqualität der verbleibenden Flächen fehlt vollständig.

6.2.4. Unzureichende Prüfung des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote beschränkt sich im Wesentlichen auf die Feststellung, dass keine vollständigen Brutreviere verloren gingen. Dabei wird verkannt, dass bereits eine funktionale Beeinträchtigung von Fortpflanzungsstätten – etwa durch Verkleinerung, Zerschneidung oder Qualitätsverlust – einen Verbotstatbestand auslösen kann.

Die im Gutachten gezogene Schlussfolgerung, dass „keine Brutreviere beschädigt“ würden, ist ohne konkrete Revierabgrenzung und Brutnachweise nicht belastbar.

6.2.5. Fehlende differenzierte Betrachtung störungssensibler Arten

Obwohl mehrere potenziell vorkommende Arten der Vorwarnliste genannt werden, erfolgt keine artspezifische Bewertung der Störanfälligkeit während der Bauphase. Gerade längere Bauzeiten, erhöhte Lärmbelastung und der Verlust strukturreicher Randbereiche können zu einer Aufgabe von Brutrevieren führen, ohne dass es zu einer unmittelbaren Zerstörung von Nestern kommt.

Eine solche indirekte Wirkung wird nicht ausreichend berücksichtigt.

6.2.6. Vermeidungsmaßnahmen unzureichend

Die alleinige Beschränkung auf das Rodungsverbot nach § 39 BNatSchG stellt keine spezifische artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme dar, sondern lediglich die Einhaltung geltenden Rechts. Weitere Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion betroffener Brutreviere, etwa durch Ersatzstrukturen oder gestufte Bauabläufe, werden nicht vorgesehen.

6.2.7. Fazit

Zusammenfassend kommen wir zu dem Ergebnis, dass:

- die avifaunistische Datengrundlage unzureichend ist,
- die artenschutzrechtliche Relevanzprüfung nicht den Anforderungen des § 44 BNatSchG genügt,
- mögliche funktionale Beeinträchtigungen von Fortpflanzungsstätten europäischer Vogelarten nicht belastbar ausgeschlossen werden können.

Aus Sicht des Naturschutzverbandes ist daher eine Nachkartierung der Brutvögel während der Brutzeit sowie eine erneute, artspezifische artenschutzrechtliche Bewertung zwingend erforderlich, bevor über die Zulässigkeit des Vorhabens entschieden werden kann.

7. Landschaftspflegerischer Begleitplan (Vorlage 19.1 LBP)

7.1. Grundsätzliche Bewertung

Aus Sicht des BUND erfüllt der vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplan zwar die formalen Mindestanforderungen an einen Begleitplan im Planfeststellungsverfahren, weist jedoch erhebliche fachliche und naturschutzrechtliche Defizite auf. Der LBP genügt damit nicht den Anforderungen an eine sorgfältige, vorsorgeorientierte Anwendung der Eingriffsregelung nach §§ 13–15 BNatSchG.

7.2. Unzureichende Bewertung erheblicher Eingriffe in hochwertige Schutzgüter

Der Ausbau des Landwehrkreisels führt zu Eingriffen in:

- ein Landschaftsschutzgebiet,
- gesetzlich geschützte Biotope (u. a. Sandtrockenrasen, naturnahe Geestbäche),
- Kernflächen und Achsen des Biotopverbunds (Landwehrgraben).

Diese Schutzgüter besitzen eine überörtliche Bedeutung für den Biotopverbund, insbesondere im siedlungsnahen Raum. Der LBP erkennt diese Schutzfunktionen zwar formal an, stuft die Eingriffe jedoch überwiegend als „kleinflächig“ und damit als geringfügig ein.

Aus Sicht des BUND ist diese Bewertung fachlich nicht haltbar, da bei Biotopverbundstrukturen nicht allein die Flächengröße, sondern insbesondere Funktionsverluste, Barrierewirkungen und Zerschneidungseffekte maßgeblich sind

7.3. Missachtung der besonderen Bedeutung des Biotopverbundes

Der Landschaftsrahmenplan des Landkreises Lüneburg weist die Landwehr ausdrücklich als Kernfläche des Biotopverbundes und Fließgewässerverbundachse aus.

Ein Bezug auf charakteristische Lebensraumtypen, wie LRT 9170, 9110, 9120, die per se als § 30 BNatSchG-Biotope gesetzlich geschützt sind, fehlt. Das LSG ‚Landwehrforst‘ wird in seiner Ausdehnung beschnitten, Lebensräume werden geschmälert bzw. gehen verloren.

