

11. November 2024

Anmerkungen zu der Veröffentlichung eines Aufsatzes der Bürgerinitiative „Ja zur Fähre – Nein zur Brücke vom 1. November 2024

Quelle: <https://keine-bruecke.de/2024/11/ja-zur-faehre-nein-zur-bruecke/>

Helga Dreyer, Förderverein Brücken bauen e. V.

## Ja zur Fähre – Nein zur Brücke

Wir erleben seit geraumer Zeit Versuche, die Verkehrswende auszubremsen. Dabei werden der Autoverkehr systemisch begünstigt und der Ausbau der Bahn und des öffentlichen Verkehrs in der Region behindert. So betreibt auch der Landkreis Lüneburg die Rückwärtsbewegung. In der dünn besiedelten Region der Gemeinden Amt Neuhaus und Neu Darchau im UNESCO-Biosphärenreservat will er den Bau einer 100 Millionen Euro teuren Straßenbrücke über die Elbe in einem erneuerten Versuch durchsetzen.

Raumordnungsgesetz \*) (ROG) § 2 Grundsätze der Raumordnung

*Auszug: „Im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen sind ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Diese Aufgaben sind gleichermaßen in Ballungsräumen wie in ländlichen Räumen, in strukturschwachen wie in strukturstarken Regionen zu erfüllen.“*

Niedersächsische ROG § 2 :

*Nr.2: „Die verdichteten und die ländlichen Regionen sollen gleichrangig zur Entwicklung des ganzen Landes beitragen. Die Verflechtung zwischen diesen Regionen soll verbessert und gefördert werden. Dabei sind für alle Teile des Landes dauerhaft gleichwertige Lebensverhältnisse anzustreben.“*

**Der Verfasser verkennt, dass auch die Gemeinde Amt Neuhaus zu Niedersachsen gehört, die Lebensverhältnisse der dortigen Einwohner nicht als gleichwertig mit den Einwohnern der linkselbisch Ansässigen einzuordnen sind.**

**Der Hinweis auf die Zuordnung zum UNESCO -Biosphärenreservat soll der Suggestion dienen, geschützte Natur ginge durch den Bau der Brücke verloren.**

Das vom Bau berührte Areal „ist kein typisches Natur- und Landschaftsschutzgebiet, und es hat keinen konservierenden Käseglockencharakter“. Nur die Kernzonen (3 v. H. des Gebietes) haben

Schon vor zehn Jahren stand der Betonbau ohne Not und völlig faktenfrei auf der kommunalpolitischen Tagesordnung.

den Status eines Naturschutzgebietes (Gebietsteil C), der in diesem Vorhaben verschwindend gering nur an den durch die Brücke überspannten Bühnenköpfen vorhanden ist. Die Trassen der anbindenden Straßen führen zu etwa 95 v. H. durch Gebietsteil A, also dem sonstigen durch menschlichen Einfluss geprägten Bereich, der dem Leben und Arbeiten der Menschen dient (zurzeit Ackerland), restlich durch Gebietsteil B (vorwiegend nutzungsgeprägte Kulturlandschaft, vergleichbar mit einem Landschaftsschutzgebiet).

Die Betonung auf die Höhe der **Kosten von 100 Millionen** ist in zweierlei Hinsicht ineffektiv.

Erstens beziffern diese auch die Kosten der Umgehungsstraße mit dem kombinierten Rad- und Fußweg, die Planungs- und Landerwerbkosten und sind keinesfalls die reinen Baukosten der Brücke.

Zweitens fußt die aktuelle Kostenschätzung immer noch auf Baukosten-Index-Fortschreibungen der ursprünglichen (freien) Schätzung der Vertragspartner (LKe L.-D. und LG) vom 10.11.2010 grobe Schätzung (keine Ingenieurplanung) damals - Gesamtkosten: 45 Mio € . Konkrete Baukosten-Masse-Schätzungen aufgrund der aktuellen Ingenieurplanung liegen noch nicht vor.

Völlig faktenfrei sind allein die Ausführungen des Verfassers.

