

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr  
Schleswig-Holstein  
-Betriebssitz Kiel-  
Postfach 7107

**Bearbeiter:**  
Jürgen Dammers  
Dr. Herwig Niehusen

**24171 Kiel**

**vorab per Fax 0431 383-2955**

**Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 7;  
Abschnitt 6 zwischen der Anschlussstelle Quickborn und der Landesgrenze Schleswig-  
Holstein (SH) / Hamburg (HH) (Bau-km 133+300 bis Bau-km 144,026)**

**hier:** Beteiligung der Naturschutzverbände / Einwendungen des BUND LV Schleswig-  
Holstein

Ihr Zeichen  
LS 402-553.32-A 7-142

unser Zeichen  
Pi-169-2010 -PF

Datum  
20.7.2010

Sehr geehrte Frau Blietschau,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt- und Naturschutz Schleswig-Holstein nimmt hiermit zum o.a. Vorhaben  
des 6-streifigen Ausbaus der BAB A7 Stellung.

### **1. Grundsätzliches**

Der Ausbau einer Autobahn fördert den privaten wie beruflichen Kraftfahrzeugverkehr und schwächt dadurch gleichzeitig andere Verkehrsträger wie die Bahn und den ÖPNV. Da die letztgenannten Verkehrsmittel umweltfreundlicher und wesentlich besser geeignet sind, der zunehmenden Erderwärmung entgegen zu wirken, unterläuft der geplante 6-streifige Ausbau der BAB A7 die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland und ist mit diesen daher nicht vereinbar. Auch der Straßenverkehr muss einen Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten. Deshalb hätten Alternativen zum Ausbau der A7 untersucht werden müssen.

So sind z.B. die Möglichkeiten des ÖPNV im Bereich des „Speckgürtels“ von Hamburg bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Hierzu zählt u.a die nach wie vor noch nicht realisierte Durchbindung der AKN bis zum Hauptbahnhof. Für die Pendler vermindert sich durch den Ausbau zudem der Anreiz, auf den ÖPNV umzusteigen. Dies hat auch Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der Neubürger der ständig wachsenden Umlandgemeinden, so dass der Ausbau keine dauerhafte Lösung der Verkehrs- und Umweltprobleme bewirken kann.

### **2. Untersuchungsrahmen**

Der Ausbau der A7 wird u.a. damit begründet, dass die Autobahn derzeit wegen der hohen Verkehrsbelastung vom regionalen Verkehr teilweise gemieden wird und dadurch zusätzliche Belastungen in den Ortsdurchfahrten des untergeordneten Straßennetzes entstehen. Nach En-

de der Baumaßnahmen wird nach dieser Einschätzung also ein Teil des regionalen Verkehrs in Richtung Autobahn abfließen. Logischerweise ist dadurch eine Erhöhung der Verkehrsdichte auf den zur A7 führenden Straßen zu erwarten. Der Ausbau wirkt sich folglich viel großräumiger aus, als es durch den Untersuchungskorridor erfasst wird. Die zunehmende Barrierewirkung durch die Autobahnzubringer und die Folgen für das Biotopverbundsystem wurden bei den Untersuchungen außer Acht gelassen.

### **3. Schadstoffe und Kraftstoffverbrauch**

Als positive Folge des Vorhabens wird angegeben, dass durch reibungsloseren Verkehrsfluss Verringerungen bei den Schadstoffemissionen und beim Kraftstoffverbrauch erfolgen. Wie die Prognose zeigt, steigert die Verbreiterung der Straße durch Zunahme ihrer Attraktivität aber das Verkehrsaufkommen und führt außerdem zu wesentlich höheren Fahrgeschwindigkeiten. Daraus ergibt sich, dass genau das Gegenteil von dem eintreten wird, was durch den Ausbau erreicht werden soll: Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch werden zunehmen. Dieser Effekt kann auch durch eine gewisse Abnahme des regionalen Verkehrs nicht kompensiert werden.

Um eine bessere Bilanz bezüglich der Schadstoffemissionen und des Kraftstoffverbrauchs zu erreichen, fordern wir deshalb eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h im Geltungsbereich dieses Planfeststellungsverfahrens. Diese Beschränkung ist zudem als Minimierungsmaßnahme für die Beeinträchtigungen beim Schutzgut Klima geeignet und wäre ein aktiver Beitrag des Landes Schleswig-Holstein zum Klimaschutz.

