

Was Herrn Meyer wütend macht

Ehra. Das Interesse war groß, das Clubzimmer im Gasthof »Heidekrug« fast zu klein. Über 50 Landwirte, Grundeigentümer und Jäger mussten am Mittwochabend zusammenrücken. Gut zweieinhalb Stunden hörten sie aufmerksam zu und stellten Fragen, als Reinhard Meyer und Matthias Sost aus Bienenbüttel von der »Interessengemeinschaft Landverlust A 39« über den geplanten Bau der Autobahn und seine möglichen Folgen informierten. Meyer, gelernter Landwirt, und Sost, passionierter Jäger, beschäftigen sich seit zehn Jahren intensiv mit dem möglichen Bau der A 39 – und den daraus resultierenden Konsequenzen für die Landwirtschaft und die Jagd.

Meyer kam dazu aus ganz persönlichen Gründen. »Als Verpächter verliere ich zehn Hektar Land, wenn die A 39 gebaut wird«, berichtete er, »aber die finanzielle Entschädigung dafür beträgt gerade mal die Hälfte des Verkehrswertes, über die andere Hälfte freut sich das Finanzamt. Den Rest teile ich mit den weichen Erben meines Hofes, und von dem, was mir dann noch übrig bleibt, muss ich am Ende womöglich die Erschließungsgebühren für einen neuen Wirtschaftsweg zahlen. So werde ich *buchstäblich* enteignet, und das macht mich richtig wütend.«

Ein ähnliches Schicksal sahen viele der Anwesenden aus Ehra-Lessien, Barwedel, Jembke und Tappenbeck ebenfalls auf sich

zukommen. Aus jedem Dorf entlang der geplanten Trasse im Abschnitt 7 waren vor allem Grundeigentümer anwesend, die der Bau der Autobahn besonders schmerzt, weil sie vom Staat enteignet werden.

»Dagegen kann man sich nicht wehren, aber man sollte wenigstens zusehen, dass das Trostpflaster möglichst groß ist, das man dafür bekommt. Jetzt ist es an der Zeit Ihr Hab und Gut zu schützen«, forderte Meyer die Zuhörer mit Hinweis auf die am 23. Oktober eingeleitete Planfeststellung auf. Der Bienenbütteler Kartoffelhändler machte keinen Hehl daraus, dass er auf den Bau der A 39 gern verzichten würde.



Was muss ich jetzt in der Phase der Planfeststellung der A 39 wissen? Das Interesse von über 50 Landwirten und Grundeigentümern am Dienstag in Ehra war groß

Aber auch denjenigen, die die Autobahn befürworteten, riet er: »Sehen Sie sich die Planfeststellungsunterlagen trotzdem genau an – und schreiben Sie eine Einwendung, wenn etwas nicht stimmt! Die Planer haben mit Sicherheit Fehler gemacht, die Sie hinterher Ihr Geld kosten können!

Meyer riet dazu, genau zu überlegen: »Wo können später Probleme auftauchen, die ich jetzt noch gar nicht sehe? Finden Sie diese Probleme! Lesen Sie die Beschreibungen der geplanten Baumaßnahmen aufmerksam durch und sehen Sie sich nicht nur die Zeichnungen an, um Nachteile und Defizite aufzudecken, die Ihren Interessen schaden könnten. Denn nur das, was Sie in einer Einwendung bis zum 19. Dezember schriftlich beanstanden, kann später rechtlich geltend gemacht werden, sollte es zu einer Klage kommen.«

Dafür gab Meyer den vom Landverlust betroffenen Bewirtschaftern und Verpächtern viele praktische Tipps, die er und seine Kollegen im Abschnitt 2 der geplanten A 39 seit 2004 in zum Teil akribischer Recherche zusammengetragen haben, nachdem bekannt wurde, dass ein Bau der Autobahn auch den Kreis Uelzen treffen würde.

KEINE ANGST VOR RECHTSCHREIBFEHLERN!

