



LBU Regionalbüro Marlebener Mühle 20/23 29494 TREBEL

Landesverband
Bürgerinitiativen
Umweltschutz
Niedersachsen e.V.

Biosphärenreservatsverwaltung Niedersächsische Elbtalaue
Am Markt 1
29456 Hitzacker

Datum: 17.08.2016

Ihr Zeichen: 22247-1/5 C-76 / 5

Mitwirkung gemäß § 63 Abs. 2 Ziffer 5 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542) i. V. m. § 38 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 104)

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersenden wir Ihnen unsere Stellungnahme zu der
Baumaßnahme
L258 Pevestorf – Fähranleger – Seitenraumbefestigung lt. Zeichen
31432 / 258 2132 K der Niedersächsischen Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen

(Albert Doninger)

Regionalbüro:
Marlebener Mühle 20/23
29494 TREBEL
Tel.: 05848 – 98 10 20
Fax : 0321-21247360
eMail info@LBU-archiv.de

Geschäftskonto IBAN:
DE41250100300079670309
BIC:
PBNKDEFF

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

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

Vorab:

Angesichts der anspruchsvollen Schutzaspekte, auf die wir in der folgenden Stellungnahme für das infrage kommende Gebiet am unmittelbaren Rande des Hühbeckes im einzelnen eingehen werden, erscheint uns die ‚Problemlösung‘ der Seitenraumbefestigung, die Sie für die Strecke L258 Pevestorf – Fähranleger vorschlagen, als problematisch.

Andere Möglichkeiten, das – erst einmal realistisch zu taxierende – Verkehrsaufkommen zwischen Pevestorf und der Elbfähre nach Lenzen zu regulieren, wären ins Auge zu fassen:

1. z.B. eine Regulierung des ‚Verkehrstroms‘, wenn er denn wirklich (temporär) überhand nimmt, per Ampelanlage:
 - a) d.h. ggfs. lediglich in Stoßzeiten: (Urlaubszeit, Feiertage, an sonnigen Wochenenden), denn es ist keineswegs davon auszugehen, dass im Jahresverlauf jederzeit mit kritischen Situationen zu rechnen ist;
 - b) bzw. ggfs. durch eine Ampelregelung lediglich für überbreite (landwirtschaftliche) Fahrzeuge, welche die eigentlichen Hindernisse darstellen (denn bei den künftigen Rufbussen dürfte es sich um Kleinbusse handeln), sodass auf diesem Wege keine akuten Engpässe in Form von kritischem Begegnungsverkehr entstehen können;
2. oder, alternativ damit, dass an geeigneten Stellen Ausweichbuchten errichtet werden, so dass etwaige Engpässe hier ebenfalls ‚auf Sicht‘ vermieden werden könnten.

Sollten Sie diesen Vorschlägen nicht zustimmen können, bitten wir Sie, hierfür Gründe anzugeben.

Wir merken an dieser Stelle bereits vorsorglich an, dass bei der von Ihnen angedachten Lösung einer ‚Seitenraumbefestigung‘ zu befürchten ist, dass die Fahrzeuge, wie alle diesbezügliche Erfahrungen zeigen, die ‚neuen‘ äußeren Ränder genauso als einen Straßenrand behandeln wie die jetzige Asphaltdecke einer ist und von diesem ‚neuen‘ festen Rand dann ebenfalls abweichen, wenn sie es meinen tun zu müssen¹. Die ‚Lösung‘ würde ergo selbst ein Problem darstellen, insofern sie die Misere verschärft, die sie zu beseitigen vorgibt.

Grundsätzlich merken wir an, dass es sich bei allen derartigen Verfahren wie diesem, welche sich mit dem Begehren Dritter befassen müssen, Befreiungen von Verboten nach dem Naturschutzgesetz zu ermöglichen oder gar naturschutzrechtliche Entwidmungsverfahren für ganze Gebiete zu eröffnen, unaufhörlich darum geht, dass hier Nutzerinteressen mit z.T. erheblichen Schäden oder Zerstörungen für diese schützenswerten Areale und deren Biotope und Habitate einhergehen. Das heißt: im Pinzip ‚bitten‘ die Nutzer in ihren Anträgen darum, die Natur ein weiteres „bißchen“ beeinträchtigen und zerstören zu dürfen, um mit ihren Interessen weiter voran zu kommen.