Aus den vorgenannten Gründen hatten wir bereits in unseren Stellungnahmen zu den nördlichen A 7-Abschnitten Nr. 1 (Autobahndreieck Bordesholm bis Neumünster) und Nr. 4 (Bad Bramstedt bis Kaltenkirchen) eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h gefordert. Da die A 7 im Abschnitt 6 – Quickborn bis Landesgrenze Hamburg - aufgrund der ständig wachsenden Randgemeinden mehr und mehr die Funktion einer Stadtautobahn übernimmt, sollte die Geschwindigkeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hier auf 100 km/h reduziert werden.

Mit dieser Geschwindigkeitsreduzierung würde die Planung zugleich einen wesentlichen Beitrag zu dem von uns unter Ziff. 7 beantragten verbesserten Lärmschutz leisten, der zu Recht auch von den autobahnnahe Umlandgemeinden gefordert wird.

In den Planungsunterlagen nicht berücksichtigt wurde die zunehmende Belastung durch Streusalz, die entsprechend der Flächenzunahme um 50% steigen wird. Eine Prüfung, wie sich die Belastung auf die Böden und die Anrainergewässer auswirkt, ist nicht erfolgt.

Auch ist entsprechend eine stärkere Verschmutzung durch Ölrückstände zu erwarten, deren Auswirkungen ebenfalls nicht hinreichend untersucht wurden.

### **4. Zerschneidungswirkung**

Die A7 hat in der jetzigen Form eine enorme Barrierewirkung, da bei ihrem Bau nur in geringem Maße auf Belange des Naturschutzes Rücksicht genommen wurde. Im Planungsabschnitt 6 gibt es zwar mehrere Brückenbauwerke und drei größere Durchlässe für Fließgewässer. Diese sind derzeit als Querungshilfen jedoch gar nicht oder nur eingeschränkt geeignet. Da die Trennwirkung durch den geplanten Ausbau der Autobahn noch verstärkt wird, ist eine Minimierung des Eingriffs durch Erhöhung der Durchlässigkeit unerlässlich.

Dies ist allein schon deshalb geboten, um den Bestrebungen der europäischen Gesetzgebung gerecht zu werden, mit der Richtlinie „Natura 2000“ ein kohärentes ökologisches Netz aus miteinander verbundenen Biotopen zu schaffen.

Leider sind die vorgelegten Planungen in diesem Punkt trotz einiger Verbesserungen weiterhin völlig unzureichend.

Zunächst ist zu begrüßen, dass die Durchlässe von **Moorbek** und **Rugenwedelsau** im Zuge des Neubaus auf eine lichte Weite von 9 m vergrößert und beidseits jeweils 2,5 m breite Bermen zur Verbesserung der ökologischen Verbundfunktion für terrestrisch gebundene Tierarten angelegt werden sollen (Ordner 4 /LBP/ Maßn.Bl. 7.1. M u. 11.1 M).

Nicht nachvollziehbar ist, dass demgegenüber der derzeit mit einem Wildschutzzaun vergitterte Durchlass der **Gronau** lediglich mit einer schwimmenden Berme für Kleinsäuger und Fischotter versehen werden soll (vgl. Maßn.Bl. 2.1. M), während für Großsäuger wie z.B. für Rot- und Dammhirsch sowie Reh pp. die auch hier notwendige Entschneidung zur Wiederherstellung ausreichend großer Lebensräume völlig ausgeblendet wird.

Soweit hier argumentiert werden sollte, dass das Bauwerk für die verbreiterte A 7 weiterhin ausreichend dimensioniert und ein Neubau nicht erforderlich sei bzw. dass die Natura 2000 / FFH-Gebietsausweisung DE 2225-303 Pinnau-Gronau am Durchlass zur A 7 ende und deshalb kein Handlungsbedarf bestehe, kann dies nicht akzeptiert werden. Eine Wiedervernetzung mit dem an der Ostseite angrenzenden Bredenmoor durch Erneuerung / Erweiterung des Durchlasses und Einbau von beidseitigen festen Bermen, die auch für Großsäuger geeignet sind, halten wir für unumgänglich.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die von der Bundesrepublik Deutschland eingegangenen Verpflichtungen durch den im Jahre 1993 erfolgten Beitritt zum „Übereinkommen über die biologische Vielfalt“ (BGBl. II Nr. 32, S. 1741 ff) und der zwecks Umsetzung erarbeiteten „Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt“, beschlossen vom Bundeskabinett am 7. November 2007. Bundesrechtlich besteht danach die Verpflichtung zur „Schaffung eines Biotopverbunds, der mindestens 10 % der Landesfläche umfassen soll“. Weiter wird dort ausgeführt:

*„Dieser Biotopverbund ist anders als Natura 2000 nicht nur auf speziell benannte Lebensraumtypen und Arten ausgerichtet, sondern bezieht alle\* heimischen Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensräume ein. Besonderer Wert wird auf die Vernetzung der Lebensräume auch außerhalb von Schutzgebieten\* gelegt“.*