- die damalige Umweltministerin des Landes Niedersachsen Monika Griefahn (SPD) hat bereits 1992 – also noch vor Umgliederung der Gemeinde Amt Neuhaus von Mecklenburg-Vorpommern nach Niedersachsen – eine feste Elbquerung bei Darchau – Neu Darchau in das grundlegende Rahmenkonzept zum Biosphärenreservat „eingepreist“. In weiteren maßgeblichen Entscheidungen ist der Brückenbau manifestiert worden:
- im Gesetzesentwurf zum Umgliederungsvertrag 1993
- durch den Eintrag als Ziel im LROP 1994 (heute noch gültig) – Landesplanung
- durch Aufnahme in die RROP der

Mit Unterstützung der heimischen Bevölkerung konnte die Bürgerinitiative Ja zur Fähre – Nein zur Brücke den in Beton gegossenen Größenwahn kommunaler Kirchturmpolitik durch Gerichtsurteil stoppen.

Jetzt soll dieses rückwärtsgewandte Vorhaben, als ein rein kommunales Projekt verniedlicht, wiederbelebt werden. Dazu hat der Landkreis Lüneburg kürzlich die Planungsunterlagen für den Antrag auf Baugenehmigung veröffentlicht. Widerstand und Einwendungen dagegen formieren sich erneut und sind bereits auf dem Weg.

Landkreise Lüchow-Dannenberg und Lüneburg

- durch demokratisch legitimierten Vertrag aus 2009 zwischen den Kommunalverbänden LK Lüchow-Dannenberg und Lüneburg, der SG Elbtalaue und der Gemeinde Neu Darchau

Weder hat die BI „Ja zur Fähre – Nein zur Brücke“ ein Gerichtsurteil erwirkt, das den Brückenbau gestoppt haben könnte, schon gar nicht mit Unterstützung der heimischen Bevölkerung.

**Was hätte hier verniedlicht werden können, wenn Gesetze es doch bestimmen?.**

Baulastträger für den Brückenbau über die Elbe (Bundeswasserstraße) sind die beiden Kommunalverbände Landkreis Lüneburg und Landkreis Lüchow-Dannenberg, weil diese Brücke **Kreisstraßen** verbinden wird (§ 41 Abs. 2 Bundeswasserstraßengesetz).

§ 3 des niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) bestimmt: (1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in Straßengruppen eingeteilt, nach Verkehrsgutachten haben die zur Elbe führenden Straßen die Bedeutung von Kreisstraßen.

# Unglaublich!



## 21.000 t

CO<sub>2</sub> würden beim Bau einer  
Elbbrücke freigesetzt!

So viel wie durch 3500  
Erdumrundungen im PKW!

### Zeitfenster hilft Befürwortern

Unter Federführung von  
Landwirtschaftsministerin Miriam Staudte  
(Grüne) strebt das Land Niedersachsen zwar die  
Streichung dieses Auto-Projekts aus dem  
Landesraumordnungsprogramm (LROP) an.

Unglaublich – hier hat es der Verfasser  
versäumt, seine (Berechnungs-)quellen  
anzugeben.

Glaubwürdigkeit? - die tendiert gegen Null.

Was hat der Verfasser hier wieder nicht  
verstanden?

Eine **Streichung** des bisher genannten Ziels  
Brücke hätte nicht den für die Partei B 90 / Die  
Grünen gewünschten Effekt. Landesförderungen  
müssen (und können) erst dann versagt werden,  
wenn ein Vorhaben **gegen Ziele** der  
Landesplanung verstößt.

Frau Staudte strebt deshalb den **ERSATZ** des  
bisher genannten Ziels „Brücke“ in ein Ziel  
„Fährkonzept“ an! (was rechtlich sich aber gar  
nicht durchsetzen ließe).

Weiterhin ist die Brücke kein „Auto-Projekt“,  
sondern wird nach übereinstimmenden  
Bekundungen verschiedener Institutionen  
hauptsächlich benötigt, um ÖPNV  
straßenabhängig überhaupt erst möglich zu  
machen.

Bis das Verfahren aber abgeschlossen sein wird, könnte Jens Böther, CDU-Landrat des Landkreises Lüneburg, dass Betonbauwerk im Naturraum mit internationalem Schutzstatus noch auf die Schnelle durchsetzen.

Noch im Juni 2015 entfernte der Landkreis Lüneburg aufgrund von Unfinanzierbarkeit die Brücke aus der Raumplanung.