Angesichts dieses strukturellen Trends sehen wir uns als Träger öffentlicher Belange verpflichtet, Kritik an dieser gängigen Praxis zu üben:

¹ Einen Beleg für unsere Prognose haben Sie bei Gummern (53° 0'56.52"N / 11°34'5.21"E). Hier wurde vor Zeiten schon eine „kritische Kurve“ mit einer solchen Seitenbefestigung zu entschärfen versucht, obwohl hier gar kein motorisierter Verkehr stattfinden durfte! Insbesondere hätten jene überdimensionierten landwirtschaftlichen Maschinen sich **nicht** auf diesem Deichverteidigungsweg bewegen dürfen (was sie dennoch immerwieder taten). Das Resultat heute kann man in Augenschein nehmen: abseits der Befestigung tiefe, mit Wasser gefüllte ‚Gräben‘, die auf überbreite Reifen von Maschinenfahrzeugen zurückzuführen sind. Außerdem weisen wir an dieser Stelle darauf hin, dass der seit ein paar Monaten dort nach jahrzentelanger Sperrung für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegebene Weg aus Naturschutzgründen niemals hätte bewilligt werden dürfen. Dies geschah, ohne uns, wie diesmal, zu einer Stellungnahme einzuladen. Auch dieser ehem. verbotene Weg weist links und rechts ebensolche tiefe Gräben, also immense Beschädigungen auf, und das in einem hochgradig geschützten (?) Biosphärenreservat-C-Gebiet, in dem sich unmittelbar am demselben Wegesrand u.a. ein wertvolles geschütztes Moorfroschlaich-Biotop befindet, das jetzt durch die neue ‚Regelung‘ hochgradig gefährdet ist!

Unsere Hauptaufgabe sehen wir darin, die Gemeinwohlüter des fundamentalen Funktionszusammenhanges ‚Umwelt & Natur‘ vor weiterer Zerstörung zu bewahren bzw. nach Beschädigung wiederherzustellen, und dies allein schon aufgrund des zentralen Vorsorgeprinzips, das uns von den Naturschutzgesetzen auferlegt wird. Nicht ist es unsere Aufgabe, potentiell destruktiven Interessen entgegenzukommen.

Unsere Kritik an den nicht enden wollenden Beeinträchtigungen der Natur durch Nutzerinteressen begründet sich den zwei folgenden:

- 1) mit den naturgeschichtlich nie dagewesenen kritischen Zustand der Natur insgesamt, der längst schon ein ‚Weiter-So‘ verbietet;
- 2) mit einer verantwortungsethischen Argumentation, die die gängige Praxis des Vorrangs von Partialinteressen gegenüber allgemeinen Schutz- und Erhaltnotwendigkeiten als nicht verantwortbar erachtet.

ad ‚kritischer Zustand der Natur‘:

Seit Jahren wird davor gewarnt, unsere Naturgüter weiter zu belasten. Seit Jahren ist klar, dass man „*jetzt & hier*“ mit praktischen Schutzanstrengungen und mit der Verhinderung weiterer Schäden, Beeinträchtigungen und Zerstörungen beginnen muss, doch ‚praktisch‘ bleibt es genauso konstant bei bloßen Verlautbarungen. Global gesehen, steuern wir unweigerlich auf einen ökologischen Kollaps zu, denn das 2°C-Ziel wird nicht einzuhalten sein.

Lokal gesehen ist es nicht anders: „Naturschutz Ja, aber möglichst nicht hier und nicht heute!“ Es muß für alle Nutzer immer mehr und mehr sein! Kaum scheint ein Tag zu vergehen, an dem nicht irgendein landwirtschaftliches Unternehmen die Möglichkeit einer Ausweitung seines Handlungsrahmens beantragt (Hühner- und Schweinemaststall-Verdoppelung, Bestandsverdoppelung des Milchvieh-Bestandes, neue Wege, neue Brücken ...), und dies so gut wie immer mit smarten Plänen, die entweder eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder die Beteiligung der Öffentlichkeit oder am besten beides vermeiden helfen.

Der falsche Weg zeigt sich auch in der ‚Begründung‘ des vorliegenden Projekts einer Seitenraumbefestigung, die, wie wir soeben darlegten, faktisch einer Straßenverbreiterung mit neuen problematischen Seitenräumen gleichkäme. Statt für solche Fahrbahnen eine verkehrsrechtliche Seitenbegrenzung einzurichten, die Fahrzeugen ab einer kritischen Breite die Weiterfahrt verbietet, reagiert man auf immer größer (d.h. breitere) landwirtschaftliche Maschinen und Fahrzeuge ‚positiv‘ und bestätigt damit die falschen Entwicklungstrends. Anstatt, wie in Gebieten mit engeren Zuwegungen, wie z.B. deutlich in Weinbaugebieten oder in Gebirgsregionen, aber auch z.B. in Hamburg-Blankenese², den einschränkenden Gegebenheiten mit der Produktion schmalere Fahrzeuge zu entsprechen, ignoriert hier die Fahrzeugproduktion die Wegsamkeiten vor Ort und geht ganz offenkundig von *deren* Anpassung an die vom Maschinenbau selbst verursachten ‚Notwendigkeiten‘ aus. Verantwortungsvolle Politik hieße, die Möglichkeiten einer Einschränkung dieses Hyperwachstums auszuloten und die Priorität bei der Schutz- und Erhaltdimension zu setzen statt solch destruktiven Trends willfährig zu entsprechen.

