Berichte des Botanischen Vereins zu Hamburg 18: 99-104. 1998

Wo sind die Ausgleichsmaßnahmen für die A 24 geblieben ? Eine Exkursion und ihre Folgen

von Horst BERTRAM

Die 1981 gebaute Autobahn Hamburg- Berlin wurde oft und gern als "grüne" Autobahn dargestellt, bei deren Bau auf Natur und Landschaft durch zahlreiche Ausgleichsmaßnahmen in besonderer Weise Rücksicht genommen worden sei. Wer die von der A 24 im Kreis Herzogtum Lauenburg durchschnittene Gegend vorher gekannt hat, konnte darüber nur den Kopf schütteln. Der Botanische Verein zu Hamburg wollte sich von berufener Seite beraten lassen und hat dazu am 9.9.95 eine Exkursion mit dem Amt für Land- und Wasserwirtschaft Lübeck verabstaltet unter dem Thema: Ausgleich für eine Autobahn.

Bei munter rieselndem Regen trafen sich rund 15 Interessenten auf dem Parkplatz von Schloß Wotersen (Kreis Herzogtum Lauenburg) mit dem Leiter des Amtes für Land- und Wasserwirtschaft Lübeck, Herrn Meisterjahn, und seinem Mitarbeiter für Landschaftspflege, Herrn Krüger.

Einleitend stellte Herr Meisterjahn die veränderten Aufgaben seines Amtes vor. Nicht die Veränderung der Landschaft zu vermehrter landwirtschaftlicher Produktion, sondern Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft sei bei den jetzigen Verfahren das Ziel. Bei zu erwartenden Eingriffen halte er den zeitigen Grunderwerb für Ausgleichsmaßnahmen und deren Beginn vor der Durchführung des Eingriffes für nötig. Das ALW sei gerne bereit, uns auch über Maßnahmen, die von ihm geplant und durchgeführt worden seien, vor Ort zu informieren. Herr Krüger wies zur Frage der Ausgleichsflächen für die A 24 darauf hin, daß nach über 12 Jahren die Unterlagen nicht mehr komplett verfügbar seien und es schwer sei, zu rekonstruieren, was für welche Fläche festgelegt worden sei. Planfeststellende Behörde für den Autobahnbau war das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein im Auftrage des Bundesministers für Verkehr gewesen. Das ALW Lübeck war für die Ausführung der beschlossenen Maßnahmen zuständig. Der Bau der A 24 sei durch ein sehr zügig durchgeführtes Planfeststellungsverfahren ermöglicht worden, das die durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen gar nicht enthalten habe. Diese seien vielmehr erst durch anschließende, teilweise auch wasserrechtliche Verfahren festgelegt worden. Es konnte nicht geklärt werden, inwieweit nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz anerkannte Verbände bei der Planfeststellung selbst und bei der Festsetzung der Ausgleichsmaßnahmen beteiligt worden sind.

Vegetationskundlich bedeutende Flächen gab es früher in der Gethsbekniederung bei Wotersen. Hier befanden sich noch im Mai 1981 neben der im Bau befindlichen Trasse der Autobahn Kleinseggenwiesen, die gelb leuchteten von Sumpfdotterblumen (*Caltha palustris*) und Goldhahnenfuß (*Ranunculus auricomus*), in denen auch das Breitblättrige Knabenkraut (*Dactylorhiza majalis*) sein Vorkommen hatte. Es war nicht zu klären, wieso diese mit tiefen Entwässerungsgräben durchzogen und mit standortfremden Roteichen und Grauerlen aufgeforstet wurden. Der ursprünglichen Planung entspricht es jedenfalls nicht, aber irgendwelche Planungen muß es doch gegeben haben. Fest steht jedenfalls, daß die Aufforstung von Grünland genehmigungspflichtig war und ist. Herr Meisterjahn wies zwar darauf hin, daß Wiesen gepflegt werden müßten, aber die dafür nötigen Mittel bei Planungen nicht bedacht würden. Er räumte aber ein, daß die Trockenlegung und Aufforstung wohl eine andere Sache sei. Jedenfalls scheint hier eine Fläche, die zu Dreiviertel nach § 20 c Bundesnaturschutzgesetz (Biotopschutz) geschützt ist, unter die Räder gekommen zu sein. Dies bestätigte sich bei der Besichtigung vor Ort, die durch Herrn Krüger geleitet wurde.

Die Gethsbek weist in den nicht durch den Autobahnbau beeinträchtigten Bereichen ihre natürliche alte Mäanderform auf. Herr Krüger zeigte, daß man durch den Einbau von inzwischen übersandeten Sohlschwellen den Wasserspiegel angehoben hatte, was anerkennend zur Kenntnis genommen wurde.