Zunächst erinnerte er an die Veränderungssperre, die mit der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen eingetreten ist. »Sie können Ihr Land jetzt nicht mehr verkaufen«, erklärte Meyer. Auch für neue Pachtverträge, die nach dem 23. Oktober geschlossen würden, würde die Restlaufzeit nicht mehr entschädigt. »Nur wenn Ihr Vertrag bei Abgabe der Fläche zum Beispiel noch drei Jahre läuft, bekommen Sie auch eine Entschädigung für drei Jahre.«

Wichtig sei zudem, dass sowohl Pächter als auch Verpächter ihre Einwendungen geltend machten. Auch wenn es für ein und dasselbe Flurstück sei, mahnte Meyer, so solle man sich doch hier nie auf andere verlassen. Gleichzeitig riet er aber auch zum Informationsaustausch mit anderen Betroffenen: »Fünfzig Prozent aller Probleme sind bei Ihnen und Ihrem Nachbarn die gleichen, da ist es sinnvoll sich mög-

lichst im ganzen Dorf untereinander gut abzusprechen.«

Beim Schreiben der Einwendungen, so Meyer, solle man keine Angst vor Rechtschreibfehlern haben, oder vor »falschen« Einwendungen. Schlimm sei nur das, was man am Ende vergesse, sagte er. »Denn das kostet womöglich Ihr Geld!«

BEI LANDVERLUST IMMER ERSATZLAND FORDERN

Deshalb verriet er auch einen trickreichen Satz für das Ende einer jeden Einwendung: »Im Übrigen schließe ich mich allen in diesem Verfahren gemachten Einwendungen gegen den Bau der A 39 an.« Damit, so Meyer, sei man auf der sicheren Seite, falls doch mal ein Einwand vergessen wurde, den aber möglicherweise jemand anders formuliert habe – und es zu einer Klage komme. »Sie können dann aufsatteln und sich darauf beziehen«, ergänzte Landwirt Markus Tipp aus Seckendorf (Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf), der ebenfalls der »Interessengemeinschaft Landverlust A 39« angehört.

Zu den praktischen Problemen, die alle Anwesenden interessierten, gehörte vor allem die Frage: Wie hoch darf der maximale Landverlust sein, den man zu tolerieren habe? Da gäbe es widersprüchliche Angaben zwischen der Landwirtschaftskammer, die von drei Prozent ausgehe, und dem LGLN (Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung), das die Flurbereinigung durchführt und fünf Prozent Landverlust für tolerierbar halte.

Reinhard Meyer dagegen hält Landverlust für überhaupt nicht tolerierbar. Er rät allen Grundeigentümern, in ihrer Einwendung ganz klar zu schreiben: »Ich möchte nicht finanziell entschädigt werden, ich möchte Ersatzland haben.« Da Verpächter in dieser Hinsicht schneller benachteiligt würden als wirtschaftende Betriebe, lohne

es sich für sie, einen über zwanzig Jahre laufenden Pachtvertrag mit ihren Pächtern abzuschließen. Ihre Fläche würde dann bei der Flurbereinigung wie Eigentum behandelt, sie würden nicht so schnell mit Geld »abgespeist«. Eine schriftliche, formlose Verlängerung der Verträge mit dem Zusatz einer Pachtpreisanpassung alle fünf Jahre reiche dabei völlig aus. Für viele allerdings dürfte dieser Tipp wohl zu spät kommen, da die Verträge vor dem 23. Oktober hätten abgeschlossen werden müssen...