Wir haben es mit zunehmend skandalösen Zuständen zu tun, insbesondere im landwirtschaftlichen Sektor. Hier kritisieren Umweltverbände immer wieder – und zumeist vergebens – die dem zugrunde liegende Praxis der Agrarsubventionen, weil es nicht sein darf, dass meist gegen den Willen der Betroffenen vor Ort die ohnehin vorhandene industrielle Überproduktion zum Zwecke von Exporten noch verschärft wird, während die **Wegezerstörung**, die zunehmende Gülle, die Abfälle, der Verkehrslärm und die sonstigen Emissionen in der Region bleiben und Umwelt und die Gesundheit von Menschen und Tieren beeinträchtigen³ – und dies allein aufgrund von Profitinteressen manchmal eines einzelnen Betriebes.

² ... wo man schmalere Stadtbusse für die engen Gassen einsetzt.

³ Siehe: General-Anzeiger v. 04.09.2011, S. 2

Ähnlich verhält es sich mit dem Straßenbau. Man betrachte nur den neuesten Bundesverkehrswegeplan der mobilitätsversessenen Politik, die hier von einem konstanten hochproblematischen Wachstum ausgeht, dem sie bereits jetzt ‚entgegenkommt‘, ohne dieses quasi-religiöse Märchen vom ‚Wachsen oder Weichen‘, an das sich die massenhaften Hoffnungen auf noch mehr Umsätze und noch mehr Einkommen wie an einen Strohalm klammern, endlich als interessensbedingte Deutung wirtschaftsliberaler Provenienz⁴ zu erkennen.

ad. Gemeinwohl geht vor Eigennutz

Bei Verfahren wie diesem wird im Allgemeinen stillschweigend davon ausgegangen, dass zwischen den Interessen von Antragsstellern (‚Nutzern‘) und den durch die Träger öffentlicher Belange vertretenen Bedürfnissen des Allgemeinwohls eine Art Ausgleich stattfindet, der im Resultat einen Kompromiß bildet.

Der Denkansatz jedoch, der dieser Annahme zugrunde liegt, ist falsch.

Unsere Begründungen als Träger öffentlicher Belange, die dem Umwelt- und Naturschutz und damit unmittelbar auch dem Schutz von menschlicher Lebensqualität dienen, vertreten ihrerseits keine *Interessen* im engeren Sinne. *Ein Interesse* hat derjenige, der sich in seinem Denken und Handeln daran orientiert, dass etwas für ihn ‚herausspringt‘. Ein Interesse ist also mit der Dimension des Eigennutzes bzw. des Vorteilsgewinns verbunden. Solchen Eigennutzinteressen bzw. Zielen des Vorteilsgewinns stehen die verallgemeinerungsfähigen, universalen ‚Interessen‘ der gesamten Menschheit bzw. *aller* Lebewesen gegenüber, die sich in der fundamentalen Dimension des Schutzes und Erhalts gedeihlicher Lebenszusammenhänge, d.h. der natürlichen Lebensgrundlagen zusammenfassen lassen.

Im Lichte des Bewahrungsgedankens müssten sich politische Entscheidungen streng genommen prioritär stets daran orientieren, was prinzipiell *für alle Menschen zustimmungsfähig* wäre, und zwar nicht empirisch sondern kategorial.

Für eine solche universell zustimmungsfähige kategorische Richtungserstreckung reicht der Begriff des ‚Interesses‘ allerdings nicht aus und trifft auch nicht zu: Der Bezugsrahmen und die Reichweite von Schutz und Erhalt übersteigt die dimensional Grenzen allen Eigennutzes, denn sie verkörpert die denkbar vernünftige Haltung *aller Menschen* im Bezug auf *alle* erhaltenswerten Aspekte des übergreifenden Ganzen, dem sie ihre Existenz verdanken.