Weniger erfreulich war die Besichtigung eines tief eingeschnittenen, kanalisierten Bachabschnittes, der mit Bongossi-Holz verbaut worden war - neben einem hohen Damm, der inzwischenals Zufahrt (für wen?) ins Gelände die Gethsbek einzwängte. Herr Krüger erläuterte, daß die Gethsbek hier ursprünglich auf der Trasse der Autobahn gelegen habe und deswegen umgelegt werden mußte. Der Damm sei zur Trennung vom eng daneben angelegten Regenrückhaltebecken angelegt worden. Hier habe wohl das Interesse der Wasserbauingenieure, Wasserverunreinigungen durch die Autobahn zu vermeiden, den Ausschlag gegeben. Im Planfeststellungsbeschluß soll der Damm aber ganz anders vorgesehen gewesen sein.

Reste der Wiesen wurden von der Autobahnüberfahrt aus betrachtet. Sie sollen vor Jahren teilweise beackert worden sein. Die Ausbreitung der Brennesseln war hier unübersehbar. Eine Pflege fand nicht mehr statt. Was die Planung hier vorsah, konnte nicht geklärt werden. Einen breiten Raum nahm in der anfänglichen Diskussion auch die Heide im weitesten Sinne ein. Die auf der alten Trasse der Autobahn bei Hornbek liegenden Trockenrasen und Heidereste verkiefern, wie der Botanische Verein feststellte, mehr und mehr. Diese seien doch unter anderem wegen ihres besonderen Naturschutz-Wertes (z.B. früheres Vorkommen der Wiesen-Küchenschelle (*Pulsatilla pratensis*), Sandstrohblume (*Helichrysum*

arenarium) aus der Neutrassierung herausgenommen worden. Hier wäre es nun wichtig zu ermitteln, was die Planfeststellung über diese Flächen ausgesagt hat. Hierzu konnte keine Klärung herbeigeführt werden. Herr Krüger wies aber darauf hin, daß sein Amt für die Gemeinde Hornbek zur Sicherung ökologisch wertvoller Flächen ein Verfahren eingeleitet habe, das jedoch infolge örtlicher Querelen versandet sei.

Im Bereich der Autobahnraststätte Gudow (Valluhner Sack) sei durch Pflanzung eine Heidefläche als Ausgleichsmaßnahme angelegt worden. Die rund 2 ha große Pflanzung wurde anschließend über den aufgelassenen Kolonnenweg auf mecklenburgischer Seite erreicht. Sie ist unglücklich eingeengt durch einen Kiefernforst auf der Ostseite, die BAB-Raststätte Gudow mit Kläranlage auf der Südseite, und aufkommenden Wald im Westen. Nur nach Norden hat sie Verbindung zu den Magerrasen der alten Grenze. Eine zusammenhängende, größere und von ökologischen Störeinflüssen freie Fläche wäre sehr viel sinnvoller gewesen.

Die Heide stand in voller Blüte, machte einen vitalen Eindruck, war aber recht hoch aufgewachsen und dürfte bald überaltert sein. Etliche Jungkiefern aus den umliegenden Forsten waren schon eingewandert. In der Heide fanden sich Englischer Ginster (*Genista anglica*), Behaarter Ginster (*Genista pilosa*), am Rande auch das Hundsveilchen (*Viola canina*). Aus der Fläche ragten in Reihe stehende Plastikrohre auf. In der Mitte der Heide im Verlauf der Rohr-Reihen befand sich eine leichte Senke, die mit Hohlzahn (*Galeopsis tetrahit*), Brennesseln (*Urtica dioica*) und anderen saftiggrünen Nitrophyten besetzt war. Der Boden war hier z.T. nackt und schwarz verfärbt, die Heidepflanzen abgestorben.

Die Rekonstruktion der Zusammenhänge ergab: Das Gelände dient zur Verrieselung der vorgeklärten Abwässer der benachbarten Raststätte. Diese treten hier offenbar teilweise oberflächlich aus. Die sichtbaren Rohre dienen der Belüftung der Drain-Rohre. Wegen der Versickerungsstränge ist eine Bepflanzung mit Forstbäumen nicht möglich, da die Wurzeln die Drainagen verstopfen würden. Da also der Kiefernforst hier ohnehin fallen mußte, durfte hier Heide entstehen. Man fühlt sich an einen Ausspruch des verstorbenen Kieler Botanikers Prof. Raabe erinnert, der einmal darauf hinwies, daß der dichte Besatz des Landes mit Förstern zu einer zunehmenden Besitzverteidigung aller realen oder potentiellen "Holzbodenflächen" geführt habe, womit eben auch Planstellen verteidigt würden. Sicherlich war die Begründung der Heide durch eingekaufte Heidepflanzen die teuerste Art der Ansiedlung. Gewiß hätten die Mittel sonst für weitere sinnvolle Heide-Entwicklungen gereicht. Die Verantwortlichkeiten für diese Planung blieben dunkel.
Herr Krüger erläuterte dann die Heide-Entwicklung auf rund 20 ha ehemaliger Ackerflächen im Bereich Langenlehsten. Hier habe das Landesamt für Landschafts-

