



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Planfeststellungsbehörde

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Gz.: RP2/150.1409-004
21. Dezember 2018

Planfeststellungsbeschluss

für den Neubau der A26 (Stade - Hamburg), Bauabschnitt 4 (Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen bis A7), den Anschluss der A26 an die A7 und den Ausbau der an den neuen Anschluss südlich und nördlich angrenzenden Abschnitte der A7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld im Süden (Km 167+280.000) und Moorburg in Höhe der Alten Süderelbe im Norden (Km 163+542.000).

1 ENTSCHEIDUNG

1.1 Tenor

Auf Antrag der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung (Vorhabensträgerin), in Auftragsverwaltung vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, vom 31. Juli 2012 in der Fassung der Änderungsanträge vom 12. Dezember 2016, 22. Dezember 2017, 15. August 2018 und 05. November 2018 wird der Plan für das vorstehend bezeichnete Vorhaben mit Änderungen und Ergänzungen sowie Nebenbestimmungen festgestellt, § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 74 Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG).

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen erteilt (§ 19 Absatz 1 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG)).

Mit der Verkehrsübergabe wird der Neubau der A26 gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG zur Bundesfernstraße, Bundesautobahn (§ 1 Abs. 2 Nr.1 FStrG), gewidmet.

Sämtliche Einwendungen, sämtliche Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen sowie sämtliche Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit betreffend die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Zusagen oder anderweitige Berücksichtigung seitens der Vorhabensträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben.

Entscheidungen, die im begründenden Teil insbesondere im Zusammenhang mit den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen getroffen werden, binden die Vorhabensträgerin gleichermaßen wie im verfügenden Teil getroffene Entscheidungen, ohne dass erstere in jedem Einzelfall explizit auch im verfügenden Teil aufgeführt werden.

Soweit nicht gesondert beschieden, werden alle in den Erörterungsterminen oder Einwendungen gestellten Anträge abgelehnt.

Für die Durchführung des Vorhabens ist die Enteignung zulässig, § 19 FStrG.

1	ENTSCHEIDUNG	2
1.1	Tenor	2
1.2	Festgestellte Unterlagen	8
1.2.1	Erläuterungsbericht	8
1.2.2	Pläne, Verzeichnisse, Berichte und Gutachten	8
1.3	Weitere Unterlagen	13
2	NEBENBESTIMMUNGEN	14
2.1	Zustandsfeststellung	15
2.2	Umweltauswirkungen in der Bauzeit	15
2.3	Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial	17
2.4	Gewässerbelange	17
2.5	Baum- und Gehölzschutz	33
2.6	Klimaschonender Umgang mit den Moorböden	33
2.7	Schutz des Breitblättrigen Knabenkrautes	33
2.8	Schutz von Teichmuschelpopulationen	33
2.9	Pflanzung unter phytosanitären Gesichtspunkten	34
2.10	Verwendung für Tiere unschädlicher Samenmischungen	34
2.11	Geschwindigkeitsbegrenzung	34
2.12	Monitoring der Wirksamkeit der kohärenzsichernden Maßnahmen für Wachtelkönig und Neuntöter	34
2.13	Monitoring Querungsbauwerke	34
2.14	Abstimmung der Ausführungsplanung	35
2.15	Durchführung der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans	35
2.16	Umweltbaubegleitung	35
2.17	Sicherheit des Eisenbahnbetriebes	36
2.18	Räumliche Begrenzung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme	37
2.19	Räumliche Begrenzung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung	37
2.20	Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Ent- und Versorgung, Verkehr und Baustellen	38
2.21	Wirtschaftswege, Vorgewende, Entwässerungsanlagen	40
2.22	Leitungsarbeiten	41
2.23	Verkehrslärmschutz	41
2.23.1	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	42
2.23.2	Entschädigung zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen	42
2.23.3	Entschädigung für verbleibende Lärmbeeinträchtigungen der Außenwohnbereiche	42
2.24	Abstimmung des Aufbaus des Erdbauwerks Gleisfelderweiterung K26.15	42
2.25	Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund vorhabensbedingter Spätfrostereignisse	43
2.26	Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund baubedingter Staubentwicklung	43
2.27	Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund belasteten Porenwassers	43
2.28	Vernässungsmaßnahmen	44
2.29	Vereinbarungen und Zusagen	44
2.30	Allgemeiner Auflagenvorbehalt	44
2.31	Baubeginn	44
2.32	Nebenbestimmungen zur NDO-Pipeline	44
2.33	Bodenanker	54
2.34	Keine Beleuchtung der Unterführung Moorburger Alter Deich, BW K26.21	55
2.35	Vogelschlag verhinderndes Dekor bei transparenten Lärmschutzwänden	55
2.36	Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen vor Baubeginn	55
2.37	Zulassung der Freileitungen und zugehörigen Masten nach § 9 FStrG	55
2.38	Entschädigung für Verkleinerung des Jagdbezirks und Erschwernisse bei der Jagdausübung	55
2.39	Kampfmittel	55
2.40	Windkraftanlagen	56
3	HINWEISE	56
3.1	Flächen-, Längen- und Höhenangaben	56
3.2	Umfang der Zulassung	56
3.3	Fernstraßenrechtliche Widmung	58
3.4	Einvernehmen	58
3.5	Kampfmittel	58

3.6	Entschädigungen	59
3.7	Kostentragung	61
3.8	Einwendungsdarstellung im Beschluss	61
4	BEGRÜNDUNG	62
4.1	Verfahren	62
4.1.1	Antrag und 1. Auslegung	62
4.1.2	Erster Erörterungstermin	62
4.1.3	Erster Änderungsantrag und 2. Auslegung	63
4.1.4	Zweiter Änderungsantrag und 3. Auslegung	63
4.1.5	Zweiter Erörterungstermin	64
4.1.6	Dritter Änderungsantrag	64
4.2	Planungsziele und wesentliche Planungsmerkmale	65
4.3	Planrechtfertigung; Erforderlichkeit und Bemessung des Neubaus	67
4.4	Linienbestimmung	74
4.5	Abschnittsbildung	76
4.6	Verkehrsprognose	78
4.7	Variantenprüfung	81
4.7.1	Variantenuntersuchung zur A26 / gewählte Linie	81
4.7.1.1	Gewählte Linie (Vorzugsvariante)	82
4.7.1.2	Großräumige Varianten	83
4.7.1.3	Varianten nördlich der A26	83
4.7.1.4	Varianten südlich der A26 West	84
4.7.2	Variantenuntersuchungen zum Autobahndreieck HH-Süderelbe	93
4.7.2.1	Lage des Knotenpunktes	93
4.7.2.2	Varianten für das Autobahndreieck HH-Süderelbe	94
4.7.2.3	Variantenuntersuchung für den Um- und Ausbau der A7	95
4.8	Auswirkungen in der Bauzeit	95
4.8.1	Baulärm	95
4.8.2	Baubedingte Erschütterungen und Setzungen	96
4.8.3	Verkehrliche Auswirkungen	97
4.8.4	Sonstige bauzeitliche Auswirkungen	98
4.9	Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens	98
4.9.1	Verkehrslärm	98
4.9.2	Luftschadstoffe	115
4.9.3	Betriebsbedingte Erschütterungen	122
4.9.4	Verkehrliche Auswirkungen	123
4.9.5	Sonstige betriebsbedingte Auswirkungen	128
4.10	Fragen des Grunderwerbs	132
4.10.1	Allgemeines	133
4.10.2	Vereinbarung	138
4.10.3	Existenzgefährdung	138
4.10.3.1	Betrieb E0038	140
4.10.3.2	Betrieb E0039	147
4.10.3.3	Betrieb E0052	150
4.10.3.4	Betrieb E0060	151
4.10.3.5	Betrieb E0072	153
4.10.4	Sonstiges	156
4.10.4.1	Einwendung E0013	156
4.10.4.2	Einwendung E0015	157
4.10.4.3	Einwendung E0028	161
4.10.4.4	Einwendung E0055	162
4.10.4.5	Einwendung E0062	165
4.10.4.6	Einwendung E0066	165
4.10.4.7	Einwendung E0075	166
4.10.4.8	Einwendung E0079	166
4.10.4.9	Einwendung E0094	167
4.10.4.10	Einwendung E0095	167
4.10.4.11	Einwendung E0119	168
4.10.4.12	Einwendung E0112	168
4.10.4.13	Einwendungen E0101	170

4.10.4.14	Einwendungen NDO Ölpipeline	176
4.11	Ausführungsplanung	178
4.12	Umweltverträglichkeitsprüfung	179
4.12.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG a.F.	179
4.12.1.1	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt	180
4.12.1.2	Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik	180
4.12.1.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen	181
4.12.1.3.1	Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit	181
4.12.1.3.2	Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	184
4.12.1.3.3	Schutzgut Boden	190
4.12.1.3.4	Schutzgut Wasser	192
4.12.1.3.5	Schutzgut Klima/Luft	195
4.12.1.3.6	Schutzgut Landschaft	197
4.12.1.3.7	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	199
4.12.1.3.8	Wechselwirkungen	200
4.12.2	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG a.F.	200
4.12.2.1	Auswirkungen auf den Menschen und die menschlichen Gesundheit	200
4.12.2.2	Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt	201
4.12.2.3	Auswirkungen auf den Boden	202
4.12.2.4	Auswirkungen auf das Wasser	203
4.12.2.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft	204
4.12.2.6	Auswirkungen auf die Landschaft	205
4.12.2.7	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter	206
4.12.2.8	Einwendungen und Stellungnahmen zur UVS	206
4.12.2.9	Medienübergreifende Gesamtbewertung	221
4.13	FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG	222
4.13.1	Natura 2000-Gebiete	222
4.13.2	FFH-Verträglichkeitsstudie	223
4.13.2.1	Beschreibung der vom Vorhaben betroffenen SGs in ihren Erhaltungszielen	224
4.13.2.2	Wirkfaktoren und Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens	225
4.13.2.3	Maßgebliche Bestandteile der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Arten	230
4.13.2.4	Mögliche Auswirkungen der ermittelten Faktoren	233
4.13.2.5	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung	235
4.13.2.6	Entwicklungsprognose bei Projektverwirklichung	239
4.13.2.7	Entwicklungsprognose ohne Projektverwirklichung	241
4.13.2.8	Mögliche kumulierende Vorhaben	242
4.13.2.9	Beurteilung der Erheblichkeit der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele	244
4.13.3	Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG	246
4.13.3.1	Alternativenprüfung gem. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG	246
4.13.3.1.1	Variante 93	248
4.13.3.1.2	Variante 91	250
4.13.3.1.3	Fazit zur Alternativenprüfung gem. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG	253
4.13.3.2	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gemäß § 34 Abs. 3 Nr.1 BNatSchG	255
4.13.3.3	Kohärenzsicherungsmaßnahmen	258
4.14	Artenschutz	266
4.14.1	Kurzbeschreibung des Vorhabensgebietes	268
4.14.1.1	Lage und Abgrenzung	268
4.14.1.2	Beschreibung des Untersuchungsraums	269
4.14.2	Beschreibung des Vorhabens	271
4.14.2.1	Trassenverlauf	271
4.14.2.2	Autobahndreieck A7 / A26 (AD HH-Süderelbe)	271
4.14.2.3	Anschlussstellen	271
4.14.2.4	Querungen Straßen / Hafenbahn	272
4.14.2.5	Kreuzungen mit Gewässern	272
4.14.2.6	Querschnitt	272
4.14.2.7	Gradienten	272
4.14.2.8	Lärmschutz	273
4.14.2.9	Kleintierdurchlässe	273

4.14.2.10	Angaben zur Dauer und zum Zeitplan der Baumaßnahmen	273
4.14.2.11	Umverlegung der NDO-Mineralölföhrleitung	274
4.14.3	Methode und Datengrundlage zur Ermittlung der zu berücksichtigenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie der europäischen Vogelarten	274
4.14.4	Relevanzprüfung	277
4.14.4.1	Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	277
4.14.4.2	Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	277
4.14.4.3	Europäische Vogelarten	279
4.14.4.4	Sonstige Arten	280
4.14.5	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, CEF- und FCS-Maßnahmen	280
4.14.6	Konfliktanalyse – artenschutzrechtliche Konflikte und notwendige Maßnahmen zu deren Vermeidung	285
4.14.6.1	Wirkfaktoren	285
4.14.6.2	Saugetiere des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	285
4.14.6.2.1	Fischotter	285
4.14.6.2.2	Biber	287
4.14.6.2.3	Fledermausarten ohne signifikante Vorkommen/ohne Beeinträchtigungen im Sinne von § 44 Abs. 1 BNatSchG	289
4.14.6.2.4	Fledermausarten deren Beeinträchtigung (ohne Maßnahmen) im Sinne von § 44 Absatz 1 BNatSchG prognostiziert wird	300
4.14.6.2.4.1	Breitflügelfledermaus	300
4.14.6.2.4.2	Rauhautfledermaus	302
4.14.6.2.4.3	Wasserfledermaus	303
4.14.6.2.4.4	Zwergfledermaus	304
4.14.6.2.4.5	Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG	305
4.14.6.3	Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	310
4.14.6.4	Insekten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	314
4.14.6.5	Weichtiere des Anhangs IV der FFH-Richtlinie	315
4.14.6.6	Brutvogelarten des Anhangs I der VSchRL	316
4.14.6.6.1	Blaukehlchen	316
4.14.6.6.2	Neuntöter	318
4.14.6.6.3	Wachtelkönig	319
4.14.6.7	In Hamburg gefährdete oder seltene Brutvogelarten	323
4.14.6.7.1	Bekassine	323
4.14.6.7.2	Bluthänfling	327
4.14.6.7.3	Braunkehlchen	329
4.14.6.7.4	Feldlerche	332
4.14.6.7.5	Feldschwirl	335
4.14.6.7.6	Gartenrotschwanz	338
4.14.6.7.7	Gelbspötter	340
4.14.6.7.8	Grauschnäpper	344
4.14.6.7.9	Hausperling	347
4.14.6.7.10	Kiebitz	349
4.14.6.7.11	Kleinspecht	352
4.14.6.7.12	Kuckuck	355
4.14.6.7.13	Mäusebussard	357
4.14.6.7.14	Nachtigall	360
4.14.6.7.15	Pirol	362
4.14.6.7.16	Rauchschwalbe	364
4.14.6.7.17	Schleiereule	366
4.14.6.7.18	Sperber	368
4.14.6.7.19	Steinschmätzer	370
4.14.6.7.20	Stieglitz	372
4.14.6.7.21	Sumpfrohrsänger	375
4.14.6.7.22	Teichralle	379
4.14.6.7.23	Wiesenpieper	381
4.14.6.8	Ungefährdete, häufige Brutvogelarten (Höhlen- und Nischenbrüter der Gehölze und Gebäude)	385
4.14.6.9	In Hamburg nicht gefährdete Brutvogelarten ohne besondere Lebensraumansprüche	387
4.14.6.9.1	Ungefährdete Frei- und Bodenbrüter der Gebüsche und Gehölze	387

4.14.6.9.2	Ungefährdete Brutvögel der Acker- und Grünlandbereiche	388
4.14.6.9.3	Ungefährdete Brutvögel der Gewässer	389
4.14.6.9.4	Ungefährdete Brutvögel der Siedlungsbereiche	390
4.14.7	Stellungnahmen und Einwendungen zum Artenschutz	391
4.14.8	Zusammenfassung	422
4.15	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	423
4.15.1	Zusammenfassung der wesentlichen Beeinträchtigungen	426
4.15.2	Zusammenfassung der wesentlichen Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen	429
4.15.3	Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	434
4.15.4	Bilanzierung	438
4.15.5	Biotopschutz	442
4.15.6	Stellungnahmen und Einwendungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan	443
4.16	Vereinbarkeit mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie	470
4.17	Veränderungen von Oberflächengewässern und Grundwasser	474
4.18	Wasserwirtschaftliche Belange	483
4.19	Stellungnahmen	486
4.19.1	E.ON Hanse AG / E.ON Hanse Wärme GmbH / HanseWerk Natur GmbH / Netzcenter Hittfeld	486
4.19.2	Dataport	487
4.19.3	Hamburg Wasser	487
4.19.4	Hamburger Wasserwerke GmbH	487
4.19.5	Versatel Ost GmbH, 1&1 Versatel Deutschland GmbH	491
4.19.6	Gasnetz HH	492
4.19.7	Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH)	492
4.19.8	GlobalConnect GmbH	492
4.19.9	Vattenfall Europe Netzservice GmbH	492
4.19.10	Stromnetz Hamburg GmbH, Trassenmanagement/Grundstücksbenutzung	496
4.19.11	Deutsche Telekom Technik GmbH	496
4.19.12	50Hertz Transmission GmbH	497
4.19.13	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG	503
4.19.14	Behörde für Inneres und Sport - Polizei Hamburg - Verkehrsdirektion	503
4.19.15	Gemeinde Neu Wulmstorf	511
4.19.16	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation - Amt für Verkehr und Straßenwesen	513
4.19.17	Hamburg Port Authority	515
4.19.18	Naturschutzverein Schlickfall e. V.	528
4.19.19	Bezirksamt Harburg	530
4.19.20	Landwirtschaftskammer Hamburg	535
4.19.21	Wasser- und Bodenverbände (diverse)	536
4.19.22	Wasser- und Bodenverband Moorburg	548
4.19.23	Entwässerungsinteressentschaft Neugraben	551
4.19.24	Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg	553
4.19.25	Landkreis Harburg	560
4.19.26	DB Energie GmbH, Energieversorgung West, Betriebsbereich Nord	561
4.19.27	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, Kreisverband Harburg	562
4.19.28	DB Immobilien Region Nord	562
4.19.29	Behörde für Inneres und Sport – Feuer- und Rettungswache Süderelbe	564
4.19.30	Stadtreinigung Hamburg	565
4.20	Gesamtabwägung	565
5	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	568

1.2 Festgestellte Unterlagen

Zum festgestellten Plan gehören die folgenden Planunterlagen. Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Blau-, Magenta- bzw. Grüneintragungen in Texten und Plänen bzw. durch Deckblätter kenntlich gemacht.