Hingegen ist sie in aktueller regionaler Raumplanung wieder und nunmehr als ein rein kommunales Vorhaben enthalten. Ähnlich wechselhaft ist der Verlauf auf Ebene der Landesraumplanung.

Seit Anfang der Neunziger und mit Rückführung des Amtes Neuhaus von Mecklenburg-Vorpommern in den Landkreis Lüneburg ist der Bau einer Elbbrücke im Biosphärenreservat Elbtalau bei Neu Darchau und Darchau umstritten. Die Gemeinde Amt Neuhaus mit 5320 Einwohner:innen, rechtselbisch gelegen und ohne nennenswerte gewerbliche Infrastruktur, erstreckt sich rund 40 Kilometer die Elbe entlang. Stromaufwärts und etwa 30 Kilometer entfernt von Neuhaus wurde im Dezember 1992 bei Dömitz eine neue Elbbrücke im Verlauf der Bundesstraße B191 als Symbol der Einheit für den Verkehr freigegeben. Bis zur nächsten stromabwärts gelegenen Brücke bei Lauenburg sind es von Neuhaus rund 35 km. Folglich sahen Bund und Länder mit Fertigstellung der Dömitzer Brücke seit den 1990er-Jahren keine verkehrspolitisch ableitbare Notwendigkeit für eine weitere Elbbrücke. Sie haben dem Projekt schlichtweg eine Absage erteilt.

Polemik in übelster Form!  
Zunächst einmal: Landrat Böther führt die Aufträge des Kreistages aus. Der Kreistag hat die Planung zur Brücke durch Beschluss vom 24.9.2018 angeschoben – übrigens noch unter dem damaligen Landrat Nahrstedt (SPD). Landrat Böther hat keinen Einfluss auf die Geschwindigkeit der erforderlichen Planungsarbeiten (Gutachten etc.); er kann deshalb auch nichts auf die Schnelle durchsetzen. Der Kreistag wird final über das Vorhaben entscheiden.

Der Landkreis Lüneburg hat nichts aus der Raumplanung entfernt! Er hat lediglich ein angeschobenes Planfeststellungsverfahren zunächst gestoppt. Das Raumordnungsverfahren zu dem Brückenvorhaben, das im Juni 2016 mit der landesplanerischen Feststellung beendet wurde, wurde trotzdem fortgeführt.

Die Brücke wird ausweislich der Eintragungen im LROP seit 1994 (!) als regionales Vorhaben bezeichnet – nichts anderes konnte sich aus den RROP ergeben. Die Angaben des Verfassers sind absurd!

Auch diese Behauptung ist absurd!  
Der Bau der Elbbrücke ist nicht umstritten und dient der Strukturentwicklung des gesamten Raums Nordostniedersachsen und Südwestmecklenburg.  
Nach Angaben der Handwerkskammer Schwerin befinden sich in ihrem Bereich 1502 Betriebe, die unmittelbar von der Brücke profitieren werden. (Frank Seinhoff, HwK Schwerin beim Vortrag am 14.11.2024)

Der Bund war und ist für die Brücke nicht zuständig, weil keine Bundesstraßen verbunden werden. Die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen haben die Brücke bei

## Zwei Brücken, zwei Fähren

Zusätzlich gibt es zwischen den beiden Brücken zwei Autofähren: Bei Bleckede ist sie täglich 18 Stunden im Einsatz, zwischen Darchau und Neu Darchau pendelt die Fähre Tanja 16 Stunden täglich. Dreißig Jahre nach der Wiedervereinigung kommt mit neubelebter Einheitseuphorie nun Landrat Böther („Für mich ist die Brücke ein Stück gelebte deutsche Einheit.“) erneut mit den inzwischen aus der Zeit gefallen Plänen um die Ecke.

Zwischenzeitlich haben junge Menschen in unserem Lande, angefangen von den Schulstreiks, über Massenproteste auf den Straßen und Plätzen, immerhin die real existierende Klimakrise sowie die Notwendigkeit eines nachhaltigen Technologiewandels bis in Landes- und Bundesparlamente und erfolgreich bis vor das Bundesverfassungsgericht gebracht. Selbst der Landkreis Lüneburg will bis 2030 komplett klimaneutral sein. Hingegen betreibt sein Landrat in **winkeladvokatischer Schläue** die **Ausdehnung** des motorisierten Individualverkehrs und dessen Lenkung über eine Betonbrücke durch das UNESCO-Biosphärenreservat der heimischen Elbtalau.