Wer dem Umwelt- und Naturschutz zu seinem Recht verhelfen will, hat im wörtlichen Sinne selbst kein ‚Interesse‘: Es ‚springt‘ für ihn persönlich ‚nichts raus‘. Auch für das Leben oder die Natur ‚springt nichts raus‘, wenn sie dank des naturschützerischen Widerstands gegen die Begehrlichkeiten Einzelner unbeschadet bleibt: **Leben und Natur würden lediglich von jenen Vorteilsinteressen in Ruhe gelassen und verschont, die für sie nichts als Zerstörung, Beeinträchtigung, und Beschädigung bringen.**

Als Sprecher solcher mittlerweile global gewordenen Verschonungsdringlichkeiten treten, jeweils vor Ort, die Umwelt- und Naturschutzverbände als Träger öffentliche Belange auf und verweisen auf die konkreten Schutzaspekte, die sie feststellen.

⁴ Bereits vor mehr als 80 Jahren wurde im Vorfeld der totalitären Herrschaft der Nazis die ‚Theorie des Liberalismus‘ als das durchschaut, was sie eigentlich immer schon war. So schreibt die Philosophin Hannah Arendt in ihrer großen Studie zum Totalitarismus, dass die bereits damals offenkundige Einengung der öffentlich-politischen Sphäre primär auf die ökonomischen Belange jedem klar war: Die ‚[...] politische Theorie des Liberalismus, derzufolge die Summe der Einzelinteressen sich zu dem Wunder eines Gemeinwohls addiert, [zeigte sich als] leicht zu durchschauender ‚Überbau‘ der Rücksichtslosigkeit, mit der Privatinteressen auf Kosten des Gemeinwohls, d.h. auf Kosten des ‚Ganzen‘ durchgedrückt werden sollen.“ (dies.: [1951/1986]: Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft. Münchn Berlin Zürich [Piper], S. 718). Betont werden muss hier, dass Arndt als dezidierte Marx-Gegnerin gilt, d.h. eine solche kritische Analyse auch mit ganz anderen Denkansätzen geleistet werden kann als mit denen, die man bei ihr hier zu unterstellen geneigt sein könnte.

Wie bei allen technologischen Projekten, die die im Umfeld lebenden Menschen (und ebenfalls die umgebende Fauna & Flora) bedrängen und über Gebühr beeinträchtigen, ist der Kategorie des Schutzes und des Erhalts der Vorrang einzuräumen, d.h. die Partikularinteressen Einzelner sind stets dem Gemeinwohl unterzuordnen. Dies schlägt sich ebenso in der Gesetzgebung nieder. Insbesondere wenn es um Eingriffe in gesetzlich geschützte Gebiete geht, wird das Augenmerk darauf gerichtet, dass Gemeinwohlgüter hierarchisch über Eigennutzinteressen stehen. So heißt es in dem Verwaltungsrechtsurteil, das in der Angelegenheit Schweinemaststall in Klein-Heide gesprochen wurde, „[...] Übertreffende Gemeinwohlbelange, die nach der Rechtsprechung des EuGh eine Zulassung des Vorhabens rechtfertigen könnten, sind weder vorgetragen noch sonst ersichtlich (Urteil v. 28.02.1991 – C-57/89-, NuR 1991, 249)⁵; vielmehr handelt es sich um ein allein im wirtschaftlichen Interesse des Klägers liegendes Vorhaben [...]“⁶

Genauer gesagt: Kategorial sind Gemeinwohlbelange mit Eigennutzinteressen überhaupt nicht miteinander verrechenbar, weil hier verschiedene ‚Mathematiken‘ (bzw. Diskurse) am Werk sind.

Eine Genehmigungsbehörde hat definitiv nicht die Aufgabe, solche von Partikularinteressen geprägte Wirklichkeitsauffassungen zu bedienen, sondern sie muss die normativen Dimensionen von Schutz, Vorsorge und Erhalt als einem verallgemeinerungsfähigen Gut für die Menschen und andere Lebewesen in den Vordergrund ihrer Entscheidungen stellen. Wir bitten Sie deshalb mit Nachdruck, diesem Grundgedanken Rechnung zu tragen und sich nicht zum Fürsprecher von ‚Interessen‘ zu machen. Ihre Eigennutzinteressen können und werden die Interessierten schon selbst durchzusetzen versuchen, und das tun sie ja auch beständig mit Hilfe kluger hochbezahlter Anwälte, zu denen sich eine Verwaltung nicht dazugehörig sehen kann.

Fazit: „Abwägungen“ sind diskurslogisch nicht möglich, weil die kategorialen Dimensionen ‚Schutz und Erhalt‘ und die der ‚Zerstörung und Beeinträchtigung von Schutzgütern‘ sich nicht miteinander vereinbaren lassen und schon gar nicht miteinander verrechenbar sind. Eine Vermischung inkompatibler Kategorien ist deshalb auszuschließen, weil sie ethisch begründbare mit „strukturell unethischen“⁷ Ebenen in eins setzen würde. Geltungsansprüche von Partikularinteressen in Diskursen sind außerdem bereits deshalb „logisch“ ausgeschlossen, weil das Partikulare, wie das Wort schon ausdrückt, einfach keine verallgemeinerbare Norm darstellt, die für *alle* zustimmungsfähig ist⁸.