1.2.1 Erläuterungsbericht

Erläuterungsbericht (zugleich allgemeinverständliche Zusammenfassung) aufgestellt am 04.11.2016 und letztmalig geändert am 08.10.2018.

1.2.2 Pläne, Verzeichnisse, Berichte und Gutachten

Nr.	Inhalt	Blatt- Nr.	Datum vom
2	Übersichtskarte	Blatt 1	04.11.2016
3	Übersichtslageplan	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	08.10.2018 08.10.2018 08.10.2018
4	Übersichtshöhenpläne	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	06.12.2017 08.10.2018 08.10.2018
5	Grunderwerb		
5.1	Grunderwerbsverzeichnis	Tabelle	08.10.2018
5.2	Grunderwerbsplan	Blatt 1 Blatt 1.1 Blatt 2 Blatt 3 Blatt 3.1 Blatt 3.2 Blatt 4 Blatt 5 Blatt 6 Blatt 7 Blatt 8 Blatt 9 Blatt 10 Blatt 11 Blatt 12 Blatt 13 Blatt 14 Blatt 15 Blatt 16 Blatt 17 Blatt 18 Blatt 19 Blatt 20	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 04.11.2016 08.10.2018 08.10.2018 08.10.2018 06.12.2017 08.10.2018 04.11.2016 08.10.2018 08.10.2018 08.10.2018 08.10.2018 08.10.2018 04.11.2016 08.10.2018 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016
6	Straßenquerschnitt	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3 Blatt 4	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017

		Blatt 5 Blatt 6 Blatt 7 Blatt 8 Blatt 9 Blatt 10 Blatt 11	06.12.2017 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 08.10.2018 04.11.2016
7	Lageplan	Blatt 1 Blatt 1.1 Blatt 2 Blatt 3 Blatt 3.1 Blatt 3.2 Blatt 4 Blatt 5 Blatt 6 Blatt 7 Blatt 8 Blatt 9 Blatt 10 Blatt 11 Blatt 12 Blatt 13 Blatt 14	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 08.10.2018 06.12.2017 08.10.2018 06.12.2017 06.12.2017 08.10.2018 06.12.2017 08.10.2018 06.12.2017 08.10.2018
8	Höhenplan A7, A26	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3 Blatt 4 Blatt 5 Blatt 6 Blatt 7 Blatt 8 Blatt 9 Blatt 10 Blatt 11 Blatt 12 Blatt 13 Blatt 14	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 08.10.2018 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 04.11.2016 04.11.2016 08.10.2018 04.11.2016 08.10.2018
8.1	Höhenpläne Rampen im AD HH-Süderelbe	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3.1 Blatt 3.2 Blatt 4	06.12.2017 04.11.2016 06.12.2017 04.11.2016 04.11.2016
8.2	Höhenpläne kreuzende Wege und Straßen	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3 Blatt 4	06.12.2017 04.11.2016 08.10.2018 06.12.2017
9	Bauwerksverzeichnis	Tabelle	08.10.2018
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
12.1	Erläuterungsbericht	Text	06.12.2017

12.2	Bestands- und Konfliktplan	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017
12.3	Übersichtsplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	Blatt 1	01.08.2018
12.4	Lageplan der Landschaftspflegerischen Maßnahmen	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3 Blatt 4 Blatt 5 Blatt 6 Blatt 7 Blatt 8 Blatt 9 Blatt 10 Blatt 11 Blatt 12 Blatt 13 Blatt 14	01.08.2018 01.08.2018 01.08.2018 01.08.2018 01.08.2018 06.12.2017 06.12.2017 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016
12.5	Maßnahmenblätter	Text/Tabellen	01.08.2018
13	Wassertechnische Untersuchung		
13.1	Übersichtslageplan der Entwässerung	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	08.10.2018 08.10.2018 06.12.2017
13.3	Entwässerung A26 (Landesgrenze bis Moorburg/Schleusengraben)	Text Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3 Anlage 4 Anlage 9 Anlage 10 Anlage 11 Anlage 12 Anlage 13 Anlage 14 Anlage 17	08.10.2018 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 08.10.2018 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 04.11.2016 06.12.2017
13.4	Entwässerung A7 und AD HH-Süderelbe	Text Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3 Anlage 4 Anlage 5 Anlage 6 Anlage 7 Anlage 8 Anlage 9 Anlage 10 Anlage 11a Anlage 11b	08.10.2018 18.07.2016 18.07.2016 18.07.2016 18.07.2016 18.07.2016 18.07.2016 18.07.2016 18.07.2016 22.06.2010 20.01.2014 18.11.1985 30.07.2002

		Anlage 11c Anlage 12 Anlage 13 Anlage 14 Anlage 15 Anlage 16 Anlage 17 Anlage 18 Anlage 20 Anlage 21	09.11.1988 18.07.2016 01.04.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016
13.5	Bauzeitliche Entwässerung	Teil 1 (Text) Teil 1 (Blatt 1) Teil 1 (Blatt 2) Teil 2 (Text) Teil 2 (Anhang) Teil 2 (Anhang 1) Teil 2 (Anhang 2.1) Teil 2 (Anhang 2.2) Teil 2 (Anhang 2.3) Teil 2 (Anhang 3.1) Teil 2 (Anhang 3.2) Teil 2 (Anhang 3.3) Teil 2 (Anhang 3.4) Teil 2 (Anhang 3.5) Teil 2 (Anhang 3.6) Teil 2 (Anhang 4.1) Teil 2 (Anhang 4.2) Teil 3 (Text) Teil 3 (Anlage 1) Teil 3 (Anlage 2)	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 01.08.2018 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 01.08.2018 04.11.2016 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017
13.6	Wassertechnischer Nachweis für den Parallelgraben und Hauptwettern	Text Dokument 1.1 Dokument 2 Dokument 3 Dokument 4 Anlage 1 Anlage 2.1 Anlage 2.2 Anlage 2.3 Anlage 2.4.1a Anlage 2.4.1b Anlage 2.4.2a Anlage 2.4.2b Anlage 2.4.3a Anlage 2.4.3b Anlage 2.4.4a Anlage 2.4.4b Anlage 2.5.1 Anlage 2.5.2 Anlage 2.5.3 Anlage 2.6	31.10.2016 04.11.2016 13.07.2016 13.07.2016 13.07.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 13.07.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 13.07.2016

		Anlage 3.1 Anlage 3.2 Anlage 3.3 Anlage 3.4 Anlage 3.5	04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 26.08.2016 30.08.2016
13.7	Wassertechnische Anlage Nordwettern	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3 Blatt 4 Blatt 5 Blatt 6 Blatt 7a Blatt 7b Blatt 8 Blatt 9 Blatt 10 Blatt 11 Blatt 12 Blatt 13	04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016
13.8	Hydraulische Querschnitte westlich Bau-km 0+600	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3 Blatt 4 Blatt 5	06.12.2017 04.11.2016 04.11.2016 04.11.2016 06.12.2017
13.9	Hydraulische Querschnitte östlich Bau-km 0+600	Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	06.12.2017 01.08.2018 06.12.2017
17.5	UVS	Text Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3 Anlage 4 Anlage 5 Anlage 6 Anlage 7 Anlage 8 Anlage 9 Anlage 10 Anlage 11 Anlage 12	06.12.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017 01.11.2017
23	Umverlegung der 34“ Mineralölfernleitung im Zuge des Autobahnbaus A26/A7 in Hamburg		
23.1	Unterlage gem. TRFL, Anhang I	U23.1.1 U23.1.2 U23.1.3 U23.1.4 U23.1.5 U23.1.6 U23.1.7	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017

		U23.1.8 U23.1.9 U23.1.10 U23.1.11 U23.1.12 U23.1.13 U23.1.14 U23.1.15	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017
23.2	Technische Beschreibung zur Umverlegung mittels Horizontalspülbohrverfahren	U23.2.1 U23.2.2 U23.2.3 U23.2.4 U23.2.5 U23.2.6 U23.2.7 U23.2.8 U23.2.9 U23.2.10 U23.2.11 U23.2.12 U23.2.13	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017
23.3	Wasserrechtliche Genehmigung für den Neu- und Rückbau	Bericht U23.3.2 U23.3.3	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017
23.4	Geotechnischer Bericht	U23.4.1 U23.4.2 U23.4.3 U23.4.4 U23.4.5	06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017 06.12.2017

1.3 Weitere Unterlagen

Die folgenden Unterlagen haben in die Entscheidung Eingang gefunden, ohne Gegenstand der Planfeststellung zu sein.

Nr.	Inhalt
10	Luftschadstoffuntersuchung
10.1	Kaltluftgutachten
11	Lärmtechnische Untersuchung
11.1	Erläuterungsbericht
11.2	Lärmtechnische Übersichtslagepläne
11.3	Lärmtechnische Lagepläne
11.4	Emissionspegelberechnungen
11.5	Zusammenstellung des passiven Lärmschutzes
11.6	Zusammenstellung der Beurteilungspegel
11.7	Variantenberechnung und Kostenschätzung
11.8	Gesamtlärm

12.6	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit ergänzender Beurteilung für die Verlegung der NDO-Pipeline
12.7	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
14	FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH-Ausnahmeprüfung
14.1	FFH-Verträglichkeitsprüfung
14.2	FFH-Ausnahmeprüfung
15	Verkehrsprognose 2030, PTV 2015
16	Bauwerksskizzen (nur Großbauwerke und artenschutzrelevante Bauwerke)
17.1	Bodenfunktionsbewertungen
17.2	Faunistische Untersuchungen
17.3	Querungshilfen (MAQ)
17.4	VSG Moorgürtel
18	Lärm (zusätzliche Unterlagen)
18.1	Fachbeitrag Lärm zur UVS (LSBG 2013)
18.2	Zusätzliche LS-Varianten A7 (IBA 2013)
19	Landwirtschaft
19.1	Machbarkeitsuntersuchung Viehtrift westl. Waltershofer Straße
19.2	Betriebskonzept trassennahe A/E Flächen
20	Baugrund
20.1	Darstellung der Baugrundaufschlüsse
20.2	Gutachten zur Befahrbarkeit des Unterhaltungsweges Nordwettern für WEA Betreiber
21	Leitungspläne
22	Baufeldfreimachung und -erschließung
22.1	Östlich Bau-km 0+600 (A26)
22.2	Westlich Bau-km 0+600 (A26)
	Kurzbericht „Neubau der A26 – Ersatzmaßnahme in Hamburg-Curslack Hydraulische Berechnungen für die Sielgräben 15, 16 und 17“ vom 16.09.2015

2 NEBENBESTIMMUNGEN

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten, entsprechend auszuschreiben, bei der Vergabe durch Aufnahme entsprechender Bestimmungen in Bauverträge und Leistungsbeschreibungen zu gewährleisten, beauftragte Unternehmen auf die Nebenbestimmungen und die Pflicht zu deren Beachtung hinzuweisen sowie die im Planfeststellungsverfahren, insbesondere im Erörterungstermin, abgegebenen Zusagen einzuhalten bzw. für deren Einhaltung durch beauftragte Unternehmen zu sorgen. Die Bauausführung ist entsprechend zu überwachen.

Soweit Gesetze, Verordnungen, DIN-Normen, technische Regelwerke etc. weitergehende Bestimmungen enthalten, bleiben diese von den nachfolgenden Nebenbestimmungen unberührt.

Neben den ausdrücklich aufgeführten Nebenbestimmungen sind auch die weiteren Regelungen der Planfeststellungsbehörde, wie sie sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben, zu beachten. Regelungen, die im begründenden Teil insbesondere im Zusammenhang mit den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen getroffen werden, binden die Vorhabensträgerin

gleichermaßen wie im verfügenden Teil getroffene Entscheidungen, ohne dass erstere in jedem Einzelfall explizit auch im verfügenden Teil aufgeführt werden. Es wird durch diese Vorgehensweise vermieden, dass jede einzelne Entscheidung auch im Detail zusätzlich Gegenstand einer Nebenbestimmung sein und so doppelt aufgeführt werden müsste.

Die Begründung der Nebenbestimmungen ist den jeweiligen Fachkapiteln zu entnehmen.

2.1 Zustandsfeststellung

Vor Beginn der Bauarbeiten ist an baulichen Anlagen Dritter, die ganz oder teilweise weniger als 150 m von dauerhaft oder vorübergehend für die Herstellung des Autobahnausbaus in Anspruch zu nehmenden Flächen entfernt sind oder die sich sonst im Gefahrenbereich der Baustelle befinden, der vorhandene bauliche Zustand auf Kosten der Vorhabensträgerin durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen festzuhalten, sofern der Eigentümer dies verlangt. Im Bereich der Straße Hinterdeich beträgt der Ermittlungsradius 600 m (vgl. Vereinbarung vom 22.12.2014).

Eine nach Art und Erstreckung geeignete Zustandsfeststellung vor Baubeginn ist auch in der Umgebung der Flächen vorzunehmen, auf denen aus naturschutzfachlichen Gründen eine flächendeckende Anhebung der Wasserstände erfolgen soll, um die Vernässung angrenzender Grundstücke zu verhindern bzw. einer solchen ggf. entgegensteuern zu können.

Eine nach Art und Erstreckung geeignete Zustandsfeststellung vor Baubeginn hat auch für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen zu erfolgen, um Art und Ausmaß evtl. baubedingter Beeinträchtigungen durch z. B. Staub, belastetes Porenwasser, Versackungen und Vernässungen feststellen zu können.

Es ist vor Baudurchführung eine Beweissicherung der betroffenen Anlagen des öffentlichen Hochwasserschutzes durchzuführen.

2.2 Umweltauswirkungen in der Bauzeit

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, während der Durchführung der Baumaßnahme die Einhaltung der aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsbestimmungen sowie der VDI-Richtlinien und sonstigen rechtlichen und technischen Vorschriften zur Minderung von Immissionsbelastungen zu beachten. Schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG). Auch die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ und Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“, sind zu beachten.

Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind. Die Vorhabensträgerin hat im Bauvertrag lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren vorzuschreiben, soweit dies bautechnisch möglich ist.

Um das Brutgeschehen des Wachtelkönigs nicht zu stören, dürfen die Baumaßnahmen in der Zeit von Ende April bis Ende Juli ausschließlich tagsüber stattfinden. Eine nächtliche Verlärmung des Raums zum Zeitpunkt der störepfindlichen Rufaktivitäten des Wachtelkönigs ist auszuschließen.

Im Rahmen von baubedingten Flächenbeanspruchungen und Versiegelungen sind durch die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerplätzen, Baustellenzufahrten sowie durch Bodenentnahmen und Abgrabungen Flächenverluste in dem Europäischen Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ für den Wachtelkönig und Neuntöter zu vermeiden.

Die absehbar von den Bauarbeiten betroffenen Anlieger sind rechtzeitig vorab von dem Beginn und der voraussichtlichen Art und Dauer der jeweils geplanten Baumaßnahmen zu unterrichten, soweit es sich um größere Bauabschnitte handelt und die davon ausgehenden Beeinträchtigungen über ein übliches Maß von Bauarbeiten in der Nachbarschaft hinausgehen. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin den Anliegern einen Ansprechpartner vor Ort zu benennen, an den sie sich im Hinblick auf bauzeitliche Beeinträchtigungen jederzeit wenden können (vgl. hierzu auch Ziffer 2.20).

Die Verwendung von Rammen in der Nähe von Gebäuden darf aus Gründen des Lärm- und Erschütterungsschutzes nur im Ausnahmefall erfolgen. Ein solcher Ausnahmefall ist beispielsweise gegeben, wenn das Einbringen aufgrund bodenmechanischer Hemmnisse mit erschütterungsärmeren oder leiseren Einbringverfahren nicht zum Erfolg führt oder ein Gründungselement mittels des erschütterungsärmeren oder leiseren Einbringverfahrens nicht die statisch erforderliche Endfestigkeit erreicht. Die Vorhabensträgerin hat zu gewährleisten, dass das Rammen nur im Rahmen der Erforderlichkeit angewandt wird. Eine später z. B. im Rahmen der Ausschreibung oder der Bauausführung entwickelte, hiervon abweichende Vorgehensweise bleibt unbenommen, wenn und soweit sie das vorstehend umschriebene Erschütterungs- und Lärmschutzziel in gleichwertiger Weise verfolgt. Auch andere Baugeräte, die mit einer Erschütterungswirkung verbunden sind (z.B. Vibrationswalzen), dürfen in der Nähe von Gebäuden, insbesondere innerhalb eines Abstandes von 20 m, nur im Ausnahmefall verwendet werden. Auch hier sind grundsätzlich Bauverfahren zu wählen, die eine Minimierung der Beeinträchtigungen bewirken. Ausgenommen sind auch hier lediglich Einzelfälle, in denen sich bei der Bauausführung herausstellen sollte, dass die Durchführung der Baumaßnahme auf diese Weise nicht oder nur in unverhältnismäßiger Weise möglich ist.

Zur Minimierung impulshaltigen Baulärms ist bei dem Einsatz von Drehbohrgeräten und Baggern auf ein Ausklopfen durch gegenläufiges Drehen des Bohrkopfes bis zum Anschlag oder durch das Anschlagen der Schaufeln zu verzichten und der anhaftende Boden auf andere Weise zu beseitigen.