Doch dafür bieten die aktuellen Verkehre in der Region um Neu Darchau und im Amt Neuhaus keine Grundlage.

## Für Brücke keinen Bedarf

Die Fähre Darchau / Neu Darchau transportiert täglich etwa 700 Fahrzeuge. Davon entfallen 170 auf Auspendler von Neuhaus in das westlich gelegene Lüneburg. In den Zeiträumen 6 bis 9 Uhr sowie 15 bis 19 Uhr ist die Fähre gut ausgelastet. In den übrigen Zeiten fährt sie in der Verlustzone. Einen Bedarf für eine zusätzliche Brücke gibt es nicht. Allerdings soll mit dem Bau der Brücke, so die Befürworter des Vorhabens, der Autoverkehr über die Brücke durch die Elbtalau auf täglich rund 2500 Fahrzeuge zunehmen. Diese hochgerechnete Prognose ist Voraussetzung für die Behauptung

Darchau – Neu Darchau als unerlässlich angesehen (s. o.) Das seit 30.6.1993 rechtlich zuständige Land Niedersachsen hat die feste Elbquerung deshalb als Ziel im LROP 1994 eintragen lassen (übrigens unter rot – grüner Regierungsverantwortung).

Die Pläne sind nicht aus der Zeit gefallen! Der Ursprungsplan – durch Verordnungen und Gesetze gedeckt - wurde nur noch nicht verwirklicht!

Die Verkehrsteilnehmer, die – aus welchen Gründen auch immer – die Elbe überqueren müssen oder wollen, werden den Fluss auch überqueren. Egal wo, ob mit Hilfe einer Fähre oder über eine Brücke. Der Verkehr als solcher ist folglich so oder so vorhanden und der Bau einer weiteren Brücke führt NICHT automatisch zu einer Ausdehnung des Verkehrsaufkommens. Der durch diese (ohnehin vorhandenen) Verkehrsteilnehmer verursachte Schadstoffausstoß kann sich durch den Bau einer neuen Brücke deshalb NICHT erhöhen sondern nur verringern, weil die Möglichkeit einer direkten 24-Stunden-Querung bisherige Umwegfahrten zur nächstentfernten Brücke entbehrlich macht.

Die Brücke dient nicht allein für Neuhauser Bürgern. (S.o. Beitrag der HwK Schwerin) Der feststellbare NUTZEN der Brücke wiegt viel mehr und liegt auf beiden Seiten der Elbe. (z. B. ÖPNV, Bahnhof Brahlstorf, Einsparung von Schadstoffausstoß, soziale Komponente). Ökologische, ökonomische und SOZIALE Aspekte, also auch die Gesellschaft mit ihren gesundheitlichen und kulturellen Bedürfnissen, sind ranggleich zu betrachten. Polizei,

einer verkehrspolitischen Notwendigkeit der Brücke. Andere Pro-Argumente sind leicht zu entkräften: Ein gutes und leistungsstarkes Nahversorgungskrankenhaus in Boizenburg liegt nur rund 25 Kilometer von Neuhaus entfernt. Auch weiterführende Schulen sind rechtseibisch in ungefähr 25 Kilometern Entfernung in Boizenburg und Dömitz vorhanden. Die Hemmnisse für eine freie Wahl des Besuchs dieser weiterführenden Schulen wären durch Vereinbarungen zwischen den betreffenden Landkreisen leicht zu beseitigen.

### **Nicht „demografiefest“**

Weitere Aspekte ergeben sich aus der Potenzialanalyse 2016 für das Amt Neuhaus und den Zahlen aus dem Zensus 2022. Danach schrumpft die Gemeinde Amt Neuhaus im Landkreis Lüneburg relativ am stärksten. Sie wird bis 2035 zwischen 27 und 45 Prozent ihrer Einwohner gegenüber dem Basisjahr 2010 verlieren. Auffällig ist besonders der Bevölkerungsverlust in allen Altersklassen unter 65 Jahren. Diese prognostizierte Entwicklung dürfte auf die aktuelle Pendlerstatistik durchschlagen. So lässt sich aus der Lage des Amtes Neuhaus, östlich der Elbe, gemäß Potenzialanalyse für die Bewohner des Amtes Neuhaus im Vergleich zu anderen Gemeinden des Landkreises eine relative Benachteiligung ableiten. Dabei sind die Kosten für die Nutzung der Fähre der wichtigste Aspekt.