⁵ <http://www.lbu.castor.de/BI/download/urteil.pdf>

⁶ Az.: 2A 205/14

⁷ Nach dem Ökonomen P. Sukdhev agieren die Unternehmen heute „strukturell unethisch“: Der „Zweck von Unternehmen [...welche ‚keinerlei moralische Bedenken kennen ... ist] die Verfolgung des Eigeninteresses ungeachtet jeglicher gesellschaftlicher Verantwortung.“ (Schmidt-Bleek, Friedrich (2014): Grüne Lügen. Nichts für die Umwelt, alles fürs Geschäft – wie Politik und Wirtschaft die Welt zugrunde richten. München (Ludwig) S. 122 f.)

⁸ Vorsorglich sei bei dem bekannten diesbezüglichen Stand der Auseinandersetzungen darauf hingewiesen, dass an dieser Stelle oftmals ein ‚schlauer‘ Versuch der Nutzer- und Betreiberseite darin besteht, die pseudologische Deutung durchzusetzen, dass die Summe von mehreren bestimmten Einzelinteressen als „öffentlicher Belang“ zu sehen sei (wie z.B. die Interessen an der Ausweitung des Tourismus als ‚Wirtschaftsfaktor‘ oder von ‚Freizeitsportmöglichkeiten‘ als touristische ‚Attraktionen‘), was wiederum nur ihre obsoletere wirtschaftsliberale Denkart entlarvt, die mit Adam Smith das ‚segensreiche Konzert der Einzelinteressen‘ für *alle* verkündet. Da aber, wie man mittlerweile weiß, die Dimensionen Schutz und Erhalt just durch die realen materiellen Folgen jenes Typs von Wirtschaftshandeln massiv in Gefahr gebracht werden, das sich auf die liberalen Doktrinen stützt, sind wir wieder beim Ausgangspunkt: Schutz und Erhaltsdimensionen müssen gegenüber den „privaten“ (Eigennutz-) Interessen höher bewertet werden.

Stellungnahme:**Zu: 1 Einleitung 1.1 Kurzbeschreibung des Vorhabens und Veranlassung****2 Absatz** (Seite 1)

Wir verweisen hier auf unsere Ausführungen unter „Vorab“.

Zu: 1 Einleitung 1.1 Kurzbeschreibung des Vorhabens und Veranlassung**3 Absatz** (Seite 1)

Der Entwurfsverfasser schreibt:

Nach der Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2010 (NLStbV 2012) besteht im betroffenen Abschnitt ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 1.000 Kfz und 100 Schwerverkehr-Kfz (>3,5 t).

Bei einem Vororttermin am Sonntag, den 08.08.2016 zwischen 16 und 17 Uhr zählten wir 60 Fahrzeuge (PKW).

Keinen Schwerverkehr. Dies ist an Werktagen sicherlich anders, kann aber mit Sicherheit nicht mit 1000 (!) Kfz und 100 Schwerverkehr-Kfz taxiert werden.

Rechnet man dies auf 10 Stunden hoch, so kommt man bei einer „optimistischen“ Betrachtung auf 600 PKW. Diese Zahl verringert sich außerhalb der Ferien- und Sommerzeit erheblich.

Deshalb scheint uns die von Ihnen genannte Zahl viel zu hoch und bitten deshalb um den Nachweis, wie diese Zahlen in der *Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2010 (NLStbV 2012)* zustande kamen.

Zu: 1 Einleitung 1.4 Inhalt der vorliegenden Unterlage (Seite 2)

Der Höhbeck-Experte Dr. Hartmut Christier merkt hier an:

1.) Zu den betroffenen Pflanzengesellschaften sind einige Punkte zu nennen. Der **Erlenbruchwald bzw. Hangquellwald**, welcher auf einigen Teilabschnitten den an die Fährstrasse angrenzenden Osthang des Höhbecks als z.T. breiterer Saum zielt, ist in einem schlechten bis degenerativen Zustand. Vegetationskundlich ist die Wertigkeit dieser Bestände eher mangelhaft. Faunistisch jedoch ist dieser Bereich hochgradig interessant und beherbergt allerlei seltene und oftmals auch gefährdete Arten. Sollten auch diese Vegetations-Bestände nicht unmittelbar von den Eingriffen betroffen sein, so sei doch dringend auf mögliche Randeffekte hingewiesen, die negative Folgen auf das Arteninventar dieser Bereiche haben (könnten). Namentlich sei hier das Vorkommen aller drei Leuchtkäfer-Arten Niedersachsens in diesen Beständen genannt.