Die Entschädigungspreise, die beim Ankauf der Flächen angesetzt würden, kritisierte Meyer als deutlich zu gering. Es seien Durchschnittspreise der vergangenen zehn Jahre, die keinesfalls dem Verkehrswert entsprächen: »Dafür können Sie heute kein Ackerland mehr wieder kaufen.«

Deshalb lohne es sich auch fast immer, empfahl er, zumindest die Enteignung von Kompensationsflächen abzulehnen. Diese würden vor Gericht anders behandelt als die zu bebauende Fläche und nur im äußersten Notfall enteignet. »Lassen Sie sich auch nicht auf eine extensive Grünlandbewirtschaftung oder dergleichen ein – das steht dann nachher im Grundbuch und das kriegen Sie da nie wieder raus!«

WIRTSCHAFTSWEGENETZ MIT VIELEN PROBLEMEN

Den Bauern, die im Jembker Abwasserregnungsgebiet wirtschaften, riet Meyer zudem, unbedingt auf die besondere Ertragssituation ihrer Böden hinzuweisen. »Dieser Mehrwert muss sich in Ihren Einwendungen immer widerspiegeln.« Auch Windräder oder sonstige Einnahmen, die mit dem Landverlust verbunden seien, sollten in den Einwendungen aufgeführt werden. »Es ist Ihr Einkommen, was Ihnen durch den Bau der Autobahn verloren geht«, erinnerte Meyer, »dafür möchten Sie entsprechend entschädigt werden.«

Große Aufmerksamkeit sollten Landwirte wie Grundeigentümer dem Wirtschaftswegenetz widmen, da es hier häufig zu Schwierigkeiten käme, wenn Autobahnen geplant und gebaut würden, erklärte er und gab seinen Zuhörern gleich einen ganzen Katalog an Problemen mit nach Hause, die jeder für sich zu klären hat: Ist die Rüben-



Reinhard Meyer aus Bienenbüttel gab sein Wissen an andere Landwirte weiter

abfuhr mit dem Lkw noch gewährleistet? Sind Straßen und Wege während und nach der Bauzeit noch angebunden? Wer entschädigt mich für meine Umwege, die ich während der Bauphase fahren muss? Und welcher Schadenersatz steht mir hinterher zu, wenn ich durch die Autobahn künftig bedeutend weitere Wege haben werde? Stimmen bei den neuen Wegen die Radien in den Kurven? Sind Wege, Brücken und Autobahnunterführungen breit genug für meine modernen Maschinen?

»Sehen Sie sich alle Zeichnungen detailliert an, prüfen Sie, messen Sie nach«, riet Meyer, »und stellen Sie auch fest, ob es irgendwelche geplanten Hecken oder ähnliches gibt, die Ihnen die spätere Bewirtschaftung erschweren.«

Zu- und Abfahrten müssten stimmen. Würde der Acker beispielsweise nicht richtig angeschlossen, stünde dem Landwirt eine Entschädigung zu. »Aber wenn Ihnen so was nicht rechtzeitig auffällt, bleiben Sie auf den entstehenden Kosten sitzen.« Die

Planungsbehörde übernehme alle Kosten, die direkt durch den Autobahnbau entstünden. Kosten jedoch, die durch die Flurbereinigung verursacht würden, müssten teilweise von Anliegern und der Gemeinde getragen werden, warnte Meyer. Daher sollte auch schriftlich auf sämtliche Drainagen und Vorfluter und deren Wiederherstellung hingewiesen werden, der Wasserhaushalt dürfe nicht verändert werden.

Doch auch die Situation des Wegenetzes vor dem Beginn der Bauarbeiten sollte sorgfältig begutachtet und dokumentiert werden, da während der Bauphase Wege beschädigt würden. »Und dann müssen Sie es beweisen, dass Ihr Weg nicht schon vorher kaputt war, sonst tragen Sie als Anlieger fünfzig Prozent der Wiederherstellungskosten«, warnte Meyer. »Weisen Sie vorher auf den guten Zustand hin, machen Sie Fotos!«

Sei Wald vom Bau der A 39 betroffen, sollte der Besitzer beispielsweise auf die erhöhte Gefahr für Windbruch hinweisen, wenn eine Schneise gezogen würde. Und auch hier gelte, so Meyer, immer einen Ausgleich für den Verlust zu fordern und nicht die Entschädigung anzunehmen.