Insofern schlägt die Analyse für das Amt Neuhaus eine Optimierung der Fährbetriebe vor. Ein kostenloser Personentransport für Bewohner der elbnahen Dörfer und Gemeinden wäre auf Basis der Analyse in Erwägung zu ziehen. Dieser müsste dann, so die Analyse, mit einem entsprechenden Zuschuss für die Fährbetriebe aus den Haushalten des Landes und des

Katastrophenschutz, Feuerwehr, Rettungsdienste, Notärzte, Pflegedienste können zu gewissen Zeiten nicht die Elbseite wechseln. Kulturelle Veranstaltungen werden wegen der zeitlichen Begrenzung der abendlichen Rückfahrt jeweils auf der anderen Elbseite durch die Anwohner gar nicht wahrgenommen.

Genau aus diesem Grund wurde eine **feste Elbquerung** bei Darchau – Neu Darchau ja als Ziel in das LROP eingetragen s. § 2 ROG, Auszug:

Im Gesamttraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen sind ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Dabei ist die nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation sind zu unterstützen, Entwicklungspotenziale sind zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schützen. Diese Aufgaben sind gleichermaßen in Ballungsräumen wie in ländlichen Räumen, in strukturschwachen wie in strukturstarken Regionen zu erfüllen. Demographischen, wirtschaftlichen, sozialen sowie anderen strukturverändernden Herausforderungen ist Rechnung zu tragen, auch im Hinblick auf den Rückgang und den Zuwachs von Bevölkerung und Arbeitsplätzen; regionale Entwicklungskonzepte und Bedarfsprognosen der Landes- und Regionalplanung sind einzubeziehen. Auf einen Ausgleich räumlicher und struktureller Ungleichgewichte zwischen den Regionen ist hinzuwirken. (s.o. §§ 2 des ROG und des NROG)

Nicht die Analyse empfiehlt Handlungsfelder, sondern das Entwicklungskonzept! Der Verfasser „vergisst“ zu erwähnen, dass das Entwicklungskonzept den Bau der Brücke mit

Landkreises ausgeglichen werden. Ohnehin würde eine zehn Minuten schnellere Erreichbarkeit zum Beispiel der Kreisstadt Lüneburg bei angenommener Elbbrücke die Gemeinde Amt Neuhaus gemäß der Potenzialanalyse 2016 nicht in die „demografiefeste“ Zone bringen.

Hingegen wären ein enger getakteter und im HVV eingebundener Personennahverkehr mit direkter Busverbindung von Neuhaus nach Lüneburg und zum Fernverkehr (Brahlstorf – Hamburg) ein wichtiger Standortvorteil.

Dass Landrat Böther mit dem neuen Antrag für den Bau der Elbbrücke nunmehr einen geplanten Trassenverlauf mit Querung bebauter Umgebung in Katemin vorgelegt hat, provozierte letztlich entschiedenes Handeln der Landrätin von Lüchow-Dannenberg, Dagmar Schulz (parteilos) und des Neu Darchauer Bürgermeisters, Klaus-Peter Dehde (SPD). Sie berufen sich auf den 2009 vereinbarten Brückenvertrag. Dort ist eine Ortsumfahrung Neu Darchaus vereinbart. Diese sei im vorgelegten Antrag nicht geplant. Schulz und Dehde haben daher eine weitere Bearbeitung des Bauvorhabens untersagt.

Mit Entscheidung vom Dezember 2020 des Verwaltungsgerichts Lüneburg muss die Gemeinde Neu Darchau zwar Voruntersuchungen zur Vorbereitung eines Bauantrags für den Brückenbau auf ihrem Hoheitsgebiet dulden. Allerdings hat das Gericht die Frage, ob die vereinbarte Ortsumfahrung nachgewiesen sei, ausdrücklich offen gelassen. Es erörterte jedoch Gründe, die für eine seitens der Gemeinde Neu Darchau vorgetragene Sichtweise der fehlenden Ortsumfahrung sprechen.

höchster Priorität empfohlen hat, die vom Verfasser genannten Vorschläge nur in dem Fall gelten, soweit eine Brücke (noch) nicht vorhanden ist.\*\*\*

(Auszug – siehe unten – Seite 112)

Eine direkte Busverbindung Neuhaus-Lüneburg wird es ausschließlich mit einer Brücke geben können!