pflege und Naturschutz Versuche zur Heide-Anlage vorgeschlagen. Doch seien hierbei große Probleme aufgetreten. Ein großer Teil davon war von teils übermannshohen Sandbirken bewachsen. Es schien möglich, daß hierfür die auf Behördenwunsch nicht auf den Stock gesetzten Altbirken in den Knicks verantwortlich gewesen sind, deren Samen mit dem vorherrschenden Westwind in die Heideflächen eingeweht wurden.

Die Versuche bestanden darin, die 20 ha auf verschiedene Weise zu behandeln: (1) durch Einsaat von Heide, (2) durch Mischsaaten mit Trockenrasen-Arten, (3) durch Aufbringen von Heideplaggen, die mühsam und teuer zu beschaffen waren, wie auch Heidesaat selbst; dann (4) durch Umpflügen und Liegenlassen, (5) durch Brachfallenlassen nach der letzten Ernte. Das Landesamt für Naturschutz hat 1990 zuletzt eine zusammenfassende Bestandsaufnahme der Entwicklung durchgeführt. Dies Papier ist beim Botanischen Verein vorhanden.

Die Begehung zeigte innerhalb des Birkenbestandes Blößen. Gräser bedrängten und beschatteten die *Calluna*-Pflanzen aber auch hier. Auch die Sandstrohblume (Aussaat) hatte sich gehalten, vielleicht sogar ausgebreitet. Anläßlich einer Exkursion am 7.6.97 mit Frau Barbara Denker wurde eine sehr großblütige Form der Rundblättrigen Glockenblume (*Campanula rotundifolia*) und eine warmrote Form der Heidenelke (*Dianthus deltoides*) gefunden. Die Saatmischungen des Handels enthalten offenbar allerlei Garten-Züchtungen. Ferner fanden wir die Großblütige Bibernelle (*Pimpinella major*). Die heftige Zerwühlung durch Wildschweine mag für die Erhaltung der offenen Staudenfluren eher günstig sein. Die außer der Windrichtung liegende Teilfläche war frei von Birken. Hier gab es größere Bestände des Jakobs-Greiskrautes (*Senecio jacobaea*). Der unmittelbar davor liegende Brachacker soll seit 1988 brach liegen. Auf ihm war jedoch keine einzige Jungbirke zu finden! Es wurde die Möglichkeit erörtert, daß Birkensamen auf einer Schneedecke optimal keimen, und daß diese Situation in bestimmten Jahren zu Massenaufkommen von Birken führen könnte, wenn für sie ein Keimbett offenliege. Auch das lebhafte Wühlen der Wildschweine könne Keimbetten schaffen. Der Entwicklung der Heide abträglich sei nach Herrn Krüger die Dünger-Vorbelastung aus der vorherigen landwirtschaftlichen Nutzung gewesen. Durch das Umpflügen hätten die schon abwärts verlagerten Mineralien wieder nach oben befördert werden können. Der Landwirt habe auf dem Sandboden bis zur letzten Ernte kräftig gedüngt. Besonders problematisch ist, daß die für die verloren gehenden Heiden an der Autobahn vorgesehenen Ersatzflächen ohne Entkusselung zu Wald werden. Es blieb dunkel, wer hier zuständig und zahlungswillig war und ist. Der topographischen Karte ist noch der Flurname " Langenlehstener Heide" zu entnehmen. Teils wurde sie Forst, teils wurde sie Acker. In dem offenen sandigen Gebiet wäre also die Heide-Entwicklung sinnvoll gewesen. Weitere Flächen fallen nach und nach aus der landwirtschaftlichen Nutzung heraus.

Leider wurden Ackerflächen von jagdlichen Interessenten aufgekauft mit dem Ziel der Aufforstung. Gegen die Untersagung der Aufforstung konnte der Jagd-interessierte vor Gericht das Argument anführen, daß der Staat auf angeblichen "Heideflächen" ja selbst Wald heranzüchte.