Um die baubedingten Beeinträchtigungen durch Staub und Luftschadstoffe so gering wie möglich zu halten, sind folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu ergreifen:

- Die unbefestigten Baustraßen sind bei trockenen Wetterlagen zu befeuchten,
- durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abdeckung, Beregnung, Binden mit Zellulosekleber o.ä.) ist sicherzustellen, dass es insbesondere bei Trockenheit oder windigem Wetter nicht zu Verwehungen offener Baumaterialien oder Erdmassen kommt,
- es sind ausschließlich Transport- und Baufahrzeuge mit Partikelfilter einzusetzen,
- Schmutzmitnahme auf öffentliche Straßen ist so weit wie möglich zu vermeiden, die unvermeidlichen Verschmutzungen sind regelmäßig zu beseitigen.

2.3 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch etc.) sind je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Beseitigung zuzuführen. Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden, die einen Verdacht auf Bodenverunreinigungen begründen (z. B. Verfärbung, Gerüche, Behältnisse), ist die Umweltbaubegleitung umgehend zu benachrichtigen. Ist dies nicht möglich und Gefahr in Verzug, sind das zuständige Bezirksamt oder das Schadensmanagement der Behörde für Umwelt und Energie (Tel.: 040 42840-2300, E-Mail: schadensmanagement@bue.hamburg.de - außerhalb der Dienstzeiten erfolgt die Alarmierung über die Polizei, Tel.: 110) zu benachrichtigen.

Untersuchung, Bewertung, Umgang und Verbleib haben sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz samt Nebenverordnungen, dem Hamburgischen Abfallwirtschaftsgesetz (HmbAbfG), dem Gesetz zum Schutz des Bodens (HmbBodSchG, BBodSchG), der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchVO) sowie den anerkannten Regeln der Technik zu richten (z. B. die Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall LAGA). Es ist dafür zu sorgen, dass kein Kontakt pechhaltigen Asphaltaufruchs mit Grund- und Oberflächenwasser entsteht.

Die bei der Errichtung des Hafenbahntunnels entstehenden Baugrubenseitenräume sind mit dem im Baufeld gewonnenen Torf zu verfüllen, um die Schutzfunktion der Torfschicht wiederherzustellen.

2.4 Gewässerbelange

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in angrenzende Gewässer und das Grundwasser ist zu verhindern. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat, insbesondere in Anbetracht des betroffenen Wasserschutzgebietes Süderelbmarsch/Harburger Berge sowie des durch die Ausgleichsmaßnahme 4E betroffenen Wasserschutzgebietes Curslack/Altengamme unter Beachtung der wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften (z. B. §§ 5 Abs. 1, 32, 48 Abs. 2, 55 Abs. 2 WHG, § 28 a HWaG, Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), die „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen

und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetriebern", die Technischen Regeln „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ der LAGA mit den für Hamburg geltenden, ergänzenden Bestimmungen) zu erfolgen. Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken.

Die Verschleppungsgefahr von Schadstoffen aus dem Oberboden in grundwasserführende Schichten ist durch sachgemäße Auswahl der Pfahlsysteme zu minimieren, z. B. durch Pfähle, die keinen Ringraum bilden und daher keine Umläufigkeit am Pfahl ermöglichen. Das Entstehen hydraulischer Verbindungen zwischen der Geländeoberfläche und dem ersten Hauptgrundwasserleiter ist zu verhindern. Das endgültig gewählte Pfahlsystem ist vor Baubeginn mit BSU/U12 abzustimmen. Bei der Herstellung von geotextillummantelten Sandsäulen ist der untere Bereich der Säulen über eine Höhe von mindestens 2 m über UK der organischen Weichschicht durch den Einbau eines Sand-Bentonit-Gemisches abzudichten. Als Abdichtungsmaterial wird ein Sand-Bentonit-Gemisch verwendet, welches eine mindestens um den Faktor 10 geringere Durchlässigkeit als der anstehende Torf aufweist. Zur sicheren Gewährleistung der Einhaltung der Abdichtungshöhe bezogen zur UK der organischen Weichschicht werden von der Arbeitsebene aus vorlaufend Drucksondierungen in einem Rasterstand von rd. 25 m ausgeführt, mit denen die kompakte Weichschichtunterkante sicher festgestellt werden kann. Ferner werden vor Beginn und während der Ausführung Durchlässigkeitsversuche an dem Sand-Bentonit-Gemisch durchgeführt (Kontrollprüfungen) und zu Beginn durch Bohrungen in der Sandsäule die Höhenlage und Qualität der Abdichtung stichprobenhaft geprüft. Die Kontrollmaßnahmen werden in einem Qualitätssicherungskonzept festgelegt und vor Baubeginn mit der BUE abgestimmt.

Auch die zur Sicherung der Wassertransportleitung und der Fernwärmeleitung geplanten Spundwandrahmen zur Lastabtragung sind so herzustellen, dass beim Durchstoßen der Torfschicht keine Wegigkeiten entlang der Spundwände entstehen. Bei der Umlegung von Leitungen und Kabeln z. B. mittels HDD-Verfahren dürfen ebenfalls keine Wegigkeiten durch die Torfschicht entstehen.

Bei der Herstellung von Gewässern darf die das Grundwasser schützende Torfschicht nicht durchstoßen werden. Es ist eine Restmächtigkeit des Torfes von mindestens 2 m zu erhalten. Hydraulische Grundbrüche sind durch bautechnische Maßnahmen dauerhaft zu verhindern.

Bei der Gestaltung der neu anzulegenden Gewässerabschnitte, insbesondere der Moorwettern, hat sich die Maßnahmenplanung zur Umsetzung der WRRL an den dort formulierten Zielvorgaben und Leitbildern zu orientieren.

Baugrubenwasser ist ordnungsgemäß zu reinigen. Zur Minimierung der bauzeitlichen Einsickerung von Baugrubenwasser in den Grundwasserleiter bei der Entnahme der Weichschichten im Bereich des Hafenbahntunnels ist der Wasserüberstau in der Baugrube nach Möglichkeit unterhalb der maximalen Werte zu halten, die der Auswirkungsprognose zugrunde liegen (0,7 m während und 0,2 m nach der Entnahme der Weichschichten).

Zur Minimierung der Querschnittsreduzierung von Aufstau- und Absenkeffekten im Grundwasser durch das Trogbauwerk, ist das Absetzniveau der Baugrubenwände auf das Mindestmaß zu begrenzen und wenn möglich im Grundwasserleiter hydraulische Fenster durch gestaffelte Tiefen der Spundwandbohlen bzw. reduzierte Schlitzwandtiefen in den Randbereichen herzustellen. Alternativ sind die Baugrubenwände im Endzustand zurückzubauen oder unterhalb der Tunnelsohle zu kürzen.

Zur qualitativen und quantitativen Überwachung des Grundwassers während der Trogbauarbeiten ist ein geeignetes Überwachungskonzept mit der BUE/U12 abzustimmen. Sollte sich nach Herstellung der Unterwasserbetonsohle herausstellen, dass die Baugrube nicht wasserdicht ist, ist für die notwendige vorübergehende Grundwasserabsenkung rechtzeitig vorher bei der BUE/U12 eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen. Dies gilt auch für weitere notwendige vorübergehende Grundwasserabsenkungen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung und vor Baubeginn ist die Errichtung von Förderbrunnen zur Versorgung der Trogbaustelle mit Wasser bei der BUE/U12 zu beantragen.

Aufgrund der hohen Grundwasserstände im 1. Hauptgrundwasserleiter sind, damit kein Grundwasser nach oben drücken und zu Geländevernässungen führen kann, die Ringräume der Brunnen der bauzeitlichen Brunnengalerie im Bereich der geringdurchlässigen Deckschichten vollständig abzudichten. Dies gilt ebenso beim Rückbau der Brunnen.

Die Beschaffenheit des Baugrubenwassers des Hafanbahntunnels ist während der Herstellung kontinuierlich bezüglich der Einhaltung der Beurteilungswerte zu überwachen. Eine geeignete Beschaffenheit des Baugrubenwassers ist ggf. durch den Verschnitt des Zuleitungswassers mit sauberem Wasser oder durch eine geeignete Steuerung der Aufbereitungsanlage sicherzustellen. Ggfs. ist das im Kreislauf geführte Baugrubenwasser aufzubereiten. Die einzuhaltenden Grenzwerte werden im Rahmen der Ausführungsplanung durch die BUE/U12 festgelegt. Bei der Herstellung der zur Steuerung des Prozesses notwendigen Puffer- und Absetzbecken darf die vorhandene Torfschicht nicht durchstoßen werden.

Die Versorgung der Baumaschinen und Fahrzeuge mit Betriebsstoffen ist nur auf speziell hergerichteten, gegenüber diesen Stoffen flüssigkeitsdichten Flächen vorzunehmen. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Wasserschutzgebiete.

Sowohl das dauerhaft als auch das bauzeitlich abzuleitende eisenhaltige Grundwasser ist in Abstimmung mit der BUE, U12, sowie mit der zuständigen Wasserbehörde des Bezirksamts vor der Einleitung in Oberflächengewässer mittels hierzu geeigneter Anlagen zu behandeln. Insbesondere ist das durch das Überschüttverfahren als auch bei der Verwendung aufgeständerter Gründungspolster und geotextilummantelter Sandsäulen ausgepresste, eisen- und ammoniumhaltige Porenwasser vor der Wiedereinleitung in die Vorflut gezielt abzuleiten und aufzubereiten, vgl. Unterlage 13.5. Bei der Herstellung der Porenwasserbehandlungsanlagen ist darauf zu achten, dass die Grabensohle keinen

Kontakt zum Grundwasserkörper aufweist, damit keine Versickerung von Porenwasser bzw. von Eisenpartikeln in den Grundwasserkörper stattfinden kann.

Zur Minimierung des Porenwasserabflusses beim Aushub der Weichschichten und insbesondere beim Torfaushub ist ein störungsarmes Verfahren (z.B. scharfkantige Greifer) einzusetzen. Die Aushubarbeiten werden so ausgeführt, dass hydraulische Grundbrüche sicher vermieden werden.

Die Porenwasserbehandlungsanlagen sind regelmäßig zu warten und einer Funktionskontrolle zu unterziehen. Hierüber ist für jede Porenwasserbehandlungsanlage ein Betriebstagebuch mit Angaben über Probestelle, Probezeit, Probemenge und Probenehmer, Analysenergebnissen der Untersuchungen, Angaben über die Einleitmengen und die Ergebnisse der Funktionskontrollen der gesamten Porenwasserbehandlungsanlage zu führen. Die Betriebstagebücher sind bis zur Inbetriebnahme der A26 jederzeit mit letztem Sachstand für die Mitarbeiter der Wasserbehörde und der Wasser- und Bodenverbände des Einzugsgebiets zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

Während der Baudurchführung sind die Grundwasserstände, die Grundwasserqualität sowie die Effektivität der Porenwasserableitung und -behandlung insbesondere hinsichtlich der Vermeidung beeinträchtigender Wirkungen auf die landwirtschaftlichen Belange durch ein jeweils geeignetes, mit der BUE/U12 abzustimmendes Monitoring des Grundwassers, der umliegenden Gewässer und der angrenzenden Flächen regelmäßig zu überprüfen. Die Beschaffenheit des Baugrubenwassers ist während der Herstellung des Trogbauwerkes kontinuierlich bezüglich der Einhaltung der Beurteilungswerte zu überwachen. Eine geeignete Beschaffenheit des Baugrubenwassers ist erforderlichenfalls durch den Verschnitt des Zuleitungswassers mit sauberem Wasser oder durch eine geeignete Steuerung der Aufbereitungsanlage sicherzustellen. Bei der Herstellung der zur Steuerung des Prozesses notwendigen Puffer- und Absatzbecken darf die vorhandene Torfschicht nicht durchstoßen werden. Die Baugrundgutachten, Ausbauunterlagen, Einmessungen der Grundwassermessstellen und die Analytik des Grund- und Porenwassers sind der BUE/U12 und der Obstbauversuchsanstalt Jork der Landwirtschaftskammer Niedersachsen zur Verfügung zu stellen bzw. zur Einsicht freizugeben.

Zur Bewahrung der Wasserschutzgebiete sind die Anforderungen der Schutzgebietsverordnungen zu beachten. Für die Detailregelungen betreffend die mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach erteilten Befreiungen (Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, Herstellung von Rohrdurchlässen bei der Maßnahme 4E) sind rechtzeitig vor Baubeginn entsprechende Anträge bei der Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, Abteilung Wasserwirtschaft, zu stellen, vgl. Ziffer 3.2.

Für die Bauarbeiten in den Wasserschutzgebieten sind nach Möglichkeit nur Baufahrzeuge, Geräte und Maschinen mit biologisch schnell abbaubaren Hydraulikölen und Schmierstoffen einzusetzen. Das Einleiten, Verregnen und Versickern von Schmutzwasser oder sonstigen wassergefährdenden Stoffen ist unzulässig. Die Transformatoren der Trafostationen sind mit nicht wassergefährdenden Kühl- und Isoliermitteln (Ester, Trockentrafo) zu betreiben.

Zur sicheren Gewährleistung der Einhaltung des Mindestabstandes der Vertikaldräns zur Unterkante der organischen Weichschicht ist vor Baubeginn ein Qualitätssicherungskonzept aufzustellen und mit der BUE/U12 BUE abzustimmen.

Bei den Erkundungsbohrungen oder Bohrungen zur Kampfmittelsondierung sind die Vorgaben des Merkblatts 11 der Behörde für Umwelt und Energie zu beachten. Werden bei den Bohrungen die Torfschichten durchstoßen, ist die Bohrung im Bereich des Torfhorizontes mit den im Merkblatt genannten, gering wasserdurchlässigen Materialien abzudichten.

Sollte durch den Aushub der zur Kampfmittelbergung notwendigen Baugrube der vorhandene Torf vollständig oder nahezu vollständig entnommen oder durchstoßen werden, ist die Schutzwirkung der Deckschicht durch das Einbringen von wasserstauenden Materialien (z. B. ausgehobenes, separat gelagertes Torfmaterial, Dämmmaterial auf Basis mineralischer Füllstoffe, Lehm o. ä.) in einer Mächtigkeit von mindestens 2,0 m wieder herzustellen. Soweit für diese oder andere Maßnahmen vorübergehende Grundwasserabsenkungen erforderlich werden sollten, sind diese rechtzeitig vorher bei der BUE/U12 anzuzeigen bzw. zu beantragen.

Zum Schutz des Grundwassers ist auf die Anlieferung des benötigten Sandes auf die Anwendung des Spülverfahrens zu verzichten.

Vorhandene Grundwassermessstellen sind während der Bauarbeiten vor Beschädigung zu schützen. Dies betrifft insbesondere die Messstellen der Hamburger Wasserwerke (GSEM4/30.F2-F6, GSUE70A.F1 und ggfls. weitere) und der Behörde für Umwelt und Energie, U12 (Messstelle 1486, Oberflächengewässermessstelle 99387 in der Moorwettern und Messstellen 2090, 1089, 8349). Sollten sich einzelne Messstellen im Baufeld befinden und eine Sicherung nicht möglich sein, ist der Ersatzmessstellenbau und Rückbau abzustimmen.

Die im Rahmen der Baugrunderkundung erstellten Grundwassermessstellen sind nach Fertigstellung der Bauarbeiten ordnungsgemäß zurückzubauen, wenn sie nicht von der BUE/U1 übernommen werden oder Auflagen zu weiteren Messungen festgelegt wurden.

Die zur Beobachtung der Porenwassergewinnung in den Weichschichten hergestellten 2"-Messstellen sind beim Rückbau im Bereich der Filterstrecke mit einer Tonmehl-Zementsuspension zu verpressen. Die Dokumentationsunterlagen der Rückbauten ist BUE/U12 zuzusenden.

Die Im Zusammenhang mit den Polderschöpfwerken geplanten Transformatoren sind mit nicht wassergefährdenden Kühl- und Isoliermitteln (Ester, Trockenrafo) zu betreiben.

Die Einbindetiefe der Baugrubenwände für das Trogbauwerk darf maximal bis -15 m NN betragen. Die Einbindetiefe der Bohrpfähle im Bereich des Hafendamms darf maximal bis -19 m NN betragen. Eine Einbindung der Baugrubenwand in den Geschiebemergel darf nicht stattfinden.

Die bei der Errichtung des Trogbauwerkes entstehenden Baugrubenseitenräume sind so zu verfüllen, dass die Schutzfunktion der dort zuvor vorhandenen Torfschicht funktionsgleich wiederhergestellt wird, insbesondere, wenn die Entwässerung der Trogdecke über diesen Seitenraum stattfindet.

Der Horizontalfilterbrunnen HFB 2 der Hamburger Wasserwerke darf durch den Bodenaustausch an der östlichen Böschung der A7 nicht gefährdet werden. Hierzu sind in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Die beiden Stauanlagen an den Nordwettern sind jeweils mit Funkfernsteuerung/Automatik auszustatten.

In und an Gewässern dürfen keine Recyclingwasserbausteine eingebaut werden.

Spätestens 3 Monate nach Herstellung der Ersatzgewässer/ Gewässerumverlegungen sind der zuständigen Wasserbehörde Revisionslagepläne digital und in Papierform zur Verfügung zu stellen.

Die Wasser- und Bodenverbände sind in die Bedienung der Entwässerungsanlagen in ihren Verbandsgebieten einzuweisen.

Die hydraulische Berechnung der Durchlässe an der Obersten Untenburger Witterung ist bei der Wasserbehörde einzureichen.