Hingewiesen wird dort ferner im **Abschnitt B 2.2** auf die „Vorbildfunktion des Staates“ in dem weiter erklärt wird:

*„Unsere Vision für die Zukunft ist: Die Einrichtungen der öffentlichen Hand in Deutschland zeigen auf den verschiedenen Ebenen (Bund, Länder, Kommunen) engagiert und transparent, wie sich die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt konkret verwirklichen lässt, und gehen in ihrem gesamten Handeln vorbildlich voran...“.*

(\* ) Unterstreichungen wurden vom Einwender hinzugefügt)

Wir sehen deshalb die Bundesrepublik Deutschland bzw. das Land Schleswig-Holstein als Auftraggeber des umfangreichen Neu-/Ausbaus der Bundesautobahn A 7 in der Pflicht, die sich hierbei bietende einmalige Chance zur teilweisen Wiedervernetzung zumindest an den sich hier aufdrängenden Querungspunkten zu nutzen und die eigene Strategie „vorbildhaft“ umzusetzen. Gerade beim Bau einer Bundesautobahn hätte die öffentliche Hand die Möglichkeit, ihre Glaubwürdigkeit durch zielgerichtetes Handeln zu beweisen.

Eine weitere Verbesserung des Biotopverbundes könnte z.B. durch Erweiterung der vorhandenen Brückenbauwerke mit begrünten Randstreifen von ca. 1 m Breite als linienförmige Vegetationsstruktur erreicht werden. Dies würde Kleinsäugetern, Insekten, Amphibien und Reptilien eine Passage ermöglichen und damit den Biotopverbund auf diesem ca. 10,7 km langen Bauabschnitt deutlich stärken. Denn leider ist im gesamten Abschnitt keine einzige Grünbrücke vorgesehen, die sich z.B. zur Wiedervernetzung des Holmmoors auf der Westseite der

A 7 mit den Waldgebieten Staatsforst Rantzau, Staatsforst Harthagen und der reich strukturierten Garstedter Feldmark auf der Ostseite der A 7 als zu prüfende größere Lösung angeboten hätte.

Wir beantragen deshalb, die Planunterlagen auch insoweit zu überarbeiten und die gravierenden Mängel der damaligen A 7-Planung zu beheben.

## **5. Fledermausschutz**

In der „Artenschutzrechtlichen Prüfung“ (Mat.Band) wird von BIOPLAN ausgeführt, dass diverse Straßenbrücken als Flugstraßen genutzt würden, die jedoch bestehen blieben oder nur geringfügig verändert würden (S. 21). Die Baumaßnahmen würden somit in diesen Bereichen nicht zu einer Beeinträchtigung führen. Andererseits wird zutreffend darauf hingewiesen, dass die Verbreiterung der Trasse mit einer erhöhten Zerschneidungswirkung und damit erhöhten Kollisionsgefahr verbunden sei.

Fragen:

Wurden auch die Abschnitte zwischen den Straßenbrücken auf das Vorhandensein von Flugstraßen überprüft?

Welche Arten wurden hierbei ermittelt?

Falls keine Untersuchung zwischen den Straßenbrücken erfolgt ist: Wird diese nachgeholt? Minimierungsmaßnahmen?

Wurden die Straßenbrücken auf vorhandene oder potentielle Fledermausquartiere überprüft (geeignete Spalten, Hohlräume z.B. im Bereich der Widerlager)?

Ggf. Folgen des Ausbaus der A 7 für diese Quartiere, die dann durch den nahen zusätzlichen Fahrstreifen stärker betroffen sind?

Minimierungsmaßnahmen?

Wurden die Gewässerdurchlässe von Gronau, Rugenwedelsau und Moorbek als mögliche weitere Flugstraßen und ggf. auch auf Quartiere in Spalten / Hohlräumen untersucht?

Ergebnis?

Falls keine Überprüfung erfolgt ist: Erfolgt eine Nachuntersuchung?

Ggf. Minimierungsmaßnahmen bei geplanten Abriss und Neubau der Durchlässe von Rugenwedelsau und Moorbek sowie ggf. auch bei der von uns geforderten Erweiterung des Durchlasses der Gronau?

Erhebliche Beeinträchtigungen können bei derartigen Ausbaumaßnahmen / Veränderungen insbesondere dadurch entstehen, dass die Tiere versuchen, die Autobahn weiterhin - ihrer traditionellen Flugroute folgend - im fließenden Verkehr trotz der erschwerten Bedingungen zu überwinden, wodurch die entsprechenden Arten einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt sind. Bei kleinen lokalen Populationen können die Auswirkungen von großer Tragweite sein und ggf. auch zum Erlöschen der Population führen (Verstoß gegen Tötungsverbot, § 44 BNatSchG 2009).