Es entstand also die geradezu paradoxe Situation, daß die Ausgleichsmaßnahme, die nicht im Kiefernforst stattfinden durfte, jetzt infolge fehlender Pflege das Gegenteil von dem bewirkt, wozu sie gedacht war. Es erhebt sich die Frage, wann der "Baulast-träger" aus seiner Verantwortung entlassen ist. Soll es keine nachhaltige Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen geben? Angesichts der Tatsache, daß es für die Autobahn eine nachhaltige Sicherung gibt und die Autofahrer nicht zu befürchten brauchen, daß die freie Fahrt durch *Calluna*-Bülten gefährdet wird, muß man fragen, warum der Natur-Ausgleich nicht die gleiche Dauerhaftigkeit haben soll.

Insgesamt ergibt sich ein sehr deutliches Defizit an Ausgleichsflächen, die diesen Namen verdienen. Allein an Heideflächen dürften rund 2o Hektar unter den Tisch gefallen sein.

Gegen 16 Uhr wurde die Veranstaltung in der Langenlehstener Heide beendet.Das Segrahner Moor und seine Problematik wurden lediglich anhand von Planungskarten erläutert. Hier wurden in letzter Zeit Privatflächen aufgekauft, so daß der durchgeführte Aufstau bestehen bleiben kann. Die Teilnehmer dankten beim Abschied Herrn Krüger für seine geduldige und auskunftsbereite Führung. Eine Schwierigkeit für ihn hatte bei dieser Exkursion darin gelegen, daß die Amtsleitung ihn erst vor einer Woche von dem seit Monaten feststehenden Termin informiert hatte, so daß er benötigte Unterlagen z.T. in der kurzen Zeit nicht beschaffen konnte. Die Teilnehmer waren einmütig der Auffassung, daß es dringend notwendig sei, den zahlreichen Unklarheiten und Ungereimtheiten der angesprochenen (und möglicherweise gar nicht zur Sprache gekommenen) Ausgleichsmaßnahmen nachzugehen und die erforderlichen Nachbesserungen durchzusetzen.

Der vorstehende Text entspricht mit kleineren Änderungen dem Papier, das als Bericht über diese Exkursion an verschiedene Stellen versandt wurde, ohne daß wir ein Echo erhalten hätten. Im September 1997 wurde der Text mit einem Anschreiben dem Umweltminister Schleswig-Holsteins, Herrn Rainder Steenblock, zugeschickt. In dem Schreiben wurde er darum gebeten, die zahlreichen Unklarheiten und Widersprüche zu klären. Hierauf antwortete der Minister, nachdem ihm die Stellungnahmen der von ihm zu unseren krtitischen Anmerkungen befragten Dienststellen vorlagen, am 5.3.98 unter anderem wie folgt:

"Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen habe ich den Eindruck gewonnen, daß

Ihre Schilderung über falsche Ausgleichsmaßnahmen wohl leider in großen Teilen zutreffend ist. Offenbar haben sich einige Ausgleichsflächeh nicht wie beabsichtigt entwickeln können. Ich habe deshalb eine grundsätzliche Überprüfung der im Zusammenhang mit dem Bau dieser Autobahn vorgenommenen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen angeordnet. Mit sofortigen Ergebnissen ist auch deshalb nicht zu rechnen, weil die Straßenbauverwaltung zahlreiche Ausgleichsflächen anderen Trägern übergeben hat, von denen anzunehmen war, daß durch sie eine geeignete Biotopentwicklung betrieben würde. Auch diese Flächen sollen überprüft und ggf. Maßnahmen zur Korrektur der Biotopentwicklung eingeleitet werden."

Es ist zu vermuten, daß die Diskussion um den Bau der A 20 durch den Talraum der Wakenitz nach Mecklenburg zur Zeit für eine kritische Untersuchung des letzten in Schleswig-Holstein vollkommen abgeschlossenen Autobahnbaues großräumigerer Art außerordentlich günstige Voraussetzungen liefert. Sicherlich kann man daran Behauptungen und Realität von Ausgleich und Eingriff recht nüchtern einander gegenüberstellen, so daß die Defizite nicht länger unter dem Teppich verborgen bleiben. Viellleicht hilft das wenigstens, zukünftige Defizite zu vermindern. Auf jeden Fall wird der Botanische Verein zu Hamburg bemüht bleiben, die Ergebnisse dieser Überprüfung zu erfahren.

Horst BERTRAM
Op de Elg 19a
22393 Hamburg

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Berichte des Botanischen Vereins zu Hamburg

Jahr/Year: 1998

Band/Volume: 18

Autor(en)/Author(s): Bertram Horst

Artikel/Article: Wo sind die Ausgleichsmaßnahmen für die A 24 geblieben ? Eine Exkursion und ihre Folgen 99-104