2.) In Teilbereichen der Säume und des Wegrains der Fährstrasse kommen durchaus bedeutsame Vegetationseinheiten vor. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die folgenden Pflanzengesellschaften: die ***Scirpus sylvaticus-Gesellschaft*** und das ***Ornithogalo-Allietum scorodoprasi*** kommen hier an ihren primären Standorten (!) vor. Das ist insofern bedeutsam, als dass diese Primärstandorte der beiden Gesellschaften heutzutage in der Landschaft selten bis extrem selten (im Falle der *Scirpus sylvaticus*-Ges.) geworden sind. Man findet diese Bestände heute in der überwiegenden Zahl der Fälle nur noch an Sekundärstandorten in der Landschaft.

3.) Im Bereich des Parkplatzes an der Fährstrasse (dort wo der Verlauf der Strasse eine nahezu 90°-Kurve in Richtung Elbe/ Elbfähre nimmt) gibt (gab???) es ein

Vorkommen der extrem seltenen Stromtalgesellschaft des *Senecionetum fluviatilis*, welches v.a. durch das Vorkommen von *Senecio sarracenicus* bestimmt ist. Dabei handelt es sich um eine bereits von Natur aus extrem seltene Pflanzengesellschaft. Der Bestand scheint allerdings zusammengebrochen zu sein, zumindest ist die namensgebende Art nicht mehr zu erkennen bzw. nicht mehr vegetationsbildprägend. Falls der Bestand noch existiert ist mit der allerhöchsten Dringlichkeit auf dessen Erhalt hinzuwirken. Hier kann man auch nicht verpflanzen oder ähnliche Methoden anwenden. Hier gilt (der dringlichste!!!) Bestandsschutz am Standort. Vielleicht liegt keine unmittelbare Auswirkung des Projekts auf diesen Standort vor, aber auch jedweder negative Rand-/ Kollateral- oder sonstiger Effekt auf den Bestand ist mit (wirklich) allen Mitteln auszuschließen!!!

(Quelle: Hühbeck-Experte Dr. Hartmut Christier [Ende])

Zu: 2 Antrag auf Ausnahmegenehmigung nach § 5 der Verordnung des Landkreises Lüchow-Dannenberg über den Gebietsteil B des Biosphärenreservats "Niedersächsische Elbtalaue" von den flächenbezogenen Schutzbestimmungen nach § 3 dieser Verordnung Letzter Absatz (Seite 3)

Der Entwurfsverfasser schreibt:

Weiterhin werden die erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die beschriebenen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt.

Laut BNatSchG § 15 (2) stehen die Ausgleichsmaßnahmen vor Kompensationsregelungen. Wir möchten Sie deshalb bitten, die von uns unter Ziffer 8 **Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme** zu prüfen und diese zu übernehmen.

Zu: 4 Beschreibung des Vorhabens

4.1. Baumaßnahme

Westseite 1. Absatz (Seite 5)

Der Entwurfsverfasser schreibt:

Zusätzlich erfolgt eine Angleichung an das vorhandene Gelände durch Oberboden.

Da im Bereich Bau-km 0+770 rechts und links der Quellhorizont (80 bis 120 m) besteht und dieser nicht beeinträchtigt werden darf, bitten wir zu prüfen wie eine Angleichung an das vorhandene Gelände unterbleiben kann.

Der Entwurfsverfasser stellt diese Problematik unter

Entwässerungsgraben

selbst dar.

Zu: 5 Kurzbeschreibung des Bestands und Konfliktdarstellung

5.1 Kurzbeschreibung des Bestands 1. Absatz (Seite 7)

Der Entwurfsverfasser schreibt:

Die Pflanzen dieser Standorte wurden inzwischen auf nicht gefährdete Bereiche umgesiedelt (SCHWARZER, mdl. Mitt.).

Da wir und nach unserer Kenntnis auch die anderen nach Kapitel 8 BNatSchG anerkannten Verbände an diesem Schritt nicht beteiligt wurden, erfolgte die Umsetzung noch vor möglichen Einsprüchen der Verbände.

Desweiteren ist die "Umsetzung" im übrigen total unsinnig, da es sich um eine einjährige Pflanze handelt, die jedes Jahr erneut aus Samen wächst. Will man sie

schützen, muss man den Lebensraum mit seinen charakteristischen abiotischen Voraussetzungen erhalten. Hier liegen die Samen und nur hier wird sich die Pflanze weiterhin langfristig entwickeln können.