In die Prüfung der Auswirkungen der Planung und der erforderlichen Minimierungsmaßnahmen sollten deshalb die neuesten Erkenntnisse aus dem „Fachgespräch Straße – Landschaft – Umwelt / Berücksichtigung von Fledermäusen bei der Straßenplanung“ – internationale Tagung am 24.6.2010 in Köln - organisiert vom Landesbetrieb Straßenbau NRW – einfließen. Da an der Tagung sowohl ein Vertreter des LBV SH (Herr Horstkamp) als auch der DEGES (Frau Wolfram) teilgenommen haben, gehen wir davon aus, dass der Tagungsband dort vorliegt und eine Beifügung als Anlage entbehrlich ist (Tagungsband liegt auch beim LBV Kiel

vor als Anlage zum Protokoll der EÖ 1. Planänderung -A20 Weede-Wittenborn vom 30.6. bis 7.7.2010 / Az. LS 143553.32-A20-131 / Verhandlungsleiter Herr Dautwiz).

Generell sollte außerdem geprüft werden, inwieweit die angestellten Untersuchungen hinsichtlich der betrachteten Tiergruppen und die vorgeschlagenen Maßnahmen im Einklang mit der Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes 2009 insbesondere hinsichtlich des Artenschutzes stehen.

## **6. Gestaltung Wildschutzzäune**

Nach den Planunterlagen müssen sämtliche Wildschutzzäune aufgrund der Trassenverbreiterung neu errichtet werden, wobei noch bestehende Lücken zur Vermeidung von Wildunfällen geschlossen werden sollen. Wir regen an, die Zäune vertikal jeweils im mittleren und oberen Bereich mit einem durchgehenden hellen (Warn-) Streifen zu versehen, damit die Abzäunung von fliehendem Wild rechtzeitig als Hindernis wahrgenommen werden kann (vgl. Gestaltung des Wildschutzzäunes an der neuen polnischen Autobahn im walddreichen Gebiet zwischen Görlitz und Breslau. Hervorzuheben ist, dass diese Autobahn außerdem vorbildhaft in relativ kurzen Abständen auf ca. 50 km Länge mit diversen Wildbrücken versehen ist).

Für den Fall, dass Tiere trotz der Einzäunung auf die Fahrbahnseite gelangen, sollten – wie von BIOPLAN auf S. 25 im faun. Gutachten vorgeschlagen, Ausstiegshilfen bzw. Einwegdurchlässe eingeplant werden.

## **7. Lärmschutz**

Aus den Planunterlagen ist nicht zu entnehmen, inwieweit die Lärmaktionspläne der angrenzenden Gemeinden berücksichtigt wurden. Die Stadt Norderstedt hat in 2008 einen Lärmaktionsplan durch Beschluss der Stadtvertretung vom 15.7.2008 verabschiedet. Die Stadt Quickborn hat im Jahre 2009 einen Lärmaktionsplan aufgestellt.

### **a. Ruhige Gebiete / Erholungsnutzung**

Der Lärmaktionsplan der Stadt Norderstedt weist den gesamten Landschaftsraum entlang der A 7-Trasse vom Breedenmoor / Gronauniederung im Norden bis zum Moorgürtel Ohemoor im Süden als sog. „Ruhiges Gebiet“ aus (vgl. LAP Norderstedt, S. 82 u. Abb. 5 – „Ruhige Gebiete“ [www.norderstedt.de](http://www.norderstedt.de) / Umwelt / Lärm). Obwohl es sich hierbei um das bedeutendste Norderstedter Naherholungsgebiet handelt, wurde auf die Erholungsnutzung beim damaligen A 7-Bau keine Rücksicht genommen. Insoweit weist die Planung zu Recht auf die bestehende flächenhafte Verlärmung hin, die sich aufgrund der vorherrschenden Westwinde nicht nur weit in das „Ruhige Gebiet“ erstreckt und damit das Landschaftserlebnis und die Erholungsnutzung erheblich mindert. Betroffen ist außerdem der Wohnbereich in A 7 – Nähe, wie z.B. der alte Dorfkern des Norderstedter Stadtteils Garstedt.

Auch wenn die 16. BImSchV u.a. für Wohngebiete pp. Immissionsgrenzwerte festschreibt, es jedoch – soweit ersichtlich – bisher noch keine gesetzlichen Grenzwert-Regelungen für „Ruhige Gebiete“ gibt, darf der in Lärmaktionsplänen verbindlich vorgeschriebene Schutz bei der Erweiterung der A 7 nicht außer Acht gelassen werden.