Die Ausführungsplanung zu den Maßnahmen am Mahlbussen Moorburg ist bei der Wasserbehörde vorab einzureichen.

Die Bewässerungszulaufanlage Beregnungsteich BW K 26.10 ist im Bedienungsbereich mit einer mechanischen Anzeige auszustatten, auf der dargestellt ist, wann die in den Wasserrechtlichen Erlaubnissen L 1/17 und L 2/17 die vorgegebene maximale Öffnungshöhe erreicht ist.

Die Funktionsfähigkeit der am nördlichen Rand des Unterhaltungsweges der Nordwettern liegenden Drainageleitung ist für die Dauer von 10 Jahren nach Inbetriebnahme der A26 zu gewährleisten.

Der Wasserbehörde HPA H213 ist vor Baubeginn, für die Wahrnehmung der Aufgaben nach § 100 WHG (Wasserhaushaltsgesetz), folgendes anzuzeigen bzw. zu übersenden:

Ansprechpartner im Hause des Vorhabensträgers, Ansprechpartner des federführenden Unternehmens zur Bauausführung, Ansprechpartner des ggf. mit Bauaufsicht beauftragten Ingenieurbüros und der Bauzeitenplan, Wechsel in Personen/ Unternehmen sind den zuständigen Wasserbehörden schriftlich mitzuteilen. Der Beginn und das Ende der Arbeiten ist den Wasserbehörden rechtzeitig anzuzeigen. Die Wasserbehörde HPA ist regelmäßig über Ergebnisse des begleitenden Monitorings des „Wassers aus Vertikaldräns“ zu informieren.

Die Vorhabensträgerin hat für die Bauzeit einen ständigen Ansprechpartner für das Wassermanagement zu benennen.

Die Dammverbreiterung östlich A7 ist ohne Vertikaldräns durchzuführen. Die Ausführungsplanung der Dammverbreiterung ist vor Bauausführung mit der HPA/H1 abzustimmen, damit es zu keinen Einflüssen auf das Altspülfeld kommt.

Temporäre Wasserrechtliche Erlaubnis Nr. E 3/18

Darüber hinaus hat das Bezirksamt Harburg am 04.12.2018 eine temporäre wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, während der Bauzeit anfallendes Poren- und Niederschlagswasser der Planänderungsunterlagen 13.5.1 und 13.5.2 entsprechend und unter Beachtung der folgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen, über die aufgeführten 8 Einleitungsstellen in den dort benannten Mengen in die dort benannten Gewässer einzuleiten.

Die Erlaubnis ist befristet auf die Bauzeit der A 26.

Einleitungsstellen und Einleitungsmengen

Nr. der Einleitungsstelle	Bau-km	Gewässer	Einleitmenge [l/s]
EA1	1+180 (nördlich A 26)	Untenburger Schleusengraben	15,0
EA2	2+500 (nördlich A 26)	Moorwettern	10
EA3	2+900 (nördlich A 26)	Moorwettern	5
EA4	3+500 (südlich A 26)	Moorwettern	10
EA5	4+700 (südlich A 26)	Moorwettern	15
EA6	6+320 (südlich A 26)	Moorwettern	15
EA7	7+700 (südlich A 26)	Moorwettern	20
EA8	ca. 0+250 (nördlich A26)	Parallelgraben	39

Für den erforderlichen Rückhalteraum ist eine 30-jährliche Überschreitungshäufigkeit des Rückhalteteilvolumens anzusetzen.

Vor Einleitung in die Gewässer ist das anfallende Porenwasser gemäß der Darstellung der Planänderungsunterlagen 13.5.1 und 13.5.2 in zweistufigen Reinigungsanlagen, bestehend aus Schilfbekken und nachgeschalteten Absetzbereichen, so zu behandeln, dass die nachfolgend genannten Einleitungsgrenzwerte eingehalten werden. Die Porenwasserbehandlungsanlagen sind frühzeitig herzustellen, erst nach einer Etablierungsphase des Schilfes von mindestens einer Vegetationsperiode darf eine Behandlung des Porenwassers erfolgen.

Folgende Einleitwerte, ermittelt aus Stichproben, sind einzuhalten:

abfiltrierbare Stoffe	30 mg/l
pH-Wert	7-8,5
Sauerstoffsättigung	≥ 65%
Eisen gesamt	2,0 mg/3,0 mg/l wenn das Eisen in Huminstoffen gebunden ist
Eisen-II	0,5 mg/l/1,0 mg/l wenn das Eisen in Huminstoffen gebunden ist
Ammonium-N	2,0 mg/l bei Gewässertemperaturen > 10 °C / 4,0 mg/l bei Gewässertemperaturen ≤ 10 °C

Ein Wert gilt auch als eingehalten, wenn die Ergebnisse dieser und der vier vorausgegangenen Untersuchungen in 4 Fällen diesen Wert nicht überschreiten und kein Ergebnis diesen Wert um 100 Prozent übersteigt.

In Abstimmung mit der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg ist ein fachkundiges Büro mit entsprechenden Referenzen im Bereich Retentionsbodenfilter, Pflanzenbehandlungsanlagen, zu beauftragen.

Die Porenwasserbehandlungsanlagen sind einer regelmäßigen Wartung und Funktionskontrolle zu unterziehen. Festgestellte Störungen oder Mängel sind unverzüglich zu beheben.

Die im Rahmen der Eigenüberwachung durchzuführenden Kontroll- und Wartungsarbeiten sind vor Einleitungsbeginn mit der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg abzustimmen.

Im jeweiligen Probenahmeschacht sind Stichproben zu entnehmen:

- am Tag des Einleitungsbeginns
- 7 Tage nach Einleitungsbeginn
- danach alle 2 Wochen

Dieser Untersuchungszyklus ist zu Beginn des Einbaues jeder weiteren Schüttstufe neu zu beginnen.

Die Stichproben sind auf die nachfolgend aufgeführten Parameter untersuchen zu lassen.

Die Analysen dürfen nur von einem akkreditierten externen Labor durchgeführt werden.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sind sofort nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse der Wasserbehörde Bezirksamt Harburg vorzulegen.

Es sind die im Amtlichen Anzeiger veröffentlichten Analysen- und Messverfahren für Abwasseruntersuchungen in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein Notfallplan auszuarbeiten und mit der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg abzustimmen. Werden die nachfolgend aufgeführten Überwachungswerte nicht eingehalten, ist die Einleitung einzustellen, es ist dann gemäß des Notfallplanes zu verfahren.

Zur Sicherung der Ableitung des Poren- und Niederschlagswassers über die vorgesehenen Pumpenanlagen (EWA 8, Zuleitung EWA1) ist im Rahmen der Ausführungsplanung ein Betriebskonzept zu erstellen und mit der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg abzustimmen. Die Pumpenanlagen sind redundant vorzusehen.

Für jede Porenwasserbehandlungsanlage ist ein Betriebstagebuch zu führen. Folgende Angaben sind dort festzuhalten:

- Probestelle, -zeit, -menge und - probenehmer bei sämtlichen Probenahmen
- Analyseergebnisse der Untersuchungen
- Angaben über die Einleitmengen (hierzu ist für jede Einleitstelle die eingeleitete Wassermenge zu erfassen).
- Ergebnisse der Funktionskontrollen der gesamten Porenwasserbehandlungsanlage

Die Betriebstagebücher sind jederzeit mit letztem Sachstand für die Mitarbeiter der Wasserbehörde zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Die Wasserbehörde kann die Überlassung von Durchschriften oder Kopien der Eintragungen verlangen. Die Betriebstagebücher sind bis zur Inbetriebnahme der A 26 aufzubewahren.

Der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg ist ein aktualisierter Übersichtslageplan mit Darstellung aller 8 Porenwasserbehandlungsanlagen und ihrer Einzugsgebiete vor Einleitungsbeginn nachzureichen.

Die Einleitstellen sind so herzustellen, dass keine Schäden an den Gewässerböschungen oder Gewässersohlen entstehen. Sollten sich im Zusammenhang mit der Niederschlagswassereinleitung Ablagerungen oder Auskolkungen im Gewässerbett gebildet haben, so sind diese auf Anordnung der Wasserbehörde zu Lasten des Erlaubnisinhabers zu beseitigen.

Vor jeder Einleitungsstelle ist ein Kontrollschacht, mit Abschieber zur Absperrung am Ablauf, der als Probenahmestelle dient, herzustellen. Die Probenahmestellen sind entsprechend zu kennzeichnen und jederzeit zugänglich und betriebsbereit zu halten.

Die natur- und artenschutzfachlichen Auswirkungen auf die Flächen, die für die Porenwasserbehandlungsanlagen in Anspruch genommen werden sind zu ermitteln, sollte der LBP hierum noch nicht ergänzt sein, ist dies nachzuholen. Die sich aus der natur- und artenschutzfachlichen Betrachtung ergebenden, erforderlichen Maßnahmen sind umzusetzen und werden Bestandteil dieser Wasserrechtlichen Erlaubnis.

Einleitungsbeginn und -ende sind der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg schriftlich mitzuteilen.

Der Widerrufsvorbehalt der Erlaubnis gem. § 18 Abs. 1 WHG gilt insbesondere auch für den Fall, dass die Nebenbestimmungen nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt werden oder Angaben oder Berechnungen in den wasserrechtlichen Unterlagen sich als fehlerhaft erweisen sollten.

Die Gewässer dürfen nur im Rahmen dieser Erlaubnis mit den dazugehörigen Unterlagen benutzt werden.

Der Inhaber dieser Erlaubnis haftet für alle Umwelt-, Sach- und Personenschäden, die sich aus der wasserrechtlich erlaubten Benutzung der Gewässer ergeben.

Von Schadenersatzansprüchen Dritter, die in Verbindung mit dieser erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis stehen oder auf diese begründet werden, ist die Freie und Hansestadt Hamburg durch den Inhaber dieses Bescheides freizuhalten.

Eine Eintragung ins Wasserbuch ist auf Grund der Befristung dieser Erlaubnis nicht vorgesehen.

Wasserrechtliche Erlaubnis Nr. E 4/18

Darüber hinaus hat das Bezirksamt Harburg am 03.12.2018 eine wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, Niederschlagswasser der Fahrbahnen der A 26 und der A7, der Planänderungsunterlagen 13.3 und 13.4 entsprechend und unter Beachtung der folgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen, über die

nachfolgend aufgeführten 5 Einleitungsstellen in den dort benannten Mengen in die dort benannten Gewässer einzuleiten.

Nr. der Einleitstelle	Lage der Einleitstelle Bau-km Rechtswert Hochwert	Einzugsgebiet	Gewässer	Einleitmenge [l/s]
E1	164+982 (westlich A7) R: 3560619 H: 5929103	A7 166+840 bis 165+450	Parallelgraben	134
E2	164+982 (westlich A7) R: 3560619 H: 5929103	A7 165+450 bis 164+480	Parallelgraben	12
E3	0+310 (nördlich A 26)	A7 163+930 bis 164+480 A 26 0+000 bis 0+830	Parallelgraben	18,9
E5	0+518 (südlich A 26) R: 3560160 H: 5929800	A 26 0+830 bis 1+840	Oberste Untenburger Wette- rung	12,6
E9	2+182 (nördlich A 26) R: 3558520 H: 5930040	A26 1+840 bis 7+945	Moorwettern	63 [(13) s. P. 3.1.2]

Für die Ermittlung des erforderlichen Rückhalteraaumes ist für die Einleitstellen 1 bis 3 eine 10-jährliche Überschreitungshäufigkeit, für die Einleitstellen 5 und 9 eine 30-jährliche Überschreitungshäufigkeit des Rückhaltevolumens anzusetzen.

Die Einleitmenge über E 9 von 63 l/s in die Moorwettern wird vorbehaltlich der Ausstattung der Stau-
bauwerke zwischen Moorwettern und Nordwettern mit automatischen fernsteuerbaren Regelungs-
organen erlaubt. Werden die Staubauwehre nicht fernsteuerbar hergestellt, wird die Einleitmenge
auf 13 l/s begrenzt.

Die Koordinaten der Einleitstelle E3, Rechts- und Hochwerte sind nachzureichen.

Vor Einleitung in die Gewässer ist das Niederschlagswasser der Fahrbahnen gemäß der Darstellung
der Planänderungsunterlagen 13.3 und 13.4 in Regenwasserbehandlungsanlagen, (bestehend aus
Geschiebeschächten, Retentionsbodenfilter und Rückhalteanlagen im Bereich der A7 sowie Filter-
und Rückhaltegräben und RiSTWag-Anlagen im Bereich der A26) zu behandeln. Die vorgesehenen
Retentionsbodenfilter und Filtergräben sind frühzeitig herzustellen. In den Retentionsbodenfiltern
darf erst nach einer Etablierungsphase des Schilfes von mindestens einer Vegetationsperiode eine
Behandlung des Niederschlagswassers der Fahrbahnen erfolgen.

In den Filtergräben darf erst nach Aufwuchs der vorgesehenen Begrünung eine Behandlung des Niederschlagswassers der Fahrbahnen erfolgen.

Die Detailplanung der Behandlungsanlagen ist im Zuge der Ausführungsplanung bei der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg einzureichen und abzustimmen.

Vor Inbetriebnahme ist der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg ein Verantwortlicher für die Behandlungs- und Rückhalteanlagen zu benennen.

Die Herstellung der Retentionsbodenfilter und Inbetriebnahme bis zur Aufnahme des Regelbetriebes muss von einem anerkannten Fachbetrieb mit Referenzen im Bereich Retentionsbodenfilter begleitet, kontrolliert und dokumentiert werden. Mit Aufnahme des Regelbetriebes ist der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg die Funktionsfähigkeit der Retentionsbodenfilter nachzuweisen.

Die Methode zur Gewährleistung der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Retentionsbodenfilter hinsichtlich Wasserstand, Durchfluss, Einstau-, Überstau- und Entleerungsverhalten sowie Filterwiderstand ist mit der Wasserbehörde Bezirksamt-Harburg abzustimmen.

Die Retentionsbodenfilter und Rückhalteanlagen sind einer regelmäßigen Wartung und Funktionskontrolle zu unterziehen. Festgestellte Störungen oder Mängel sind unverzüglich zu beheben. Die durchzuführenden Wartungs- und Funktionskontrollarbeiten sind mit der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg abzustimmen. Hierzu ist mit der Ausführungsplanung ein Wartungs- bzw. Unterhaltungskonzept zur Pflege des Retentionsbodenfilters einzureichen. Für die Wartung der Retentionsbodenfilter ist ein schriftlicher Wartungsvertrag mit einem anerkannten Fachbetrieb mit Erfahrung in der Wartung von Retentionsbodenfilter abzuschließen. Eine Kopie der Wartungsberichte ist spätestens einen Monat nach erfolgter Wartung an die Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg zu senden.

Für jeden Retentionsbodenfilter hat der Anlagenbetreiber ein Betriebstagebuch zu führen, in dem jeweils der Zeitpunkt und die Ergebnisse der nachfolgenden aufgeführten Maßnahmen eingetragen werden:

- Wartungs- / Pflegearbeiten des Wartungsfachbetriebes
- Störung und Betriebsausfälle
- Mängel und Mängelbeseitigung
- Reinigung und Entleerungstätigkeiten

Die Betriebstagebücher sind der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg auf Verlangen vorzulegen und mindestens 3 Jahre nach der letzten Eintragung aufzubewahren.

Die Filter und Rückhaltegräben sind nach den Grundsätzen des Arbeitsblatts DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ herzustellen und zu betreiben. Das Verhältnis der jeweils angeschlossenen undurchlässigen Fläche zur jeweiligen Sickerfläche darf maximal 15:1 betragen.

Die Filtergräben sind mit einer bewachsenen Oberbodenschicht mit mindestens 20 cm Humusschicht herzustellen.

Die Herstellung der Filtergräben bis zur Inbetriebnahme muss von einem anerkannten Fachbetrieb mit Referenzen im Bereich Versickerungsanlagen begleitet, kontrolliert und dokumentiert werden. Mit Aufnahme der Inbetriebnahme ist der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg die Funktionsfähigkeit der Filtergräben nachzuweisen.

Die Filter- und Rückhaltegräben sowie die RiStWag-Anlagen sind einer regelmäßigen Wartung und Funktionskontrolle zu unterziehen. Festgestellte Störungen oder Mängel sind unverzüglich zu beheben. Die durchzuführenden Wartungs- und Funktionskontrollarbeiten sind mit der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg abzustimmen. Hierzu ist mit der Ausführungsplanung ein Wartungskonzept, welches auch die RiStWag-Anlagen sowie die Dükerbauwerke umfasst, einzureichen. Für die Wartung der Behandlungs- und Rückhalteanlagen ist ein schriftlicher Wartungsvertrag mit einem anerkannten Fachbetrieb mit Erfahrung in der Wartung von Versickerungsflächen abzuschließen. Eine Kopie der Wartungsberichte ist spätestens einen Monat nach erfolgter Wartung an die Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg zu senden.

Der Anlagenbetreiber hat ein Betriebstagebuch zu führen, in dem jeweils der Zeitpunkt und die Ergebnisse der nachfolgenden aufgeführten Maßnahmen eingetragen werden:

- Wartungs- / Pflegearbeiten des Wartungsfachbetriebes
- Störung und Betriebsausfälle
- Mängel und Mängelbeseitigung
- Reinigung und Entleerungstätigkeiten

Das Betriebstagebuch ist der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg auf Verlangen vorzulegen und mindestens 3 Jahre nach der letzten Eintragung aufzubewahren.

