



Schleswig-Holstein e. V.



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Landesverband Schleswig-Holstein
Lorentzendamms 16
24103 Kiel
Tel. 0431 66060-0

NABU Schleswig-Holstein
Färberstraße 51
24534 Neumünster
Tel. 04321 7572060

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Amt für Planfeststellung Verkehr (APV)
- Frau Lena Groddeck -
Hopfenstraße 29

24103 Kiel

Per Email:

lena.groddeck@wimi.landsh.de

**Betreff: Neubau
der A20 Neubau Abschnitt 7 - B 431 bis A 23 Bau-km: 7+415 bis 22+460**

hier: 5. Planänderung

Ihr Zeichen: APV 210-553.32-A 20-134

Kiel und Neumünster, der 5.12.2024

Sehr geehrte Frau Groddeck,

wir bedanken uns für die Zusendung der Scoping-Unterlage zum o.g. Verfahren. Der BUND Schleswig-Holstein und der NABU Schleswig-Holstein nehmen hiermit gemeinsam Stellung zu den erneut ausgelegten Unterlagen für die 5. Planänderung von Abschnitt 7 der Autobahn 20.

**Stellungnahme des BUND Schleswig-Holstein und des NABU Schleswig-Holstein
zur 5. Planänderung
im Planfeststellungsverfahren für den A20 Neubau Abschnitt 7**

1. Vorbemerkung

Die Autobahn GmbH, vertreten durch die DEGES hat am 07.11.2024 für das Straßenbauvorhaben Neubau A20/Abschnitt 7 ein 5. Planänderungsverfahren beantragt. Gegenstand dieses Antrags sind die artenschutzrechtliche Einarbeitung

des neuen Seeadlerhorsts (2024) sowie der Ergebnisse aus der Abfrage des Artenkatasters zum Fischottervorkommen.

- Ziel der Planergänzung ist, den offensichtlichen Kartierungsmangel hinsichtlich des aktuellen, erfolgreichen Seeadler-Brutversuchs zu bereinigen, den die gemeinsame Stellungnahme des BUND und des NABU belegt und nachgewiesen hatte.
- Die Bekanntgabe vom Nachweis des bisher nur prognostizierten Fischotter-Vorkommens im Plangebiet bleibt für die Planung folgenlos, da die erforderlichen Querungshilfen etc. schon eingeplant wurden.

Die Beschränktheit des Änderungsantrags überrascht, da der wirkliche Änderungsbedarf, wie er aus der BUND/NABU-Stellungnahme und dem zweitägigen Verlauf des Erörterungstermins hervorgeht, erheblich umfangreicher ist als die beiden genannten Themen.

Selbst unter der Annahme, dass die vielzähligen Mängel, Unterlassungen und Unzulänglichkeiten, wie sie der Planungsstand der 4. Änderung ergibt, rechtlich nicht relevant sein sollten, bleibt unverstänlich, weshalb der Änderungsantrag nicht zum Anlass genommen wurde, die unverzichtbare, aber unterlassene Darstellung der Querung der A20 mit der LNG-Pipeline nachzuholen.

1.1. Gashochdruckleitung ETL 180 (LNG-Pipeline)

Im Kapitel „F. Unzureichende Berücksichtigung von Gasleitungen“ unserer Stellungnahme zur 4. Planänderung wurde ausführlich auf das Fehlen der Gashochdruckleitung ETL 180 in den Plänen und den zugehörigen Unterlagen hingewiesen.

Die Pipeline verläuft von Brunsbüttel nach Hetlingen mit einem Rohrdurchmesser von 0,8 m und unter einem Betriebsdruck von bis zu 84 bar und ist seit dem Frühjahr 2024 in Betrieb.

Das Projekt und der Kreuzungspunkt sind der Deges lange zuvor bekannt, denn

- schon im Juli 2022 wurde der Antrag „auf Genehmigung zur Kreuzung der geplanten Autobahn A20 bei ca. Straßenkilometer 15,600 mit der ETL 180 (DN800)“ gestellt und
- im März 2023 erging der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Gashochdruckleitung.

Wenn nun in der 5. Planänderung die Leitung ETL 280 immer noch nicht berücksichtigt wird, muss von einer rechtlich inakzeptablen Verweigerungshaltung gesprochen werden.

In der vorliegenden A20-Planung werden diese drei unterirdischen Trassen für Gashochdruckleitungen untersucht, bewertet und textlich wie kartografisch dargestellt: DN 400, DN 300 und DN 150. Sie haben Rohrdurchmesser von 0,4 und 0,3 m, ja sogar von nur 0,15 m.

Im Vergleich zu den drei vorgenannten ist die LNG-Leitung im Gasverteilternetz eine Haupttrasse, quasi eine Autobahn im nationalen Gasnetz. Das macht die Kreuzung der beiden Trassen zu einem sicherheitspolitisch bedeutsamen Punkt in der Zeit

zunehmender hybrider Kriegsführung und ist ein weiterer Grund für das Darstellungserfordernis.

- Die unterlassene Berücksichtigung der Leitung ETL 280 verletzt die gebotene Pflicht zu Sorgfalt und Vollständigkeit bei der Projektbeschreibung.
- Die unterlassene Berücksichtigung der Leitung ETL 280 untergräbt die gebotene Öffentlichkeitsbeteiligung in einer Frage der öffentlichen Sicherheit sowohl während der Bauphase (mögliche Leitungsbeschädigung durch die Auflast des Fahrdamms) als auch im Betrieb (Gefährdung durch mögliche Sabotage).