Entsprechendes gilt auf Quickborner Gebiet für die Erholungsnutzung insbesondere in den Bereichen Naturschutzgebiet Holmmoor und Hasloher Feldmark.

Wir fordern deshalb nicht nur für die Wohnbereiche entlang der A 7 aktiven Lärmschutz, sondern auch für die betroffenen wertvollen Naherholungsgebiete. Die Kernbereiche dieser Gebiete sollten deshalb mit Lärmschutzwällen/-wänden bzw. zumindest streifenförmigen Aufforstungen entlang der A 7 versehen werden. Außerdem sollte der in Teilbereichen vorgesehene offenporige Asphalt im gesamten A 7-Abschnitt als Lärmschutzmaßnahme verbaut

werden. Einen zusätzlichen wesentlichen Beitrag zum Lärmschutz würde ferner die oben unter Ziff. 3 geforderte Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h leisten.

Diese Maßnahmen kämen neben der menschlichen Erholungsnutzung zugleich der Fauna in diesen ökologisch wertvollen Bereichen zugute.

Der in den Unterlagen wiederholt gebrachte Hinweis auf die bestehende Vorbelastung durch die bereits vorhandene Verlärmung entlang A 7-Trasse sollte dem geforderten zusätzlichen Lärmschutz nicht entgegenstehen. Abgesehen davon, dass beim Bau der A 7 mangels unzureichender Forschungen und Umweltgesetze die Lärmauswirkungen zum Teil vernachlässigt wurden, kommt der A 7 – Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen entsprechend der Wertung der 16. BImSch (§ 1 Abs. 2 Ziff. 1) einer „wesentlichen Änderung“ mit erhöhten Lärmschutzanforderungen gleich. Dies sollte – unter Anrechnung auf den Ausgleich – analog auch für den Schutz der „Ruhigen Gebiete“ und der Erholungsnutzung gelten, auch wenn bezüglich der rechtliche Durchsetzbarkeit (noch) eine gesetzliche Regelungslücke besteht.

### **b. Wohnbebauung**

Im Unterschied zum noch nicht ausreichend normierten Schutz „ruhiger Gebiete“ ergibt sich der für die Wohnbebauung zu fordernde aktive Lärmschutz unmittelbar aus der Verkehrslärmschutz-VO (16. BImSch). Insoweit sind die von uns unter a) geforderten Lärmschutzmaßnahmen erst recht für die im Wirkungsbereich der A 7 wohnenden Menschen umzusetzen. Der Hinweis auf mögliche passive Lärmschutzmaßnahmen durch bauliche Maßnahmen an Häusern und Wohnungen wird der Lärmproblematik nicht gerecht, da sich der Teilschutz Wohnen auch auf die Gartengrundstücke und das Wohnumfeld erstreckt.

Im Übrigen machen wir uns hinsichtlich der notwendigen Verbesserung des Lärmschutzes bzgl. der Wohnbebauung die Stellungnahmen der Stadt Quickborn (Entwurf vom 16.6.2010 hat uns vorgelegen) sowie der Stadt Norderstedt (Entwurf für Ausschuss-Beschluss v. 1.7.2010 hat uns vorgelegen) zu Eigen. Dies gilt auch hinsichtlich der weiteren in diesen Stellungnahmen angesprochenen Belange. Bei Widersprüchen gilt vorrangig der vorstehende Text.

### **8. Entwässerung der AB-Abfahrt am Halenberg in Richtung Gronau.**

Hier besteht kein Regenrückhaltebecken, sondern es existieren offenbar nur Versickerungsmulden. Hier sollte unbedingt auf der Ostseite der A7 ein Rückhaltebecken angelegt werden, um schädliche Einflüsse auf die Reproduktion von Bachforellen, Meer-, Fluss- und Bachneunaugen im FFH-Bereich der Gronau zu verhindern.

In Ergänzung der vorstehenden Stellungnahme machen wir uns ferner die von Rechtsanwalt Dr. W. Mecklenburg im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein und der in ihr zusammengeschlossenen Verbände -AG 29- gefertigte Einwendung vom 14.7.2010 zu Eigen. Bei Widersprüchen gelten vorrangig die vorstehenden Ausführungen.

Wir bitten um Übermittlung der Entgegnungen des Vorhabenträgers sowie der TöB-Stellungnahmen im Vorwege des Erörterungstermins.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Dr. Herwig Niehusen  
BUND-LV SH

gez. Jürgen Dammers  
BUND-LV SH