KRITISCHER PUNKT: DAS BEREGNUNGSNETZ

Einer der kritischsten Punkte für die Autobahnbauer und somit auch für die Landwirte, sei der Umgang mit dem Beregnungsnetz. Es gebe entlang der gesamten Trasse der geplanten A 39 keine Region, in der so stark beregnet würde, wie im Boldecker Land und Ehra-Lessien, behauptete Meyer. Doch ihm fiel bereits auf: »Die Beregnungsleitungen sind vielfach gar nicht in den Planungsunterlagen enthalten. Das heißt, es sind garantiert überall Fehler gemacht worden!« Diese müssten Landwirte und Grundstückseigentümer selber finden – und einwenden: Werden zum Beispiel die

richtigen Rohre verwendet? Sind Beobachtungsschächte vorhanden? Speziell wenn die Beregnung unter der Autobahn hindurchführt! Jede Beregnungsanlage, jede Leitung, jeder Hydrant müssten im Prinzip eingezeichnet sein, doch dies sei leider keineswegs der Fall.

»Viele dieser Dinge stehen nicht in den Planungsunterlagen. Sie könnten während der Bauphase beschädigt werden und wenn's schlimm kommt, stehen Sie plötzlich ohne Wasser da«, mahnte Meyer. Da es zu solchen Problemen und damit verbundenen Ertrags- und Qualitätseinbußen praktisch jederzeit kommen könne, müsse man dies vorher einwenden. Der Streit um Entschädigungszahlungen dauere sonst bis zu drei Jahren, denn man selber habe die Beweislast zu tragen.

»Weisen Sie auf jede Leitung hin, die verändert werden muss, auf jeden einzelnen Anschluss. Sämtliche, von der Behörde nicht schriftlich bestätigten Folgekosten gehen zu Lasten des Landwirts!« Dazu gehöre auch ein möglicher Mehraufwand beim späteren Beregnen, und der Hinweis auf Keile oder Schläge, die gar nicht mehr beregnet werden könnten. Geklärt werden müsse auch die Frage, ob sich Tiefbrunnen neben der Autobahn befinden, die eventuell nicht weiter genutzt werden könnten.

Ebenfalls darauf zu achten sei, dass die Baufeldräumung in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 1. April statfinde – und nicht in der Vegetationsperiode. Dabei sollte dringend auf die technisch richtige Durchführung hingewiesen werden; zum Beispiel müsse bei der Durchschneidung einer Beregnungsleitung diese bis zu beiden Knotenpunkten ersetzt werden. Zumal auch die Wasserversorgung während der gesamten Bauphase gewährleistet sein müsse.

Meyer sieht hohe Folgekosten des Autobahnbaus auf die Bauern zukommen: Es werde zehn Jahre dauern, bis alles wieder

so hergestellt sei, wie es zuvor gewesen sei. In der Zwischenzeit entstünden Kosten und Mehrarbeit, die alle zulasten des Landwirts gingen, der dieses daher unbedingt einwenden sollte. »Es sind nur Forderungen einzuklagen, die zuvor benannt wurden«, erinnerte Meyer seine Zuhörer ein letztes Mal. Im Zweifelsfall lohne es sich, dafür einen Fachmann vom Wasser- und Bodenverband zu Rate zu ziehen.

DECKEN SICH GRÜNBRÜCKEN MIT DEM WILDWECHSEL?

Unter großem Beifall seiner Zuhörer überließ Meyer schließlich das Wort seinem Mitstreiter Matthias Sost. Der Jäger aus Bienenbüttel ermunterte Jagdpächter und Jagdgenossenschaften ihre Rechte ebenfalls in Form einer schriftlichen Einwendung an die Planfeststellungsbehörde wahrzunehmen. »Durch den Autobahnbau und die damit verbundenen jagdlichen Einschränkungen wird Ihr Jagdrevier weniger wert, die Jagdpächter zahlen weniger Pacht«, fasste Sost zusammen, »dafür möchten Sie entschädigt werden.«