Der LBP leitet daraus jedoch keine erhöhten Anforderungen an Vermeidung, Alternativenprüfung oder Kompensation ab. Damit bleibt der Plan hinter den Anforderungen des § 21 BNatSchG zurück, wonach der Biotopverbund zu sichern und weiterzuentwickeln ist.

7.4. Artenschutzrechtliche Prüfung unzureichend abgesichert

Die artenschutzrechtliche Bewertung stützt sich ausschließlich auf eine faunistische Potenzialanalyse ohne vertiefende Erfassungen. Aus Sicht des BUND ist dies unzureichend. Es besteht die Gefahr, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG unzutreffend ausgeschlossen wurden (siehe dazu Kapitel 6).

7.5. Vermeidung, Alternativenprüfung und Kompensation

Der LBP legt den Schwerpunkt auf nachträgliche Kompensation, ohne zuvor alle zumutbaren Möglichkeiten der Eingriffsvermeidung und -minimierung auszuschöpfen.

Insbesondere fehlen eine ernsthafte Prüfung planerischer Alternativen (z. B. geringerer Flächenbedarf, geringere Eingriffe in Verbundstrukturen), so wie eine nachvollziehbare Herleitung, warum Ein-

griffe in gesetzlich geschützte Biotope als unvermeidbar gelten.

Dies widerspricht dem Vorrang der Vermeidung nach § 15 Abs. 1 BNatSchG.

Die vorgesehene externe Kompensation über den Kompensationspool „Vierhöfener Heide“ ist aus Sicht des BUND kritisch zu bewerten:

- räumlich weit vom Eingriffsraum entfernt,
- funktional nicht gleichartig zu den beeinträchtigten Biotopen (Sandtrockenrasen, Gewässer-randstrukturen, Biotopverbundelemente),
- kein erkennbarer Bezug zur Verbesserung des lokalen Biotopverbundes.

Damit ist zweifelhaft, ob das naturschutzrechtliche Gebot der funktionalen Gleichwertigkeit eingehalten wird.

7.6. Fazit

Der Landschaftspflegerische Begleitplan ist zwar formal planfeststellungsfähig, genügt jedoch inhaltlich nicht den Anforderungen des Naturschutzrechts.

Aus Sicht des BUND ist der LBP

- fachlich unterschätzend in der Eingriffsbewertung,
- defizitär hinsichtlich Biotopverbund und Artenschutz,
- nicht ausreichend vorsorgeorientiert im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes.

Der BUND fordert daher

- eine Nachbesserung des LBP,
- eine vertiefte artenschutzrechtliche Prüfung,
- eine stärkere Gewichtung von Vermeidung und Biotopverbundschutz sowie
- eine standortnahe, funktional gleichwertige Kompensation.

Der Antrag der Befreiung von den Verboten des § 2 der LSG-Verordnung wird aus diesem Grunde vom BUND als kritisch beurteilt. Der Schutz des Waldes und der § 30 BNatSchG-Biotope wird nicht gewährleistet. Diese werden in seinen Ökosystemleistungen nachhaltig geschädigt.

8. Kumulation/Wechselwirkungen

Kumulative Wirkungen wurden nicht geprüft.

Kumulation und Wechselwirkungen zu weiteren geplanten Projekten, wie dem Bau der A39, der Errichtung von Energiegewinnungs- und Speicheranlagen (AA Nord) wurden nicht geprüft. Prüfungen in Bezug auf Wechselwirkungen und Kumulationen haben gemeindeübergreifend zu erfolgen. Daran mangelt es.

Prüfungen in Hinblick auch auf andere Projekte sind nicht erkennbar.

9. Neuversiegelung

Die Neuinanspruchnahme von landschaftsprägenden und landwirtschaftlichen Flächen und Biotopen in unmittelbarer Nähe zu geschützten und zu schützenden Gebieten kann nicht toleriert werden, zumal auch Bund und Länder eine drastische *Verringerung der Neuversiegelung* von Flächen fordern. Neuinanspruchnahme von unversiegelten Flächen muss die Ausnahme sein. Die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes favorisiert mit dem *Niedersächsischen Weg* eine *Verminderung des Flächenverbrauchs* bis 2030 auf weniger als 3 ha am Tag und bis spätestens 2050 auf Netto-Null zu reduzieren.⁶ Der BUND fordert die Netto-Null ab sofort, das heißt, jede neue Versiegelung muss durch Rückbau oder Entsiegelung ausgeglichen werden.