Zur Sicherung der Ableitung des Niederschlagswassers der tiefliegenden Fahrbahnen über die vorgesehenen Pumpwerke ist im Rahmen der Ausführungsplanung ein Betriebskonzept zu erstellen, der Wasserbehörde-Harburg vorzulegen und abzustimmen. Alle Pumpen sind redundant vorzusehen.

Nach Fertigstellung der Behandlungs- und Rückhalteanlagen und vor ihrer Inbetriebnahme sind der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg Bestandspläne digital und in Papierform vorzulegen.

Der Wasserbehörde- Bezirksamt Harburg sind hydraulische Längsschnitte der Filtergräben sowie die unter Punkt 4 aufgeführten Unterlagen in der final überarbeiteten Fassung digital und in Papierform nachzureichen. Insbesondere Pläne, wie z. B. die Einzugsgebietsentwässerungslagepläne sind zu aktualisieren.

Schadensfälle, bei denen durch das Austreten von wassergefährdenden Stoffen von einer Gefährdung eines Gewässers auszugehen ist, sind unverzüglich während der Dienstzeit der zuständigen

Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg Tel.: 42871- 2170, - 3446, -3478, -2152 oder -3334 - zu melden, ansonsten der Behörde für Umwelt und Energie - Schadensmanagement, Tel. 42840-2300 (U. u. über die Polizei Tel. 110) Wurden im Schadenfall ausgelaufene Leichtflüssigkeiten zurückgehalten, ist die gesamte hiervon betroffene Entwässerungs- und Behandlungsanlage unverzüglich zu entleeren und zu reinigen.

Der Erlaubnisinhaber hat für den gesamten Entwässerungsabschnitt der A 26 und der A7 im Bereich des Bezirksamtes Harburg in Abstimmung mit der Feuerwehr und der Polizei ein Gewässerschutzkonzept zu erstellen, in dem insbesondere festzulegen ist, welche Maßnahmen in einem Havariefall zum Schutz der Gewässer an welcher Stelle zu ergreifen sind. Er hat sicherzustellen, dass die in dem Gewässerschutzkonzept vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt werden und hierzu namentlich auch die örtlichen Feuerwehren in Funktion und Wirkungsweise der Entwässerungseinrichtungen einzuweisen und ihnen zur Gefahrenabwehr Zugang zu den Anlagen einzuräumen. Das Havariefallkonzept ist der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg vor Inbetriebnahme der A26 vorzulegen.

Die Einleitungsstellen für das Niederschlagswasser sind entsprechend den Vorgaben der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg zu kennzeichnen.

Die Einleitstellen sind so herzustellen, dass keine Schäden an den Gewässerböschungen oder Gewässersohlen entstehen. Sollten sich im Zusammenhang mit der Niederschlagswassereinleitung Ablagerungen oder Auskolkungen im Gewässerbett gebildet haben, so sind diese auf Anordnung der Wasserbehörde zu Lasten des Erlaubnisinhabers zu beseitigen.

Vor jeder Einleitungsstelle ist eine Probenahmestelle herzustellen. Die Probenahmestellen sind entsprechend zu kennzeichnen und jederzeit zugänglich und betriebsbereit zu halten.

Der Erlaubnisinhaber ist verpflichtet, für sämtliche durch die Niederschlagsentwässerung entstehenden Schäden an den Gewässern aufzukommen.

Gemäß § 65 (2) des Hamburgischen Wassergesetzes müssen die Anlagen von der Wasserbehörde abgenommen werden. Die Erteilung der Abnahmebescheinigung ist vor Inbetriebnahme der Anlagen bei der Wasserbehörde-Bezirksamt Harburg zu beantragen.

Der Widerrufsvorbehalt der Erlaubnis gem. § 18 Abs. 1 WHG gilt insbesondere auch für den Fall, dass die Nebenbestimmungen nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt werden oder Angaben oder Berechnungen in den wassertechnischen Unterlagen sich als fehlerhaft erweisen sollten.

Die Gewässer dürfen nur im Rahmen dieser Erlaubnis mit den dazugehörigen Unterlagen benutzt werden.

Der Inhaber dieser Erlaubnis haftet für alle Umwelt-, Sach- und Personenschäden, die sich aus der wasserrechtlich erlaubten Benutzung der Gewässer ergeben.

Von Schadenersatzansprüchen Dritter, die in Verbindung mit dieser erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis stehen oder auf diese begründet werden, ist die Freie und Hansestadt Hamburg durch den Inhaber dieses Bescheides freizuhalten.

Wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung des Niederschlagswasser in Francop

Darüber hinaus hat die BUE am 12.09.2018 eine wasserrechtliche Erlaubnis erteilt, an den im Lageplan bezeichneten Stellen des Flurstückes 31 der Gemarkung Neugraben und des Flurstückes 1800 der Gemarkung Francop, Francoper Straße/Hinterdeich das auf zwei Abschnitten der Fahrbahn und des Radweges anfallende Niederschlagswasser über zwei 260 m bzw. 150 m lange, max. 0,40 m tiefe Sickermulden zu versickern.

Die hierzu erlassenen Auflagen und Bedingungen der BUE sind einzuhalten:

- Die Sickeranlagen sind, wie in der Hydraulischen Berechnung (Unterlage 13.3C vom 01.08.2018, Anlage 9) dimensioniert und im Lageplan dargestellt, herzustellen.
- Die Sickermulden sind mit einer mindestens 20 cm mächtigen bewachsenen Bodenzone herzustellen und zu bepflanzen.
- Die Sickeranlagen sind ständig in einem betriebsfähigen Zustand zu halten. (§13 WHG).
- In mindestens halbjährlichen Zeitabständen sind die Sickermulden auf eventuelle Ablagerungen hin zu überprüfen. Ablagerungen wassergefährdender Stoffe (wie z. B. Mineralöle, Benzinrückstände, Fette, schädliche Chemikalien usw.), hervorgerufen durch Unfälle o. ä., sind unverzüglich der Wasserbehörde anzuzeigen, nach Absprache zu entfernen und schadlos zu beseitigen. Soweit die Funktionsfähigkeit durch das anfallende Sediment beeinträchtigt wird, ist dieses zu entfernen (§13 WHG).
- Beim evtl. Auftreten von Beeinträchtigungen für Nachbargrundstücke sowie für öffentliche Verkehrswege behält sich die Wasserbehörde die Forderung nach weiteren Maßnahmen, z. B. Vergrößerung der Versickerungskapazität, ausdrücklich vor (§13 WHG).
- Sollte beim Bau der Versickerungsanlagen von der Erlaubnis (Dimensionierung, Anlagentypen, Tiefenlage der Anlagen etc.) abgewichen werden, sind entsprechende Änderungsplanungen mit der Wasserbehörde abzustimmen. Nach Fertigstellung der Versickerungsanlagen ist ein Plan mit den tatsächlichen Abmessungen und der Lage der Versickerungseinrichtungen an die zuständige Behörde zu senden (§13 WHG).
- Der Wasserbehörde ist unverzüglich mitzuteilen, wenn beabsichtigt ist, die Sickeranlage zu übernehmen (z. B. bei Veräußerung des Grundstückes) (§13 WHG).

Hinsichtlich der **temporären wasserrechtlichen Erlaubnis Nr. E 1/17** zur Entnahme von Oberflächenwasser, um bei Bedarf die Staubbelastung der Umgebung durch Befeuchten der Baustraße und der Vorbelastungsflächen/-dämme zu minimieren, sind folgende Auflagen und Bedingungen einzuhalten:

- Diese Erlaubnis ist auf die Bauzeit der A26 befristet.

- Es wird erlaubt Wasser aus dem Mahlbusen Schöpfwerk Moorburg zu entnehmen in einer Menge von maximal: 125 m³/d
- Es wird erlaubt Wasser aus der zum Beregnungsteich umgestalteten Obersten Untenburger Wetterung zu entnehmen in einer Menge von maximal: 117 m³/d
- Es wird erlaubt Wasser aus dem Untenburger Schleusengraben zu entnehmen in einer Menge von maximal: 117 m³/d
- Es wird erlaubt Wasser aus der Moorburger Landscheide zu entnehmen in einer Menge von maximal: 117 m³/d
- Es wird erlaubt Wasser aus der Moorwettern zu entnehmen in einer Menge von maximal: 351 m³/d
- Die Entnahmestellen in der Moorwettern sind mit dem Hauptentwässerungsverband, in den Gewässern in Moorburg mit dem Wasserverband Moorburg abzustimmen. Die abgestimmten Entnahmestellen sind in Lagepläne einzutragen, die Pläne sind bei der Wasserbehörde vor Benutzungsbeginn einzureichen und werden Bestandteil dieser Erlaubnis.
- In den Gewässern Moorwettern, Moorburger Landscheide, Untenburger Schleusengraben und Oberste Untenburger Wetterung ist ein Mindestwasserstand in einer Höhe von 0,4 m zu halten. Im Gewässer Mahlbusen Schöpfwerk Moorburg darf ein Wasserstand von -1,00m NHN nicht unterschritten werden. Ist der Wasserstand geringer oder gleich dem Mindestwasserstand ist die Wasserentnahme einzustellen. Es ist bei der Wasserbehörde vorab ein Konzept einzureichen und abzustimmen, wie der geforderte Mindestwasserstand sichergestellt wird.
- Zum Schutz der aquatischen Lebewesen (Flora und Fauna) ist die Saugschlauchleitung mit einem Filterkorb mit einer Maschenweite kleiner 5,0 mm auszurüsten. Der Filterkorb ist in regelmäßigen Abständen, bei diskontinuierlicher Wasserentnahme vor jedem Einsatz, auf Verstopfung oder Beschädigung zu überprüfen. Verstopfungen sind umgehend zu beseitigen. Das Material ist ordnungsgemäß zu beseitigen und darf nicht ins Gewässer eingebracht oder auf der Böschung abgelegt werden. Beschädigte Filterkörbe sind auszutauschen.
- Tritt eine Wetterlage ein, die in der nachfolgenden Nacht eine Frostschutzberegnung wahrscheinlich werden lässt, ist die Wasserentnahme aus der Obersten Untenburger Wetterung und dem Untenburger Schleusengraben einzustellen.
- Die Wasserentnahmepaxis ist von der biologischen Baubegleitung überprüfen zu lassen. Das Ergebnis der Überprüfung ist der Wasserbehörde mitzuteilen.
- Benutzungsbeginn und Benutzungsende sind der Wasserbehörde schriftlich mitzuteilen. Ein Ansprechpartner für die Wasserentnahme ist zu benennen.
- Die Wasserentnahme ist mobil herzurichten. Eine Veränderung des jeweiligen Gewässerprofils (Böschung und Sohle) ist auszuschließen. Schäden durch Herstellung und Betrieb der Entnahme sind unverzüglich wieder zu beseitigen.

- Die jeweils entnommene Wassermenge ist durch geeignete Messeinrichtungen zu messen, abzulesen und für jedes Gewässer zu protokollieren. Eine Kopie der Entnahmeprotokolle ist monatlich bei der Wasserbehörde einzureichen.
- Über die Entnahmestellen dürfen keine Einleitungen in die Gewässer vorgenommen werden.
- Mit dieser Erlaubnis ist kein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge oder Güte verbunden.

Hinsichtlich der **temporären wasserrechtlichen Erlaubnis Nr. L 1/18** zur Entnahme von Oberflächenwasser für die Druckprüfung der Mineralfernleitung sind folgende Auflagen und Bedingungen einzuhalten:

- Diese Erlaubnis ist befristet auf die Bauzeit der Umverlegung der Mineralfernleitung.
- Es wird erlaubt Wasser aus dem Mahlbusen Schöpfwerk Moorburg in einer Menge von maximal 1400 m³; 580 m³/d zu entnehmen
- Im Gewässer Mahlbusen Schöpfwerk Moorburg darf ein Wasserstand von -1,00 m NHN nicht unterschritten werden. Ist der Wasserstand geringer oder gleich dem Mindestwasserstand ist die Wasserentnahme einzustellen.
- Zum Schutz der aquatischen Lebewesen (Flora und Fauna) ist die Saugschlauchleitung mit einem Filterkorb mit einer Maschenweite kleiner 5,0 mm auszurüsten.
- Der Filterkorb ist in regelmäßigen Abständen, bei diskontinuierlicher Wasserentnahme vor jedem Einsatz, auf Verstopfung oder Beschädigung zu überprüfen. Verstopfungen sind umgehend zu beseitigen. Das Material ist ordnungsgemäß zu beseitigen und darf nicht ins Gewässer eingebracht oder auf der Böschung abgelegt werden. Beschädigte Filterkörbe sind auszutauschen.
- Benutzungsbeginn und Benutzungsende sind der Wasserbehörde schriftlich mitzuteilen. Ein Ansprechpartner für die Wasserentnahme ist zu benennen.
- Die Wasserentnahme ist mobil herzurichten. Eine Veränderung des Gewässerprofils (Böschung und Sohle) ist auszuschließen. Schäden durch Herstellung und Betrieb der Entnahme sind unverzüglich wieder zu beseitigen.
- Die jeweils entnommene Wassermenge ist durch geeignete Messeinrichtungen zu messen, abzulesen und zu protokollieren. Eine Kopie der Entnahmeprotokolle ist bei der Wasserbehörde einzureichen.
- Über die Entnahmestelle darf keine Einleitung in das Gewässer vorgenommen werden.
- Mit dieser Erlaubnis ist kein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge oder Güte verbunden.

2.5 Baum- und Gehölzschutz

Die Beeinträchtigungen des Baum- und Gehölzbestandes sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Dabei ist insbesondere auf zu erhaltende, in unmittelbarer Nähe zu den Bauarbeiten stehende Bäume Rücksicht zu nehmen. Sie sind durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Der Einsatz von schwerem Gerät im Wurzelbereich ist zu vermeiden.

2.6 Klimaschonender Umgang mit den Moorböden

Mit den im Planungsgebiet vorkommenden Moorböden ist klimaschonend umzugehen. Hierzu ist der Aushub organischer Böden zu minimieren und der unvermeidbare Aushub im Wege des Nasseinbaus unter Gewährleistung einer dauerhaften Beibehaltung des nassen Milieus ortsnah wieder einzubauen. Das diesbezügliche Bauverfahren („Torfverwertungskonzept“) ist mit den zuständigen Fachbehörden abzustimmen.

Der Einbau der Torfböden ist durch ein Monitoring zu begleiten, das den Zustand der Torfböden und der Einbauorte vor Beginn der Baumaßnahme sowie baubegleitend bis zur Abnahme des gesamten 4. Bauabschnitts umfasst. Das Monitoring hat die Erfassung der relevanten klimaschädlichen Gase einschließlich der erforderlichen Begleitparameter an den beiden Einbauorten „Fläche neben der A26“ sowie „Grünbrücke“ zu umfassen. Die „Fläche neben der A26“ ist mit mindestens drei Monitoring-Standorten, die Grünbrücke mit mindesten fünf Standorten messtechnisch und gutachterlich in Hinblick auf die Effektivität der Maßnahmen über die gesamte Bauzeit zu begleiten. Hinzukommen jeweils Vergleichsmessungen an von der Baumaßnahme nicht betroffenen Standorten als Nullmessungen. Die Standorte und die Detailliertheit der Messungen sind vor Maßnahmenbeginn mit der BUE, Amt für Umweltschutz, Abteilung Bodenschutz/Altlasten, abzustimmen. Die Messergebnisse sowie eine gutachterliche Aussage zur Effektivität der Maßnahmen sind derselben Dienststelle nach Abschluss vorzulegen.

2.7 Schutz des Breitblättrigen Knabenkrautes

Der Bestand des Breitblättrigen Knabenkrautes auf dem Flurstück 105, Gemarkung Neugraben-Fischbek im Europäischen Vogelschutzgebiet darf durch die Maßnahmen „1 E / CEF“ nicht gefährdet werden. Hierzu sind geeignete Maßnahmen zu treffen wie ein Monitoringprogramm und die Mahd nach Samenreife des Breitblättrigen Knabenkrautes.

Die konkreten Maßnahmen sind mit der Behörde für Umwelt und Energie abzustimmen.

2.8 Schutz von Teichmuschelpopulationen

Sämtliche zu verlegenden Gewässerabschnitte sind vor der Verfüllung auf Populationen der Teichmuscheln abzusuchen. Die Teichmuscheln sind abzusammeln und an geeigneten Abschnitten wieder einzusetzen. Die konkrete Vorgehensweise ist mit der BUE abzustimmen.

2.9 Pflanzung unter phytosanitären Gesichtspunkten

Bei der Auswahl der Pflanzenarten ist Rücksicht darauf zu nehmen, dass keine relevanten Wirte bzw. Zwischenwirte von Pflanzenkrankheiten (z.B. Eriwinia amylovora, Feuerbrand) gewählt werden. Aus diesem Grund dürfen auch keine Obstkulturen als Ausgleich angepflanzt werden.

2.10 Verwendung für Tiere unschädlicher Samenmischungen

Im Zusammenhang mit den Bepflanzungen dürfen keine Samenmischungen verwendet werden, die Jakobskreuzkraut oder sonstige Pflanzen enthalten, die bei Pferden, Rindern oder Schafen zum Tode führen können.

2.11 Geschwindigkeitsbegrenzung

Neben den aus Gründen des Verkehrslärmschutzes nach der 16. BImSchV ohnehin erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen wird aus Gründen des Umwelt- und Naturschutzes als zusätzliche Maßnahme zur Verminderung von Lärmbeeinträchtigungen des angrenzenden Schutzgebietes eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h im Hafentunnel und östlich davon, auf 100 km/h bis km 3+230 (Westende Lärmschutzwand Hinterdeich) und auf 120 km/h westlich km 3+230 angeordnet.