In dem Vertrag wurde der Bau einer Ortsumfahrung um den Ort Neu Darchau, der ein Ortsteil der Gemeinde Neu Darchau ist (<https://www.elbtalaue.de/home/meine-samtgemeinde/samtgemeinde-elbtalaue/gemeinde-neu-darchau.aspx>) vereinbart, nicht jedoch eine Ortsumfahrung auch um den Ort Katemin, der ebenfalls ein Ortsteil der Gemeinde Neu Darchau ist. Die Untersagungen der Landrätin und des Bürgermeisters entbehren jeder Grundlage.

Dass es sich bei der Auffassung des Gerichts:

„Dahinstehen kann vor diesem Hintergrund, ob die mit den Vorarbeiten in den Blick genommene Abschnittsvariante S 2 als Ortsumfahrung im Sinne des § 3 Nr. 3 Satz 3 des Brückenvertrages einzustufen ist. Für die Abschnittsvariante S 3 dürfte eine solche Einstufung offensichtlich ausscheiden. Selbst die landesplanerische Feststellung des Antragsgegners aus dem Juni 2016 spricht insoweit von einer Verkehrsführung „mitten durch den Ort Neu Darchau“ (S. 22 Mitte).

ganz offenbar um einen redaktionellen Fehler handelt, das verschweigt der Verfasser.

Diese Aussage in dieser Passage des OVG-Beschlusses trifft nicht zu und muss als

### Notfalls per Gericht

Die Bürgerinitiative Ja zur Fähre – Nein zur Brücke begrüßt und unterstützt die Untersagung weiterer Planung. Im Zweifel sollte diese auf der Grundlage des Brückenvertrages und des vorliegenden Urteils auch gerichtlich durchgesetzt werden. So könnte Klarheit hergestellt und der Jahrzehnte andauernde Streit in den Dörfern um Neu Darchau und im Amt Neuhaus befriedet werden. **Denn ein überwiegend öffentliches Interesse** für den Bau einer Brücke im UNESCO-Biosphärenreservat konnte bis heute nicht nachgewiesen werden.

*von Ludger Klus, zuerst erschienen in der [Gorleben Rundschau Okt-Dez 2024](#)*

redaktioneller Fehler des Gerichts betrachtet werden. Offenbar liegt eine Verwechslung zwischen den Abschnittsvarianten S3 und B1 vor. In der Landesplanerischen Feststellung wird zwischen der Variante B1 und den Varianten S2 und alternativ S3 verglichen und nicht – wie irrtümlich angenommen - zwischen den Varianten S2 und S3. Nur die Streckenführung B1 würde eine Streckenführung „mitten durch den Ort“ bedeuten, wie auf Seite 22 Mitte der landesplanerischen Feststellung beschrieben.

Verwechselt der Verfasser nicht gerade sein Individualinteresse mit dem öffentlichen Interesse?

Hierzu s. Schutzgutabwägung bei Verkehrsprojekten am Beispiel von „Natura 2000-Gebieten“  
Wissenschaftliche Dienste / Deutscher Bundestag:

3.2. Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses wird so definiert:

*Liegt für das Vorhaben keine zumutbare Alternative vor, so ist es zuzulassen, wenn öffentliche Interessen, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, die Realisierung des Vorhabens erfordern. Der Begriff umfasst dabei grundsätzlich alle Belange der Allgemeinheit.*

Die Interessen sozialer und wirtschaftlicher Art und damit ein öffentliches Interesse sind nachgewiesen.

Ist ein öffentliches Interesse gefunden, sind zwingende Gründe erforderlich, um eine Ausnahme zu rechtfertigen:

*In Fällen, in denen prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder Arten betroffen sind, werden nochmals einschränkend nach § 34 Abs. 4 BNatSchG als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt berücksichtigt.*