Doch auch die Jagdausübung an sich leidet, wenn eine Autobahn die Landschaft zerschneidet und den Lebensraum der Wildtierpopulationen einengt. Wenigstens etwas Abhilfe schaffen sollen Grünbrücken. »Aber«, so fragte Sost, »wurden diese von den Planern überhaupt korrekt positioniert? Wo sind die Wildwechsel? Entsprechen sie dem Standort der Querungshilfen? Sind diese Übergänge ausreichend dimensioniert und funktionell gestaltet? Wenn dies nicht der Fall ist, sollten Sie es unbedingt einwenden! Sonst haben Sie nachher eine Grünbrücke an einer Stelle, die vom Wild gar nicht angenommen wird.«

An Grünbrücken werden sogenannte Jagdverbotszonen ausgewiesen. Diese Flächen würden in der Regel aus der Jagdpacht genommen, meinte Sost, doch dies

sei freiwillig. Was heißt, dass die Jagdgenossenschaft zustimmen müsste, *freiwillig* auf Einkünfte zu verzichten. Stattdessen entstünden womöglich Kosten.

Denn: Wer bezahle für die in den Jagdverbotszonen zu erwartenden Wildschäden, wenn sich Rehe und Wildschweine erst einmal daran gewöhnt hätten, dort nicht behelligt zu werden? Ein Verbot der Jagdausübung sei auch in bestimmten Lagen der Autobahn wahrscheinlich, wo aus Gründen der Gefährdung anderer nicht geschossen werden könne. Auch hier stellte Sost dieselbe Frage in den Raum: »Wer zahlt die Schäden durch das Wild?«

Allen Jägern legte er ans Herz, dringend zu überprüfen: Sind die geplanten Maßnahmen, wie Irritationsschutzwände, ausreichend dimensioniert? Sind Maßnahmen zur Lenkung zu den Wildbrücken vorgenommen worden, wie zum Beispiel durch eine entsprechende Bepflanzung? Sind Aufwertungen anderer Flächen erforderlich, für Äsung, Suhlen und dergleichen? Oder sind Eigenjagden vom Autobahnbau betroffen, die durch Landverlust unter 70 Hektar fallen würden und somit Teil einer Genossenschaft werden? Damit entgehen dem ehemaligen Eigenjagdbesitzer Pachteinahmen, die er wiederum in einer Einwendung geltend machen sollte.

600 HEKTAR AGRARLAND WERDEN VERNICHTET

Zum Schluss informierten Sost, Meyer und Annette Niemann aus Altenmedingen noch über einen bereits 2004 gegründeten Schutz- und Klagefond (SKF), der sich die Verhinderung der A 39 und vor allem die der damit verbundenen Vernichtung von mindestens 600 Hektar Agrarland zum Ziel gesetzt hat. Über den SKF solle eine effektive und kostengünstige Vertretung der Interessen aller erreicht werden, die von der A 39 betroffen sein könnten.

Es ginge darum, den juristischen Schutz von Grundeigentümern auf solidarische Weise auf möglichst breite Füße zu stellen. »Eine der besten Anwaltskanzleien für Verwaltungsrecht und unser Anwalt Rüdiger Nebelsiek in Hamburg sammeln bereits alle notwendigen Fakten, um Einfluss auf die Planung der A 39 zu nehmen«, so Niemann. »Sollten wir diese Autobahn wider Erwarten nicht verhindern können, nutzen wir seine juristische Hilfe für die Wahrung unserer Interessen während der Planung und des Baus der A 39.«

WER KANN ÜBERHAUPT GEGEN DIE A 39 KLAGEN?

In jeder Hinsicht gegen die Autobahn klagen, könne jeder durch Landverlust Betroffene. Grundeigentümer, die direkte »Nachbarn« der Trasse sind, könnten immer noch gegen ihre Nachteile durch eigene Betroffenheit klagen.

Und Reinhard Meyer ergänzte: »Unser Ziel ist: Wir lassen das in der Landwirtschaft nicht mit uns machen!«

Nähere Informationen / Kontaktdaten zum Schutz- und Klagefond finden Sie auf der Webseite des BA Tappenbeck unter »Infos zur A 39«.

Text: Anne-Kathrin Schulze