2.12 Monitoring der Wirksamkeit der kohärenzsichernden Maßnahmen für den Wachtelkönig und den Neuntöter

Zur Überprüfung der Wirksamkeit der kohärenzsichernden Maßnahmen ist im Rahmen der jährlichen Wachtelkönigkartierung in Hamburg sowie der Funktionskontrollen auf dem Gauensieker Sand ein Monitoring durchzuführen. Im Rahmen des Monitorings ist für die Dauer von 10 Jahren eine Funktionskontrolle durchzuführen, um die konkreten Maßnahmen jährlich an den Entwicklungszustand des Gebietes anzupassen. Sollten die Maßnahmen nicht die Wirksamkeit der Kohärenz sicherstellen, sind weitergehende Maßnahmen zur Kohärenzsicherung umzusetzen. Im Rahmen dieser Funktionskontrolle sind auch die Habitatstrukturen zu überprüfen, die für den Neuntöter entwickelt werden. Brutnachweise, die im Rahmen der Funktionskontrolle erfasst werden, werden notiert und den zuständigen Fachbehörden übermittelt. Vgl. auch S. 70 FFH-Ausnahmeuntersuchung, Unterlage 14.2.

2.13 Monitoring Querungsbauwerke

Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Querungsbauwerke ist hinsichtlich ihrer naturschutzfachlichen Aufgabe einschließlich der zuleitenden Strukturen durch regelmäßige Überprüfung und ggf. Nachjustierung sicherzustellen. Inhalt und Intervalle der Prüfungen sind mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

2.14 Abstimmung der Ausführungsplanung

Die landschaftsplanerische Ausführungsplanung ist mit der BUE abzustimmen. Im Rahmen dieser Abstimmung ist auch zu entscheiden, ob auf die Pflanzung von *Prunus spinosa* und *Cornus mas* verzichtet werden soll. Zudem ist die Maßnahme 15 G weiter zu präzisieren; insbesondere ist das dort festgelegte und bereits vorabgestimmte Bepflanzungsprinzip, soweit es den Bereich der Böschungen der Überführung der Francoper Straße betrifft, hinsichtlich derjenigen Bereiche, deren Begrünung aus Gründen des Fledermausschutzes nur mit Krautstrukturen erfolgen darf, zu detaillieren. Für die ebenfalls bereits vorabgestimmte Umsetzung des Fledermausschutzkonzeptes ist eine konkretisierende Arbeitskarte als Arbeitsgrundlage zu erstellen.

Die wasserwirtschaftliche Ausführungsplanung ist mit der BUE und den bezirklichen Wasserbehörden abzustimmen. Im Falle der Maßnahmen 4 E/CEF und 6E/CEF sind vor der Bauausführung jeweils das hydraulische Gutachten und die Ausführungsplanungsunterlagen mit Erläuterungen der vorgesehenen Maßnahmen mit Einzeichnung der vorgesehenen Anlagen und Gewässer zur Abstimmung vorzulegen.

Hinsichtlich der Freileitungen und Maststandorte der 50Hertz Transmission GmbH ist die Ausführungsplanung mit der 50Hertz Transmission GmbH abzustimmen.

2.15 Durchführung der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans

Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind planfestgestellt. Die Vorhabenträgerin ist zu der vollumfänglichen und, soweit diese zu besonderen Zeiten oder mit besonderen Fristen durchzuführen sind, zeitgerechten Umsetzung aller Maßnahmen verpflichtet. Dies gilt auch für die weiteren im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Empfehlungen.

2.16 Umweltbaubegleitung

Zusätzlich zum planfestgestellten Maßnahmenblatt 0V wird angeordnet:

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber den Baufirmen und der Bauleitung sicherzustellen, dass die Umweltbaubegleitung bei Eilbedürftigkeit, insbesondere bei Gefahr im Verzug, auch ohne vorherige Beteiligung der Vorhabenträgerin in den Bauablauf eingreifen kann.

Im Zuge der Umweltbaubegleitung ist direkt vor der Baufeldfreimachung zu prüfen, ob sich am Laichplatz des Moorfrosches trotz Schutzzäunung noch Individuen befinden. Gegebenenfalls sind diese zu fangen und in Gewässerabschnitte südlich des Baufelds umzusetzen.

Soweit kritische Bauphasen dies erfordern, sind die zur regelmäßigen Information der Vorhabens-trägerin seitens der Umweltbaubegleitung ohnehin anzufertigenden Protokolle, die nach dem Maß-nahmeblatt 0V auch der BUE/NGE 3 in 3-4 wöchigem Abstand zu übermitteln sind, auf Anforderung der BUE/NGE 3 auch in kürzeren Abständen zu liefern.

2.17 Sicherheit des Eisenbahnbetriebes

Der Eisenbahnbetrieb darf durch die Bauarbeiten in keiner Weise gefährdet, gestört oder behindert werden. Die Gleisanlagen dürfen nur mit besonderen Sicherungsmaßnahmen überschritten bzw. betreten werden. Das Regellichtprofil einschließlich der Rangiererwege darf in keiner Weise eingeschränkt oder überschwenkt werden. Es darf keine Beleuchtung errichtet werden, die zu Blendungen oder Signalverwechselungen führen kann. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit in Betrieb befindlicher Signalanlagen, Oberleitungsanlagen und Gleise darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Staubeentwicklung darf die freie Sicht auf die Gleise nicht beeinträch-tigen. Der Mindestabstand von 3 m zu spannungsführenden Teilen der Oberleitung darf nicht unter-schritten werden. Ggf. sind Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz von Signal- und Fernmeldekabeln erforderlich. Bei Einsatz von Spritzgeräten ist der Gefahr von elektrischem Überschlag aus der Oberleitung zu begegnen. Baumaschinen, die im 4 m Bereich der Bahnoberleitung arbeiten, sind bahnzuwenden, auch dann, wenn sich nur ein Ausleger in diesem Be-reich befindet. Großgeräte, Bagger, Baukrane sind so aufzustellen, dass die Bahnanlagen mit dem Ausleger und angehängten Transportteilen außerhalb von Sperrpausen nicht überschwenkt werden können, ggf. sind Schwenkbegrenzungen einzubauen. In jedem Fall ist eine Kranvereinbarung ab-zuschließen.

Im Bereich der Oberleitung an den Hafengebaisgleisen sind für den Bau der Irritationsschutzwand (K26.15H) die Schutzabstände gem. Ebs 02.05.19 in Verbindung mit der DIN EN501122-1 sowie der Richtlinie 997.01XX und 997.02XX der DB AG einzuhalten.

Für die Anpassung der Bahnerdung (Mast, Fundament, Schutzwände, Gleissicherung etc.) sind ent-sprechende Unterlagen im Rahmen der Ausführungsplanung zu erstellen und mit Prüfvermerken eines anerkannten Prüfüngenieurs der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

Nach dem Umbau und vor der Inbetriebnahme ist die Übereinstimmung der geänderten Bahnerdung mit den geprüften Plänen vom Fachdienst der HPA zu bestätigen. Die Bestätigung ist der Techni-schen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

Sämtliche Maßnahmen und Zusammenhänge mit Bezug zur Hafengebaisbahn sind mit Zustimmung und unter Begleitung der Hafengebaisbahn auszuführen. Es sind neben den eisenbahnrechtlichen Vorschriften die für das Eisenbahnwesen anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Planungen sind vorab mit der Hafengebaisbahn abzustimmen. Es hat eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der Hafengebaisbahn zu erfolgen. Es darf kein Betreten und Überschreiten von Gleisanlagen erfolgen. Zur Siche-

rung ist erforderlichenfalls ein Betretungsschutz zum Gleis aufstellen der gegen Windlast zu verankern und zu erden ist. Es sind geprüfte statische Berechnungen für den Baugrubenverbau innerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten vor Baubeginn nachzuweisen. Der Verbau muss gemäß Berechnung ausgeführt werden. Eine fachkundige Bauüberwachung ist zu gewährleisten. Bei sämtlichen Arbeiten, die den Bereich der Hafenbahn berühren muss ein bei der HPA zugelassener Bauüberwacher der Bahn eingesetzt werden.

Die im Zuge der Baumaßnahme erforderlichen Totalsperrungen der Waltershofer Bahn (beide Gleise) sind bei den Planungen auf ein Minimum zu beschränken und auf die Hafenfeiertage zu legen (01.01. Ostersonntag, 1. Mai, Pfingstsonntag, 25.12.). Die Anmeldung einer Totalsperrung ist mindestens ein Jahr im Voraus bei der Hafenbahn, Baubetriebskoordination, durchzuführen. Bei Baumaßnahmen mit erheblichen Betriebseinschränkungen (z.B. nur ein Gleis der Waltershofer Bahn steht zur Betriebsabwicklung zur Verfügung) sind mindestens 14 Wochen vorher mit der Baubetriebskoordination anzumelden. Unabhängig von den Anmeldefristen ist für jede Baumaßnahme mit bahnbetrieblichen Beeinflussungen ein Beta-Antrag 6 Wochen vorher bei der Baubetriebskoordination einzureichen.

Die Bauarbeiten sind mit der Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur abzustimmen.

2.18 Räumliche Begrenzung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme

Die geplante dauerhafte Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen. Eine Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Auch innerhalb der genehmigten Flächen ist die Inanspruchnahme auf das Erforderliche zu begrenzen.

2.19 Räumliche Begrenzung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung

Die geplante vorübergehende Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen und soll so kurz wie möglich dauern. Eine Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Auch innerhalb der genehmigten Flächen ist die Inanspruchnahme auf das Erforderliche zu begrenzen.

Nach vollständiger Beendigung der Baumaßnahmen sind die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und baulichen Anlagen dem vorherigen Zustand entsprechend wiederherzustellen. Soweit dies nicht möglich ist, ist eine Entschädigung zu leisten.

2.20 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Ent- und Versorgung, Verkehr und Baustellen

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle und auf den Umleitungsstrecken sind soweit möglich zu vermeiden und im Übrigen auf das erforderliche Maß zu beschränken.

Die bauzeitliche Verkehrslenkung ist frühzeitig zusammen mit der Vorhabensträgerin, der Verkehrsdirektion 2, dem zuständigen Polizeikommissariat, der Feuerwehr, der Verkehrs- und Baustellenkoordination BWVIVF/K und dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer LSBG/S zu entwickeln und abzustimmen. Soweit erforderlich, sind weitere Betroffene zu beteiligen. Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen sind zeitgerecht vor Baubeginn mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzusprechen und von diesen anordnen zu lassen. Erforderliche Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalregelte Knoten sind mit LSBG/S und VD 52 abzustimmen sowie ggf. anordnen zu lassen.

Die Erreichbarkeit, Ver- und Entsorgung, Belieferung und Bewirtschaftung der Anliegergrundstücke und Landwirtschaftsflächen ist für die Anlieger und ihre Besucher, die landwirtschaftlichen Betriebe sowie für die Kunden von landwirtschaftlichen und Gewerbebetrieben sowohl per Straße/Wirtschaftsweg als auch per Fuß- bzw. Radweg durchgängig zu gewährleisten, soweit es dem Bestand entspricht. Hierzu sind die Wirtschaftswege, insbesondere auch der nördlich der A26 geplante Wirtschaftsweg entlang der Nordwettern, so frühzeitig herzustellen, dass die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen stets gewährleistet bleibt und insbesondere die Erntearbeiten über diesen Weg abgewickelt werden können. Auch provisorische Wegebeziehungen sind nach Möglichkeit barrierefrei zu gestalten. Ebenfalls sicherzustellen ist der durchgängige Anschluss an die Ent- und Versorgungsleitungen und an das Telekommunikationsnetz, die erforderliche Entwässerung, erforderliche Beregnungsmöglichkeiten, die kontinuierliche Frischwasserversorgung der Weideflächen und die durchgängige Stromversorgung für Polderpumpen. Ent- und Bewässerungsanlagen, Drainageleitungen sowie das Poldersystem sind vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen funktionsfähig in Absprache mit den Betroffenen herzustellen. Der Betrieb der Streckenfernmeldeanlagen und der aufgeschalteten Dienste ist zu sichern. Müssen Erreichbarkeit oder Anschlüsse kurzzeitig unterbrochen werden (beispielsweise für Umschlussarbeiten), ist der hierfür erforderliche Zeitrahmen nach Termin und Dauer in Absprache mit den Betroffenen frühzeitig im Voraus festzulegen und so kurz wie möglich zu halten; dabei sind die terminlichen Belange der Betroffenen soweit möglich zu berücksichtigen. Ausgenommen hiervon sind kurzfristige Unterbrechungen, die nicht vorhersehbar und auch nach Abwägung mit den betroffenen Belangen dringend erforderlich sind.

Bei Umleitungen oder der Entstehung von Schleichwegen aufgrund bauzeitlicher Veränderungen der Verkehrsbeziehungen sind der Durchgangs- und Anliegerverkehr sowie der Fußgänger- und Radverkehr sicher und effektiv unter Berücksichtigung der damit verbundenen Auswirkungen für die Anlieger der Umleitungsstrecke bzw. Schleichwege zu lenken. Besonderes Augenmerk ist dabei auch auf den öffentlichen Personennahverkehr zu richten. Der Verlauf aller umgeleiteten Wegebeziehungen ist deutlich sichtbar auszuschildern.

Die Verkehrssteuerung und die Verkehrsbeobachtung sowie das operative Störfallmanagement über die Tunnelbetriebszentrale sind für die nicht in Bau befindliche Strecke der A7 auch in der Bauphase weitestgehend zu gewährleisten.

Baubedingte Verschmutzungen der öffentlichen Straßen und Wege sind zu minimieren und umgehend zu beseitigen.

Die Baustelle ist ordnungsgemäß abzusichern. Aufgrund der Lage der Baustelle im ländlichen Raum ist auf die Sicherung gegenüber benachbarten Weiden besonderes Augenmerk zu legen. Weidezäune dürfen nicht beschädigt werden. An notwendigen Stellen ist die Eingriffsgrenze zusätzlich durch Weidezäune zu begrenzen.

Die Vorhabensträgerin hat bei der Bauleitung die Funktion eines Ansprechpartners vor Ort zu schaffen und zu besetzen. Dieser muss über eine los- und gewerkübergreifende Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis verfügen.

Die derzeitige Gewichtsbeschränkung auf dem Moorburger Elbdeich zwischen der Kreuzung mit der Waltershofer Straße bis zur Baustellenzufahrt am Moorburger Elbdeich Hausnummer 337 wird für Baustellenfahrzeuge aufgehoben. Der bauliche Zustand der Straße ist vor Baubeginn festzustellen und zu dokumentieren. Während des Zeitraums der Baudurchführung ist die Straße regelmäßig auf Schäden zu prüfen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten; ggf. sind entsprechende Reparaturen durchzuführen. Nach Abschluss der Baumaßnahme sind etwaige Schäden auf Kosten der Vorhabensträgerin zu beseitigen. Sollten sich weitere Erfordernisse hinsichtlich der Aufhebung von Tonnagebeschränkungen ergeben, wären diese von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.

Der Zugang zu den Entwässerungsfeldern Moorburg-Mitte für den Betreiber und die Befahrbarkeit des Wartungsweges müssen jederzeit gewährleistet sein. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass ein unbefugter Zugang zur Anlage jederzeit unterbunden wird. Die Entwässerungsleistung des Grabensystems muss, insbesondere auch während der Baumaßnahmen zur Verrohrung, jederzeit in vollem Umfang gewährleistet bleiben und hydraulisch nachgewiesen werden. Der Abfluss des Transport- und Niederschlagswassers der von dem Vorhaben direkt betroffenen Entwässerungsfelder muss auch bei Spitzenlast uneingeschränkt möglich sein. Die Entwässerungssysteme der Anlage und der Autobahnflächen müssen dauerhaft getrennt werden

Grunderwerbsverzeichnis Nr. 1.7.1, Flurstück 2320; Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.23.2, Flurstück 2317; Grunderwerbsverzeichnis 2.25.2, Flurstück 2314, Grunderwerbsverzeichnis 2.27.1, Flurstück 2311 HPA: Die Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. sind im Detail mit der HPA abzustimmen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen durch die HPA jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können.

Die Detailplanungen und die Bauablaufplanung für Veränderungen am nachgeordneten Straßennetz sind im Vorwege mit dem jeweils zuständigen Träger der Wegebaulast abzustimmen.

Verkehrslenkungsmaßnahmen für Umleitungen bei Sperrungen oder Maßnahmen die den Verkehrsfluss im Umfeld der Baumaßnahme wesentlich beeinflussen sind im Vorwege mit der HPA abzustimmen.

2.21 Wirtschaftswege, Vorgewende, Entwässerungsanlagen

Die Nutzbarkeit der für die Befahrung mit landwirtschaftlichen Maschinen vorgesehenen Wege ist bauzeitlich sowie im Endausbauzustand sicherzustellen. Sollte sich der Wegezustand hinsichtlich des geplanten Verwendungszwecks aufgrund der zu erwartenden Setzungen so verschlechtern, dass eine weitere Befahrung nicht unerheblich erschwert wird, ist nachzuschottern.

Die Wirtschaftswege über die A26 dürfen durch die Eigentümer und Pächter der an die A26 nördlich und südlich angrenzenden Flurstücke sowie den Wasser- und Bodenverband Moorburg zur Querung der A26 befahren werden, sofern dies zu Bewirtschaftungs- und Unterhaltungszwecken erforderlich ist und die durch die A26 getrennten Flächen anders nicht oder nur mit unzumutbaren Umwegen erreicht werden können.

Das Baustraßensystem sowie die Ersatzwege 1.1, 1.2 und 2.1 sind so zu errichten, dass der Unterburger Schleusengraben sowohl bauzeitlich als auch im Endausbau jederzeit gequert werden kann.