Der Hühbeck-Experte Dr. Hartmut Christier macht hier darauf aufmerksam: Das Vorkommen von *Myosotis sparsiflora* im Saum der Fährstrasse ist unmittelbar betroffen. Der Standort wäre unwiederbringlich verloren durch die angestrebten Maßnahmen. Mutmaßlich handelt es sich hier sogar um den einzigen *Myosotis-sparsiflora*-Standort in Niedersachsen (dies muß daher auf jeden Fall verifiziert werden!).

Wenn *Myosotis sparsiflora* tatsächlich "zu ihrem Schutze" verpflanzt worden ist:

1.) Wie ist es grundsätzlich möglich eine annuelle Art zu verpflanzen - bzw. wann im Jahr soll das erfolgt sein? (*M. sparsiflora* tritt entweder sommerannuell oder einjährig-überwinternd aus, ist also ein klassischer Therophyt! Eigentlich müsste Saatgut gewonnen werden, und dieses neu ausgesät oder gezogen werden. Der Erfolg Annuelle zu verpflanzen ist meist wenig erfolgreich, v.a. dann, wenn es sich um Wildformen handelt!).

2.) Wohin ist die Art tatsächlich verpflanzt worden? (stimmt die Vegetationsanbindung an dem dafür ausgewählten Standort??)

Die Art ist grundsätzlich recht schwer zu finden, da sie völlig unscheinbar ist. Sie steht/stand zwischen Strasse und angrenzenden Wiesen in einem schmalen Saum. Beginnend vielleicht etwa 50m vom Parkplatz an der 90°-Kurve in Richtung Pevestorf. Hier dann verteilt auf einer Streckenlänge von etwa 80 - 120m. Sie stellt also quasi eine Ökoton-Art der Stromtäler dar. Ökoton-Standorte zu finden, um zu verpflanzen, die dann auch den ehemaligen Stand-/Wuchsorten entsprechen, gestaltet sich als äußerst schwierig.

(Hinweis: Zusätzlich zum Standort unmittelbar am Saum der Fährstrasse gibt es auch noch einige Exemplare am Weg hoch zur Schwedenschanze - hier etwa 30 - 50m nach der Schutzhütte am besagten Parkplatz, ebenfalls wiesenseits.)

Myosotis sparsiflora gehört grundsätzlich in den großen Dunstkreis der frischen bis feuchten Auenwälder/-gebüschchen bzw. deren Säume und angrenzenden (Ersatz-) Gesellschaften. Eine gewisse Vegetationsanbindung zeigt sie an das Senecion fluvialis - also die hochgradig besondere Stromtalgesellschaft am Hühbeck (Parkplatz, s.o.) ("Flussgreiskraut-Gesellschaft"), die aber mittlerweile scheinbar völlig zusammengebrochen ist. Eine eigene Pflanzengesellschaft baut *Myosotis sparsiflora* nicht auf. Als annueller Begleiter in/ an Ökotonen und Saumstandorten ist sie dazu nicht in der Lage. Es existiert also keine "*Myosotis sparsiflora*-Gesellschaft" o.ä.

Ergo:*Myosotis sparsiflora* benötigt - überlebensnotwendig - einen zumindest episodisch gestörten Standort. Eigentlich einen, der episodisch von den am höchsten auflaufenden Hochwässern erreicht/ erkennbar beeinflusst wird. Dieser muss entsprechende Lichtverhältnisse aufweisen, nährstoffanspruchsvoll sein, sowie die notwendigen Bodeneigenschaften nebst Feuchtigkeitsversorgung und anderer Parameter mitbringen

(Quelle: Hühbeck-Experte Dr. Hartmut Christier [Ende])

Zu: 5 Kurzbeschreibung des Bestands und Konfliktdarstellung

5.2 Konfliktdarstellung

Tabelle 4:

Beeinträchtigungen (Seite 8 und 9)

Der Entwurfsverfasser schreibt:

Baubedingte Inanspruchnahme von Lebensräumen (Pflanzen)

Nicht erheblich - Berücksichtigung von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, zeitliche Befristung

Dies ist, wie wir im vorangegangenen Punkt beschrieben haben, nicht richtig. Wir bitten dies zu korrigieren.

Weiter schreibt der Entwurfsverfasser:

Gefährdung von Straßenbäumen durch die Baumaßnahme

Nicht erheblich - Kein Baumverlust nach Planung zu erwarten. Berücksichtigung von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, Implementierung einer Umweltbaubegleitung

Da im östlichen Bereich die Bäume relativ nahe an dem jetzigen Fahrbahnrand stehen und durch eine „Auslockerung“ sowie Fahrbahnbefestigung wie unter **4.1**

Baumaßnahme zeichnerisch dargestellt, von ca. 0,60 m erfolgen soll, sehen wir zumindest bei einigen Bäumen bei oberflächennahen Wurzeln eine Gefahr.