10. Klimaschutz (Unterlage 24 Fachbeitrag Klimaschutz)

10.1. Grundsätzliche Bewertung

Der BUND erkennt an, dass mit dem vorliegenden Fachbeitrag Klimaschutz eine eigenständige Auseinandersetzung mit den Klimawirkungen des Vorhabens vorgenommen wurde. Aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzverbandes genügt der Fachbeitrag jedoch weder inhaltlich noch methodisch den Anforderungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG), des Art. 20a Grundgesetz sowie des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

10.2. Bundes-Klimaschutzgesetz

Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 KSG wird lediglich formal erfüllt.

Eine quantitative Ermittlung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen erfolgt nicht. Die Annahme, der Ausbau führe „offensichtlich“ zu positiven Klimawirkungen durch Verkehrsverflüssi-

⁶ https://www.umwelt.niedersachsen.de/niedersaechsischer-weg/14_flachenverbrauch/reduzierung-des-flachenverbrauchs-222690.html, abgerufen am 04.01.2026

gung, ersetzt keine belastbare Emissionsbilanz. Damit bleibt unklar, ob und in welchem Umfang das Vorhaben mit den Klimaschutzzielen des Bundes vereinbar ist.

Auch die Lebenszyklusanalyse basiert auf stark pauschalierten Annahmen. Eine Prüfung emissionsärmerer Bauweisen, Materialien oder Gestaltungsvarianten unterbleibt, obwohl diese zur Emissionsminderung grundsätzlich geeignet wären.

10.3. Grundgesetz (Art. 20a GG)

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist der Staat verpflichtet, Klimabelastungen auch mit Blick auf zukünftige Generationen zu begrenzen. Der Fachbeitrag ordnet die prognostizierten Emissionen jedoch nicht in nationale Klimaziele oder Emissionspfade ein. Eine verfassungsrechtlich gebotene Abwägungstiefe ist damit nicht erkennbar.

10.4. Bundesnaturschutzgesetz

Klimaschutz ist integraler Bestandteil des Naturschutzes (§ 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG). Die im Fachbeitrag vorgenommene Gleichsetzung naturschutzrechtlicher Eingriffs-/Ausgleichsmaßnahmen mit einer klimatischen Kompensation ist fachlich nicht zulässig.

Das Vermeidungs- und Minimierungsgebot (§ 15 BNatSchG) wird nicht ausgeschöpft, da ernsthafte Alternativen zur Reduzierung von Flächenverbrauch, Versiegelung und Treibhausgasemissionen nicht geprüft werden.

10.5. Fazit und Forderung des BUND

Der BUND kommt zu dem Ergebnis, dass der Fachbeitrag Klimaschutz in seiner vorliegenden Form nicht als tragfähige Grundlage der planerischen Abwägung geeignet ist.

Der BUND fordert daher

- eine quantitative Bilanzierung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen,
- eine prüfbare Alternativen- und Variantenuntersuchung unter Klimaschutzgesichtspunkten,
- eine Einordnung der Vorhabensemissionen in die Klimaziele von Bund und Land,
- eine klare Trennung zwischen naturschutzrechtlicher Kompensation und Klimaschutzbewertung.

Erst nach entsprechender Überarbeitung kann eine rechtssichere Bewertung der Klimaverträglichkeit des Vorhabens erfolgen.

11. Nationales und internationales Recht

Europäisches und Bundesrecht stehen dem Verfahren entgegen.

12. Fazit

Es kann schon jetzt festgestellt werden, dass es an einer Vielzahl von Voraussetzungen für eine Genehmigung des vorliegenden Planfeststellungsentwurfs mangelt und der Entwurf in der vorliegenden Fassung vom BUND Regionalverband Elbe-Heide abgelehnt wird.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass die Vorgaben der EU-Richtlinien (Natura-2000 Richtlinien und die EU-Wasserrahmenrichtlinie) zwingendes Recht sind und damit nicht der gemeindlichen Abwägung unterliegen.

Selbstverständlich stehen wir für Gespräche gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

BUND, Regionalverband Elbe-Heide

i.A. Volker Constien

Franziska Hapke