Der Einwender E0038 darf gemäß der Zusage der Vorhabensträgerin die Querung der Baustraße für den Viehtrieb in Abstimmung mit der Baustelle nutzen. Die Querungszeiten sind mit der Bauleitung abzustimmen, die Vorhabensträgerin hat dem Einwender hierfür frühzeitig einen Ansprechpartner zu benennen. Sofern eine Querung der Baustraße/Baustelleneinrichtungsfläche aufgrund des Bauablaufes nicht ermöglicht werden kann, ist der Einwender hierüber frühzeitig zu informieren, daraus resultierende Umwegeschäden sind durch einen Sachverständigen zu ermitteln, vgl. Ziffer 4.10.3.1.

Die neu zu schaffenden Vorgewende sind in Abstimmung mit den betroffenen Flächeneigentümern und Bewirtschaftern vor Baubeginn des Streckenbaus herzustellen. Soweit keine Einigkeit über die herzustellende Breite der Vorgewende besteht, ist das Vorgewende mit der vorgesehen Breite von 5 m herzustellen.

Der nördlich der Autobahntrasse liegende 10 m breite Arbeitsstreifen entlang der Nordwettern darf gleichzeitig als Vorgewende genutzt werden, soweit dies mit der Baudurchführung vereinbar ist. Sollte im Rahmen der Ausführungsplanung ersichtlich werden, dass der Arbeitsstreifen nicht in allen Bereichen als Vorgewende zur Verfügung stehen kann, ist für den Verlust der Bäume, der aufgrund der Herstellung eines Vorgewendes durch die Vorhabensträgerin außerhalb des Arbeitsstreifens entsteht, eine Entschädigung zu zahlen. Die Arbeitsstreifen werden nach der Baudurchführung soweit wie möglich wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt, d.h. verdichteter Boden wird aufgelockert und evtl. Beschädigungen werden beseitigt.

Die vorhandenen Gräben und Gruppen sind, soweit eine Überführungsmöglichkeit für die Eigentümer oder Pächter erforderlich ist, zur Wiederherstellung einer bestehenden Anbindung mittels einer die Überführung gewährleisten Verrohrung an die Ersatzgräben anzuschließen.

Soweit durch dauerhafte oder temporäre Flächeninanspruchnahmen Be- und Entwässerungsanlagen beeinträchtigt werden, sind diese an anderer Stelle in Abstimmung mit dem betroffenen Nutzer wiederherzustellen.

Für Einwander E0038 ist ein Hausstromanschluss für die Zaunanlagen entlang des Wirtschaftsweges 10.14 (Viehtrift) herzustellen.

2.22 Leitungsarbeiten

Über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen und die Berücksichtigung von Richtfunkstrecken während der Baudurchführung sind mit den Leitungsunternehmen rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn entsprechende Absprachen zu treffen, die insbesondere die Art der Baudurchführung und die einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen betreffen. Soweit sich eine Betroffenheit erst während der Durchführung der Arbeiten zeigt, sind die genannten Stellen unverzüglich zu informieren.

Bei Arbeiten in der Nähe von oder an Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen zu beachten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der aktuelle Leitungsbestand der Leitungsunternehmen abzufragen und die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder Suchschachtungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Sämtliche Schacht- und Kanalbauwerke, auch im Bau befindliche, sind vor dem Betreten durch Kontrollmessungen auf Gasfreiheit zu überprüfen. Leitungen, die nicht umgebaut werden sollen, sind durch mit dem jeweiligen Leitungsunternehmen abzustimmende Maßnahmen gegen Beschädigungen durch Bauarbeiten zu sichern.

In den Kreuzungsbereichen mit Freileitungen sind alle oberirdischen metallischen Bauteile ausreichend und dauerhaft zu erden. (z.B. Leitplanken, Geländer, Beschilderung).

2.23 Verkehrslärmschutz

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche aus dem Betrieb des planfestgestellten Vorhabens werden aktive Lärmschutzmaßnahmen, die Erfüllung von Ansprüchen auf passive Lärmschutzmaßnahmen sowie Entschädigungen für Lärmbeeinträchtigungen der Außenwohnbereiche entsprechend den Ergebnissen der gemäß der 16. BImSchV sowie der hierzu erlassenen weiteren Verordnungen, Richtlinien etc. durchgeführten Lärmtechnischen Untersuchung angeordnet.

Hinsichtlich der aus Gründen des Umwelt- und Naturschutzes angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung wird auf Ziffer 2.11 verwiesen.

2.23.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Die Vorhabensträgerin hat die planfestgestellten Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten. Sie hat sicherzustellen, dass der einzubauende offenporige Asphalt seine lärmmindernde Wirkung dauerhaft beibehält. Ist die lärmtechnische Wirksamkeit des Belags nicht mehr in ausreichender Weise gegeben, sind geeignete Maßnahmen (z.B. Reinigung oder Erneuerung) vorzunehmen, damit die festgelegte Wirkung erhalten bzw. wiederhergestellt wird. In Betracht kommt dabei auch der Einbau von Deckschichten anderer Bauart aber gleichwertiger Lärmschutzwirkung, sofern der Stand der Technik sich entsprechend fortentwickelt.

2.23.2 Entschädigung zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen

Die trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen verbleibenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen der in Unterlage 11 in der Fassung der 2. Planänderung näher bezeichneten Grundstücke sind zu entschädigen. Die Vorhabensträgerin hat die Eigentümer der Gebäude, für die ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen dem Grunde nach besteht, auf ihren Erstattungsanspruch ausdrücklich hinzuweisen.

2.23.3 Entschädigung für verbleibende Lärmbeeinträchtigungen der Außenwohnbereiche

Die trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen verbleibenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen der in Unterlage 11 in der Fassung der 2. Planänderung näher bezeichneten Außenwohnbereiche sind zu entschädigen. Die Vorhabensträgerin hat die Eigentümer der Gebäude, für deren Außenwohnbereiche ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach besteht, auf ihren Entschädigungsanspruch ausdrücklich hinzuweisen.

2.24 Abstimmung des Aufbaus des Erdbauwerks Gleisfelderweiterung K26.15

In Bezug auf die spätere Baugrundsituation für die von HPA geplante Vorstellgruppe ist für den vorgesehenen Aufbau des Erdbauwerks Folgendes zu beachten:

- Vor Baubeginn ist ein Einbau- und Prüfkonzept mit HPA abzustimmen,
- die eingebauten Materialien einschließlich der geotechnischen Materialeigenschaften sind flächenhaft zu dokumentieren,
- die eintretenden Setzungen sind über die Dauer von mindestens einem Jahr ebenfalls flächenhaft zu dokumentieren; dabei sollen die Pegel nach Möglichkeit auch nach Abschluss der A26-Arbeiten erhalten bleiben,
- es sind Revisionspläne der eingebauten Schichten mit Lage der Kleisporne zu erstellen,

- die Möglichkeit der späteren Entfernung der Kleisporne ist vorzusehen,
- eine Schichtdicke der oberen Sandschicht von etwa 5,4 m ist sicherzustellen.

2.25 Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund vorhabensbedingter Spätfrostereignisse

Für vorhabensbedingte Ertragseinbußen durch Spätfrostereignisse insbesondere während der Obstblüte sowie für durch vorhabensbedingte Spätfrostereignisse erforderlichen Mehraufwand bei der Frostschutzberechnung auf Flächen in einer Entfernung von bis zu 200 m von der Autobahntrasse besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach auch für nicht von einem Flächenentzug betroffene Eigentümer, soweit ein solcher nicht bereits aufgrund vorangegangener Vereinbarungen abgegolten wurde (insbesondere aufgrund der Vereinbarungen im Zusammenhang mit dem Süderelbefonds vom 16.11.2006 und 15.03.2007 für den Bereich Landesgrenze bis Hinterdeich sowie der Vereinbarung vom 22.12.2014 für den Bereich Hinterdeich bis A7).

Die Entschädigung ist in Form einer schadenseintrittsunabhängigen Pauschalabgeltung zu leisten, ein konkreter Schaden an Obstkulturen muss vor Antragstellung nicht eingetreten sein. Die Ermittlung der Höhe der Pauschalabgeltung bleibt dem Entschädigungsverfahren nach § 19 a FStrG vorbehalten.

2.26 Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund baubedingter Staubentwicklung

Für vorhabensbedingte Ertragseinbußen durch eine trotz der zu treffenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen eintretende Staubbeeinträchtigung (vgl. Ziffer 2.2) besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach.

Die Regelung der Einzelheiten – z.B. Zahlung einer Pauschale oder anlassbezogene Schadensermittlung/Entschädigung – bleiben dem Entschädigungsverfahren nach § 19 a FStrG vorbehalten.

Hinsichtlich der Zustandsfeststellung wird auf Ziffer 2.1 verwiesen.

2.27 Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund belasteten Porenwassers

Für vorhabensbedingte Ertragseinbußen durch eine trotz der zu treffenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen eintretende Beeinträchtigung durch belastetes Porenwasser (vgl. Ziffer 2.2) besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach.

Die Regelung der Einzelheiten – z.B. Zahlung einer Pauschale oder anlassbezogene Schadensermittlung/Entschädigung – bleiben dem Entschädigungsverfahren nach § 19 a FStrG vorbehalten.

Hinsichtlich der Zustandsfeststellung wird auf Ziffer 2.1 verwiesen.

2.28 Vernässungsmaßnahmen

In Gebieten, in denen Vernässungsmaßnahmen durchgeführt werden, wie z. B. in Curslack (siehe Maßnahmenblatt „4 E / CEF“) ist sicherzustellen, dass eine angrenzende (Wohn-)Bebauung vor Vernässungsschäden geschützt ist. Zur Zustandsfeststellung wird auf Ziffer 2.1 verwiesen.

2.29 Vereinbarungen und Zusagen

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen sowie die in dieser Entscheidung wiedergegebenen Zusagen und Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten, soweit dieser Planfeststellungsbeschluss keine abweichenden Regelungen trifft. Eine Wiederholung und Anordnung jeder einzelnen Zusage und Vereinbarung im verfügenden Teil ist nicht erforderlich.

2.30 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens, insbesondere auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf, bleibt die Änderung bereits planfestgestellter Nebenbestimmungen oder die Auferlegung weiterer Maßnahmen, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Die Bestimmung des § 75 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG bleibt hiervon unberührt.

2.31 Baubeginn

Mit dem Bau des vorliegend planfestgestellten Vorhabens darf erst begonnen werden, wenn und solange der Planfeststellungsbeschluss für den niedersächsischen Abschnitt 4a vom 8. August 2018 vollziehbar ist.

2.32 Nebenbestimmungen zur NDO-Pipeline

Die Bauausführungsplanung zur Umverlegung der Mineralölföhrleitung ist mit dem LSBG-G4 abzustimmen, damit die Deichsicherheit und –verteidigung auch während der Bauzeit gewährleistet ist.

Hinsichtlich der Sicherung der 34^{er}-Mineralölföhrleitung von Wilhelmshaven – Hamburg der NDO sind folgende Nebenbestimmungen Auflagen und Bedingungen einzuhalten:

Wird mit der Bauausführung nicht innerhalb von 5 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses begonnen, tritt der Abschnitt „Sicherung der 34^{er}-Mineralölföhrleitung Wilhelmshaven – Hamburg der NDO im Zuge des Vorhabens in Hamburg“ gemäß § 75 Abs. 4 HmbVwVfG außer Kraft.

Sollte in dem Zeitraum zwischen Antragstellung und der Erteilung dieses Planfeststellungsbeschlusses Änderungen der Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen, Änderungen der Technischen Regeln für Rohrfernleitungsanlagen oder der dazugehörigen Normen und Vorschriften erfolgen, behält sich die BUE vor, weitere Nebenbestimmungen zu erlassen, insbesondere auch zu fordern, die Auswirkungen der rechtlichen Änderungen auf den Antrag erneut durch einen Sachverständigen einer Prüfstelle nach § 6 der Rohrfernleitungsverordnung überprüfen zu lassen.

Die Anforderungen der Rohrfernleitungsverordnung in Verbindung mit den technischen Regeln für Rohrfernleitungsanlagen gelten unmittelbar gegenüber dem Betreiber oder einem Rechtsnachfolger. Unberührt davon bleibt die Verpflichtung zur Einhaltung der über die Auflagen dieses Beschlusses erfolgten weiteren Konkretisierung der technischen Anforderungen an Bau und Betrieb der Rohrfernleitung gegenüber dem Betreiber oder ihrem Rechtsnachfolger.

Die Änderung der Rohrfernleitung ist gemäß den beigefügten Planunterlagen nach dem Stand der Technik unter Beachtung der Auflagen dieses Beschlusses durchzuführen. Gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 der Verordnung über Rohrfernleitungsanlagen (Rohrfernleitungsverordnung) vom 27.09.2002, zuletzt geändert am 20.7.2017 BGBl. S.2808, gelten als Stand der Technik insbesondere die nach § 9 Abs. 5 Rohrfernleitungsverordnung veröffentlichten Technischen Regeln für Rohrfernleitungsanlagen (TRFL) vom 03.05.2017. Für den Betrieb der Rohrfernleitung gilt die TRFL in der jeweils in geltender Fassung. Davon unbenommen bleiben Auflagen aus den bestehenden Erlaubnissen/Genehmigungen, die über die Anforderungen der jeweils gültigen TRFL hinausgehen.

Die vorgeschriebenen Prüfungen gemäß Anhang II zur TRFL sind von einem Sachverständigen einer Prüfstelle nach § 6 der Rohrfernleitungsverordnung durchzuführen.

Die Prüfprogramme sind vor den Prüfungen gemäß Ziffer 4 in Verbindung mit den Ziffern 2.2, 2.3 und 2.4 des Anhangs II zur TRFL der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) vorzulegen. Die Prüfbescheinigungen sind der Behörde für Umwelt und Energie zeitnah nach der Prüfung bis spätestens vor Inbetriebnahme vorzulegen. Vor Inbetriebnahme ist die Anpassung des Prüfplans inklusive der Prüfblätter für die Wiederkehrenden Prüfungen mit der BUE abzustimmen.

Die sich aus der gutachterlichen Stellungnahme des TÜV Nord Systems GmbH & Co.KG - Sachverständiger einer Prüfstelle nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung zur Sicherung der 34^{er} NDO-Mineralölferrleitung im Zuge des Vorhabens in Hamburg - vom 2.01.2018 - und Gutachterliche Äußerung des TÜV Nord Systems GmbH & Co.KG - Sachverständiger einer Prüfstelle nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung zur Sicherung der 34^{er} NDO-Mineralölferrleitung im Zuge des Vorhabens in Hamburg - vom 23.02.2018, Revision 2 vom 04.04.20 - ergebenden Anforderungen für den Bau und Betrieb der Rohrfernleitungsanlage sind umzusetzen und bleiben von den nachfolgenden Nebenbestimmungen unberührt, sofern sich aus diesen nichts anderes ergibt. Dies gilt auch für Stellungnahmen des Sachverständigen, die aufgrund von nachzureichenden Unterlagen erfolgen. Dies betrifft insbesondere die nachzureichenden Unterlagen zum Kathodischen Korrosionsschutz.

Die für die Durchführung der Baumaßnahmen notwendigen Planungs- und Genehmigungsunterlagen sind während der gesamten Bauzeit ständig auf der Baustelle verfügbar zu halten (evtl. als Kopie).

Für jede Änderung und Abweichung gegenüber den Planunterlagen sind der BWVI und der BUE vor der Ausführung entsprechende Planunterlagen vorzulegen. Die BWVI entscheidet nach Rücksprache mit der BUE daraufhin, ob die Änderungen und Abweichungen einer erneuten Genehmigung bzw. Planfeststellung bedürfen.

Beginn und Beendigung der Bauarbeiten sind der BUE frühestmöglich unter Benennung eines Verantwortlichen mitzuteilen.

Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen während der Bauphase, z.B. Schmiermittel, Treibstoffe ist sicherzustellen, dass ausgelaufene wassergefährdende Stoffe zurückgehalten werden können.

Wassergefährdende Stoffe sind außerhalb der Arbeitszeiten vor dem Zugriff unbefugter Personen zu sichern. Die Lagerung wassergefährdender Stoffe hat in ausreichend bemessene Auffangwannen zu erfolgen. An Stellen, an denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, sind Bindemittel, insbesondere Öl-Bindepräparate, in ausreichender Menge (um mindestens 500 l zu binden) vorzuhalten.

Es ist sicherzustellen, dass während der Bauzeit ein dauerhafter Zugang zu den eingelagerten Bindemitteln zur Aufnahme von Ölen und Kraftstoffen besteht.

Während der Bauphase sowie der bauvorbereitenden Maßnahmen (z.B. Bohrarbeiten, Aushub von Baugruben) ist ständig dafür Sorge zu tragen, dass keine wassergefährdenden Stoffe oder Flüssigkeiten in Fließgewässer, in das Grundwasser, den Boden oder in die Abwassergräben der HPA gelangen. Trotzdem ausgetretene Schadstoffe sind unverzüglich zu beseitigen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Schadensfälle sind der BUE unverzüglich anzuzeigen.

Die Bodenflächen von während der Bauphase eingerichteten Anlagen, aus denen wassergefährdende Stoffe austreten können, müssen wasserdicht befestigt werden.

Durch eine Betriebsanweisung ist für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen schriftlich zu regeln, welche Maßnahmen im Schadensfall, z.B. bei der Freisetzung wassergefährdender Stoffe, zu veranlassen sind und welche Behörden zu benachrichtigen sind.