2. Die Planänderungen

2.1. Nachweis des Fischottervorkommens

Die Datenabfrage des Artenkatasters beim LfU im August 2024 bestätigte das Fischottervorkommen im Plangebiet. Da die Zuwanderung des Fischotters schon im Stadium der Planerstellung abzusehen war, waren artenschutzrechtlich gebotene Vorkehrungen im Rahmen des Tötungsverbots und zur Minimierung der Trennwirkung in der Planung darzustellen.

Insofern zieht die nun belegte Anwesenheit des Fischotters keine weiteren Maßgaben nach sich.

2.2. Nachweis einer erfolgreichen Seeadlerbrut

In der BUND/NABU-Stellungnahme wurde der erneute Brutversuch eines Seeadlerpaars an verändertem Standort beschrieben und fotografisch belegt (S.20 ff., 1.3.1 Seeadler). Da die Kartierung der Vorhabenträgerin diesen zweiten Horst nicht berücksichtigt hatte, wurde eine erneute Kartierung des Seeadlers unumgänglich.

Diese Kartierung bestätigte unsere Einwendung: „Im Jahr 2024 konnte erstmalig eine erfolgreiche Brut des Seeadlers in einem weiteren neu errichteten Horst in einer Baumreihe westlich des Baggersees (ca. 350 m nordwestlich des im Jahr 2023 im Waldbestand am Baggersee errichteten Horstes) nachgewiesen werden (Materialband 5, T17).“

Entsprechend wurde der neue Horst in den textlichen und kartografischen Planunterlagen eingetragen und beschrieben.

Beide Seeadlerhorste wurden nach den Jahreszahlen der Nutzung 2023 und 2024 benannt.

Das bisherige Zonierungskonzept mit 3 abgestuften Schutzzonen um den Horst 2023 wurde zusätzlich auf den Horst 2024 angewandt.

Zonierungskonzept unzureichend

Aufgrund der Tatsache, dass ein Brutpaar Seeadler hier in seinem Revier NSG Baggersee Hohenfelde bereits zwei Horste besitzt, schließt nicht den Bau eines oder mehrerer weiterer Horste aus. Da Planung und Bau der A20 mehrere Jahre in

Anspruch nehmen würden, ist damit zu rechnen, dass das Seeadlerbrutpaar weitere planungsrelevante Horste anlegen wird.

Das statische Zonierungskonzept wird dieser variablen Ortswahl nicht hinreichend gerecht. Erforderlich ist ein flexibles Schutzkonzept, das auch wechselnden Erfordernissen wirksam Rechnung trägt und möglichen Veränderungen angepasst werden kann.

- In diesem Konzept sind alle zu erwartenden Störungen zu benennen und zu beschreiben sowie
- alle schutzbedürftigen Entwicklungsphasen des Fortpflanzungsgeschäfts zu benennen, zu beschreiben und zeitlich zu definieren.
- Eine biologische Begleitung der Baumaßnahmen sehen wir als unerlässlich an. Es sollte eine dauerhafte Kontrolle der Brutaktivitäten festgelegt werden, damit Anpassungen an das Schutzkonzept resp. Zonierungskonzept unverzüglich umgesetzt werden können.
- Gleichzeitig sind die Bemessungen der Schutzzonierung auf ihre Wirksamkeit zu prüfen und ggf. anzupassen.

Störung des Brutgeschäfts durch Baustelle und Autobahnbetrieb

Der Seeadler reagiert auf optische und akustische Reize. Er gehört zu jenen Arten, die an Straßen einem überdurchschnittlichen hohen Kollisionsrisiko ausgesetzt sind. Garniel & Mierwald zählen sie zur Gruppe 5.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind erhebliche Störungen während bestimmter, für die Arterhaltung besonders bedeutsamer Zeiträume verboten.

Der Störungstatbestand kann vor allem durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der geschützten Tierarten in Gestalt von akustischen und optischen Störwirkungen, aber auch durch Trennwirkungen erfüllt werden, die von der vorgesehenen Trasse ausgehen.

Wir haben in unserer Stellungnahme zur 4. Planänderung ausführlich auf den Seiten 22 bis 24 die Gefährdungen des Seeadler-Brutgeschäfts durch die Sandentnahme und den Baubetrieb sowie das Tötungsrisiko durch den Autobahnbetrieb dargelegt. Die Bedenken konnten nicht vollständig ausgeräumt. Wir erhalten die Einwände aufrecht und verweisen auf sie.

3. Gesamtbewertung der Planung des Neubaus der A20- Abschnitt 7

Die vorgestellte 5. Planänderung des Neubaus der A20 – Abschnitt 7 besteht im Vergleich zum Stand der 4. Planänderung nur aus der Kartierung und Beschreibung des neuen Seeadlerhorsts 2024 und der Anwendung der Schutzkonzeptzonen auf diesen Standort.

Alle weitergehenden Einwendungen und Kritikpunkte blieben unbeachtet. Wir halten deshalb unsere in den vorangegangenen Stellungnahmen dargelegte Kritik am Bau der A20 westlich von der A7 in vollem Umfang aufrecht. Den aktuell vorliegenden Planunterlagen ist die Planfeststellung im jetzigen Planungsstadium zu versagen.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Biodiversitätskrise ist das Vorhaben nicht mehr zeitgemäß und nicht zu rechtfertigen. Es konterkariert die längst überfällige Umstrukturierung des Verkehrssektors. Wir appellieren daher eindringlich an die Vorhabenträgerin, von einem weiteren Ausbau der A20 abzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Wittorf (BUND SH)
Thomas Behrends (NABU SH)