Wir bitten dies deshalb auch so darzustellen.

Unter ‚Wasser‘ geht der Entwurfsverfasser nicht auf die von uns unter

4 Beschreibung des Vorhabens / 4.1. Baumaßnahme / Westseite 1. Absatz (Seite 5) beschriebene Problematik ein.

Wir bitten dies noch einzufügen.

Zu: 6 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung (Seite 10)

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Ausführungen unter:

1 Einleitung 1.4 Inhalt der vorliegenden Unterlage weiter oben.

Zu: 7 Eingriffsbilanzierung

7.2 Ermittlung des kompensationsumfangs

(Seite 13)

Wir verweisen hier auf unsere Ausführungen unter:

8 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahm

und bitten um Prüfung.

Zu: 8 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme (Seite 15)

Östlich der L 258 zwischen km 3,4 und 3,2 befindet sich ein Erlenbruch, der als hochwertiges Biotop anzusehen ist.

Derzeit befinden sich dort eine große Anzahl von Rindern, die bei der sommerlichen Witterung Schutz vor den Insekten suchen.

Der bewirtschaftende Landwirt hat auf die vernässten Flächen Sand aufgefüllt, damit die Kühe etwas trockener stehen können.

Wir halten diese Maßnahme für unrechtmäßig auch im Hinblick auf das NEIbtBRG. Gleichzeitig wird das Wasser, das durch den Quellhorizont unterhalb der Straße in den Erlenbruch läuft durch ein Rohr in ein Tränkebecken für die Rinder geleitet. Auch das halten wir unrechtmäßig auch im Sinne des NEIbtBRG.

Wir schlagen deshalb vor, den gesamten Bereich einschließlich des Erlenbruchs durch Kauf zu sichern und mit Hilfe eines stabilen Eichenweidezauns aus der Beweidung zu nehmen. Dies wäre aus unserer Sicht die prioritäre Ausgleichsmaßnahme, die im Sinne des Prozessschutzes die eigendynamische Entwicklung dieses wertvollen Erlenbruchs garantierte.

Das betrifft die Flurstücke auf der Gemarkung Pevestorf / Flur 001 ./ FlurstückNr. 68/6, 68/5 sowie 189.

Sollten Sie bei der Ermittlung des Eigentümers nicht weiter kommen, würden wir Ihnen unsere Hilfe anbieten.

Wie wir bei der Ortsbesichtigung ebenfalls festgestellt haben, besteht der Graben nicht mehr.

Dieser befindet sich im Eigentum der Gemeinde Höbeck und hat die Flurstück Nr. 189 Gemarkung Pevestorf Flur 001.

Zusätzlich könnte man auch die Erlenbruchanteile in Richtung Pevestorf einbeziehen.

Die von Ihnen aufgeführten Maßnahmen in den Teilbereichen 1 und 3 halten wir für richtig. Diese können aber nur als Ersatzmaßnahme, jedoch nicht als Ausgleichsmaßnahme dienen.

Notfalls könnte auch auf den Teilbereich 3 verzichtet werden.

Zum Schluß:

In Anbetracht der gegenwärtigen prekären Lage des praktizierten Umwelt- und Naturschutzes verbietet es sich, naturschutzwürdige Güter und Gebietsteile zugunsten von wirtschaftlich motivierten Nutzungsinteressen zum Verschwinden zu bringen, zu zerstören oder nachhaltig zu beschädigen. Insbesondere gilt das für die spärlichen, eigens eingerichteten und deshalb gesetzlich streng gesicherten Aeele, die nicht umsonst als „Schutzgebiete“ ausgewiesen worden sind. Dass es deren zu wenige gibt, ist keine Frage.

Auf die hier behandelte Frage, ob die Verbindungstraßen- Strecke L258 Pevestorf – Fähranleger in den genannten Teilen sinnigerweise mit einer Seitenraumbefestigung besser gesichert werden kann und welche ‚Kosten‘ dieses Unterfangen für die naturschutzrechtlich definierten Schutzgüter haben wird, sind wir insofern eingegangen, als wir auf bestimmte quantitative und qualitative Gefährdungslagen in botanischer und naturraumrelevanter Hinsicht hinweisen, welche entweder verändernde Eingriffe nicht zulassen oder dringende Prozessschutz-Interventionen erforderlich machen.

Unsere eingangs vorgeschlagene alternative Ampel- oder Ausweichbuchten-Regelung erscheint nach allen genannten Einzelheiten umso sinnvoller.

Ausdrücklich bitten wir, den Hergang der aus unserer Sicht unerlaubten Versetzung von *Myosotis sparsiflora* zu schildern.