Allen an der Bauausführung beteiligten Unternehmen sind entsprechende Betriebsanweisungen auszuhändigen und der BUE auf Verlangen vorzulegen.

Das Abstellen, Betanken, Reparieren, Abfetten und Waschen von Maschinen und Fahrzeugen ist im unmittelbaren Bereich der Baugruben nicht zulässig und nur auf dafür geeigneten Unterlagen gestattet.

Es dürfen nur neuwertige oder regelmäßig gewartete Baumaschinen und Fahrzeuge, die sich in regelmäßig gewartetem und einwandfreiem Zustand befinden, eingesetzt werden.

Es dürfen nur Geräte zum Einsatz kommen, die nicht zuvor im Bereich kontaminierter Standorte verwendet wurden, bzw. anschließend einer Grundreinigung unterzogen wurden, bei der anhaftende Schadstoffe (z.B. Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe) entfernt wurden.

Vor ihrem erstmaligen Gebrauch und während des Betriebes sind die Baumaschinen und Fahrzeuge täglich durch den Verantwortlichen auf Dichtigkeit hinsichtlich der Schmier- und Treibstoffe zu prüfen. Erforderlichenfalls sind zusätzliche Maßnahmen zum Auffangen von Schmier- und Treibstoffen zu treffen. Die Kontrollen sind zu protokollieren und auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen.

Baumaschinen, welche nicht betriebssicher sind bzw. aufgrund von Schäden nicht ordnungsgemäß einsetzbar sind, sind umgehend von der Baustelle zu entfernen.

Es sind soweit wie möglich biologisch abbaubare Schmierstoffe und Hydrauliköle einzusetzen.

Sofern die Baustellentankstelle länger als 6 Monate betrieben werden soll, unterliegt sie den Anforderungen der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) in Verbindung mit dem Arbeitsblatt ATV-DVWK-A781.

Wird die Baustellentankstelle kürzer als 6 Monate betrieben gelten folgende Anforderungen:

- Bindemittel sind in ausreichender Menge vorzuhalten, um ausgelaufene Kraftstoffe (auch kleine Tropfmengen) sofort aufzunehmen und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuführen zu können.
- Mittels augenfälliger Hinweistafeln ist auf die sofortige Aufnahme der Tropfmengen hinzuweisen.
- Die Betankung aus abgestellten ortsbeweglichen Behältern darf nur erfolgen, wenn die Behälter über eine entsprechende gefahrgutrechtliche Zulassung verfügen und regelmäßig nach dem Gefahrgutrecht geprüft werden. Dies ist der BUE auf Verlangen nachzuweisen.
- Für die Abgabe von Kraftstoff aus Lagerbehältern mit mehr als 1.250 l Rauminhalt dürfen nur Abgabeeinrichtungen mit selbsttätig schließenden Zapfventilen oder Zapfventile mit Aufmerksamkeitsschalter verwendet werden.
- Bei Lagerbehältern mit weniger als 1.250 l Rauminhalt sind von Hand betriebene Pumpen mit Absperrhahn am Füllschlauch zulässig; bei elektrisch betriebenen Pumpen müssen die Sicherheitseinrichtungen nach Satz 1 verwendet werden. Die Abgabe in natürlichem Gefälle ist unzulässig.
- Der Abfüllplatz für die Betankung von Baustellenfahrzeugen ist flüssigkeitsdicht herzurichten (z.B. durch eine Folienunterlage). Die Größe des Abfüllplatzes bestimmt sich aus dem Wirkungsbereich (Zapfschlauchlänge + 1m).
- Befüllen der Tankbehälter auf der Baustelle
Die Behälter der Baustellentankstelle dürfen aus Straßentankwagen und Aufsetztanks nur unter Verwendung einer selbsttätig schließenden Abfüllsicherung befüllt werden.

Es sind sofern notwendig Maßnahmen zum Schutz vor Ausbläsern zu treffen. Hierbei ist das Überwaschverfahren zu bevorzugen.

Sollen andere als in den Datenblättern (siehe Anlagen: U23.02_09, U23.02_10, U23.02_11, U23.02_12 und U23.02_13) angegebene Produkte im Rahmen der HDD Bohrung und der Verdämmung eingesetzt werden ist die Grundwasserverträglichkeit durch Nachreichen der Produkt- und Sicherheitsdatenblätter erneut nachzuweisen. Die Produkte dürfen erst nach Zustimmung der BUE eingesetzt werden.

Der aktive kathodische Korrosionsschutz (KKS) für die gesamte Rohrfernleitung ist entsprechend dem Stand der Technik auszuführen. Die der Planung des kathodischen Korrosionsschutzes (KKS) zugrunde liegenden Berechnungen und Messungen müssen dokumentiert werden. Die notwendigen Unterlagen zur Ausführung sind dem Sachverständigen nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung rechtzeitig vor Betriebsbeginn zur Prüfung und Zustimmung vorzulegen. Die Zustimmung des Sachverständigen ist der BUE umgehend vorzulegen.

Es ist durch geeignete Maßnahmen z.B. Abstandshalter sicherzustellen, dass ein Kontakt zwischen Produkt- und Schutzrohr (Casingrohr) verhindert wird und der passive Korrosionsschutz innerhalb des Mantelrohres erhalten bleibt (Nr. 8.12.2.3 TRFL)

Der aktive Korrosionsschutz ist auch innerhalb des Schutzrohres sicherzustellen. Sofern nötig ist in Abstimmung mit dem Sachverständigen einer Prüfstelle nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung das Schutzrohr zurückzubauen.

Die Druckprüfungen sind antragsgemäß durchzuführen (siehe Anlage U23.01_01 Kapitel I 2.5 d)). Die Rohrfernleitung ist innerhalb von 6 Monaten nach der Druckprüfung in Betrieb zu nehmen. Kann dieser Zeitrahmen nicht eingehalten werden, sind Maßnahmen gegen Innenkorrosion zu treffen. Die Ergebnisse der Druckprüfungen sind der BUE vorzulegen.

Nach Verlegung der Rohrfernleitung ist diese gemäß Ziffer 8.15 Teil 1 der TRFL einzumessen und ihre Lage in Bestandsplänen einzutragen. Die Bestandspläne sind der BUE und der DEGES vorzulegen. Auf Abweichungen von der geplanten Trasse ist die DEGES hinzuweisen.

Nach Fertigstellung der Leitungsverlegungen sind in Bereichen, in denen mit Bauarbeiten zu rechnen ist (Bau der A26), besondere Sicherheitsmaßnahmen, wie Verlegung von Schutzabdeckungen oder Warnbändern, zu treffen. Die Baumaßnahmen an der A26 sind mit dem Vorhabensträger DEGES ständig eng abzustimmen. Die Baustelle ist in regelmäßigen Abständen mit fachkundigem Personal zu kontrollieren und im Zweifelsfall (mögliche Gefahr für die Integrität der Mineralölferrleitung) still zu legen.

Für das Einbringen von Bohr- oder Sandpfählen in der näheren Umgebung der NDO-Pipeline ist zuvor ein bauzeitliches Sicherungskonzept zu erstellen, um eine Beschädigung der tiefergelegten Rohrleitung auszuschließen. Sämtliche Aktivitäten im unmittelbaren Leitungsbereich sind vorab mit der Holborn Europa Raffinerie GmbH sowie der Norddeutschen Oelleitungsgesellschaft mbH abzustimmen und dürfen nur unter deren Aufsicht durchgeführt werden.

Innerhalb eines Schutzstreifens von mindestens 10 m, dessen Mitte mit der Rohrachse übereinstimmen muss, ist dieser von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs, der die Sicherheit der Rohrfernleitung beeinträchtigen kann, freizuhalten. Innerhalb des Schutzstreifens dürfen betriebsfremde Bauwerke nicht errichtet werden.

Der Verlauf der Rohrfernleitung und die Lage der für den Betrieb notwendigen Armaturen sind durch Hinweisschilder so zu kennzeichnen, dass der Verlauf und die Lage der Leitung in der Örtlichkeit nachvollzogen werden kann. Im Regelfall müssen Hinweisschilder so zu den benachbarten Schildern gesetzt werden, dass eine Sichtbeziehung hergestellt werden kann. Die Kennzeichnungen sind von Bewuchs freizuhalten.

Auf den Hinweisschildern sind mindestens folgende Zusatzinformationen anzugeben:

- Telefonnummer einer 24 h erreichbaren und besetzten Betriebsstelle oder der Betriebszentrale,
- Index, der eine eindeutige Standortbestimmung des jeweiligen Hinweisschildes erlaubt.

Nach der Inbetriebnahme des neuen Leitungsabschnittes ist die alte stillzuliegende Leitung einer Prüfung gemäß § 5 Abs.1 Ziffer 3 der Rohrfernleitungsverordnung durch einen Sachverständigen nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung zu unterziehen. Die Prüfbescheinigung ist der BUE zuzusenden. Der Bericht vom Arbeitskreis für Rohrfernleitungen, AfR-Bericht Nr. 4 „Stilllegung von Rohrfernleitungsanlagen“ ist zu beachten.

Die Rohrfernleitungsanlage muss gemäß § 3 Abs.1 Rohrfernleitungsverordnung grundsätzlich so beschaffen sein und betrieben werden, dass eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit vermieden wird und insbesondere schädliche Einwirkungen auf den Menschen und die Umwelt nicht zu besorgen sind.

Die Rohrfernleitungsanlage ist einschließlich aller Nebenanlagen gemäß § 4 Abs. 1

Rohrfernleitungsverordnung in ordnungsgemäßem Zustand zu erhalten und fortlaufend zu überwachen. Notwendige Instandsetzungsmaßnahmen sind unverzüglich vorzunehmen.

Vor erneuter Inbetriebnahme der Rohrfernleitungsanlage sind die Prüfungen nach § 5 Nr.2 der Rohrfernleitungsverordnung durchführen zu lassen und der der BUE folgende Unterlagen vorzulegen:

- Stellungnahme des Sachverständigen, dass gegen die Wiederinbetriebnahme keine sicherheitstechnischen Bedenken bestehen. Die Dokumentation gemäß § 4 Abs. 2 Rohrfernleitungsverordnung i.V.m Ziffer 12.5.2 der TRFL ist der BUE innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme zu übergeben.
- Prüfbescheinigung des Sachverständigen gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 2 Rohrfernleitungsverordnung i.V.m. Ziffer II 4 des Anhangs II zur TRFL (Allgemeine Anforderungen II 1, Bauprüfung II 2.2 Bauprüfung, Druckprüfung II 2.3, Abnahmeprüfung 2.4).
- Unterlagen über die Prüfungen des passiven Korrosionsschutzes der neu zu verlegenden Leitung vor und nach Einbau der Leitung (Ziffer 8.10.1. TRFL)

Nach Ablauf eines Jahres:

- Unterlagen über die erneute Prüfungen des passiven Korrosionsschutzes der neu verlegten Leitung (Ziffer 8.10.1. TRFL)

Zum Schutz gegen Innenkorrosion ist die Mineralölferrleitung alle 6 Wochen mit einem Reinigungsmolch zu reinigen.

Es ist durch eine Prüfstelle nach § 6 Rohrfernleitungsverordnung zu bewerten, ob die vorhandenen Messinstrumente zur Feststellung von Leckagen hinsichtlich deren Genauigkeit und Ansprechtoleranz für die neuen örtlichen Gegebenheiten (Tieferverlegung der Pipeline) noch hinreichend sind (Ziffer 11.4.2 TRFL). Die Bewertung ist der BUE bis zum Baubeginn vorzulegen.

Während der Bauarbeiten des Vorhabens, insbesondere bei Pfahlgründungsarbeiten und größeren Erdbewegungen mit schweren Baumaschinen sind zusätzliche Maßnahmen zur Leckerkennung durchzuführen. Dies können wöchentliche Druckprüfungen während der Betriebspausen oder wöchentliche Molchungen mit dem Lecksuchmolch sein.

Zur Ermittlung des Zustandes der Rohrfernleitung ist spätestens 2 Jahre nach der Wiederinbetriebnahme der 34^{er} Leitung eine Molchung der gesamten 34^{er} Leitung als Teil der Abnahmeprüfung gemäß § 5 Rohrfernleitungsverordnung durchzuführen. Diese Frist kann gemäß Ziffer 12.3.4.5 TRFL nach Rücksprache mit dem Sachverständigen und der BUE geändert werden. Die Zeit zwischen Inbetriebnahme und Molchung darf maximal 5 Jahre betragen.

Die Art des eingesetzten Prüfmolches und die erforderlichen Prüfungen vor und nach Inbetriebnahme sind mit dem zuständigen Sachverständigen abzustimmen und festzulegen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und dem Sachverständigen nach Rohrfernleitungsverordnung für eine sicherheitstechnische Überprüfung der 34^{er} Mineralölferrleitung zur Verfügung zu stellen.

Der Zeitabstand und Umfang für die wiederkehrenden Untersuchungen mittels Prüfmolch sind im Rahmen der Lebensdauerabschätzung in Abstimmung mit dem Sachverständigen festzulegen.

Sollte die reguläre Wiederholungsmessung für die Zustandsermittlung von 2006 (Zeitraumen gemäß Sachverständigen frühestens 2016, spätestens 2026) vor Wiederinbetriebnahme der Leitung erforderlich sein, braucht nur der neu eingebundene Teil der Leitung geprüft werden.

Die Änderung der Rohrfernleitungsanlage ist in den Alarm- und Gefahrenabwehrplan einzupflegen und den zuständigen Behörden zur Verfügung zu stellen.

Der Betreiber der Rohrfernleitungsanlage hat unverzüglich unbenommen von § 7 der Rohrfernleitungsverordnung i.V.m. 12.6.2.6 TRFL jeden Schadensfall bei der BUE anzuzeigen bei dem Rohöl aus der Pipeline auf Hamburger Gebiet austritt. Tropfmengen an den Molchstationen sind hiervon ausgenommen, sofern sie aufgenommen und ordnungsgemäß entsorgt werden.

Die Bauarbeiten im Bereich der Mineralölferrleitung haben in enger Abstimmung mit dem Betreiber der Mineralölferrleitung der NDO Norddeutsche Oelleitungsgesellschaft mbH, Moorburger Straße 16, 21076 Hamburg, zu erfolgen. Die Vorgaben des Betreibers sind zu beachten. Dies betrifft sowohl

die neu verlegte Leitung als auch die sich im Baubereich inklusive möglicher Anfahrtswege befindliche vorhandene Mineralölferrleitung. Hierzu ist ein Sicherheitskonzept zu erstellen und mit NDO abzustimmen. Die jeweiligen Baufirmen sind diesbezüglich einzuweisen. Die Einweisung ist schriftlich festzuhalten und von der jeweiligen Baufirma und dem Verantwortlichen vor Ort abzuzeichnen. Die Unterlagen sind auf der Baustelle zur Einsicht für die zuständigen Behörden vorzuhalten. Auf die Befugnis des Betreibers der Mineralölferrleitung die Baustelle im Zweifelsfall stillzulegen wird hingewiesen.

Mögliche Abweichungen der neu verlegten Mineralölferrleitung von der geplanten Trasse sind bei den Bauarbeiten bzw. den Planungen hierfür zu berücksichtigen. Die Unterlagen über den tatsächlichen Verlauf sind auf der Baustelle vorzuhalten.

Es ist durch eine vertragliche Regelung zwischen HPA und NDO sicherzustellen, dass bei Arbeiten von HPA an der Spülfeldleitung (Abwasserpumpleitung zwischen den Entwässerungsfeldern Moorburg und der SARA), die sich im Bereich des Schutzstreifens der Mineralölferrleitung befindet, diese mit NDO abgestimmt werden.

Hinsichtlich der Sicherung der **befristeten wasserrechtlichen Erlaubnis** für die Benutzung des Gewässers Alte Süderelbe für das zum Vorland der alten Süderelbe gehörende Gewässer Parallelgraben (Nord) zugunsten der NDO Norddeutsche Oelleitungsgesellschaft mbH sind folgende Nebenbestimmungen Auflagen und Bedingungen einzuhalten:

Die wasserrechtliche Erlaubnis wird im Wasserbuch unter der Bezeichnung 7/18(209 A1) geführt. Gemäß den §§ 8,10,13 und 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) i. V.m. dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) wird der NDO Norddeutsche Oelleitungsgesellschaft mbH Moorburger Straße 16 21076 Hamburg auf Antrag vom 18.1.2018 unter Vorbehalt weiterer Inhalts- und Nebenbestimmungen widerruflich erlaubt, von dem Grundstück: Moorburger Elbdeich ohne Nr. Flurstücke: 2296, 2297, 4522 und 4523 Stadtteil: Moorburg Gemarkung: Moorburg gemäß den folgenden Nebenbestimmungen Baugrubenwasser in den Ostarm des Gewässers Alte Süderelbe und in das zum Vorland der alten Süderelbe gehörenden Gewässer Parallelgraben (Nord) einzuleiten.

Diese Erlaubnis ist befristet. Sie gilt für die Dauer von 12 Monaten nach Baubeginn. Der Baubeginn ist der Behörde für Umwelt und Energie IB 33 vier Wochen im Voraus mitzuteilen.

Die Einleitung des Baugrubenwassers aus den Baugruben Baugrube HDD Verfahren Austrittsgrube/ Baugrube Einbindung Nord, Baugrube zur Verlegung der Mineralölferrleitung in offener Bauweise (teilweise), Baugruben für den Rückbau und die Stilllegung SRG 4 und SRG 5 erfolgt über die im beigefügten Lageplan (U23.03_03_20171206_L4-OLageplan_Wasserhaltung) näher gekennzeichnete Einleitstelle 9 des Ostarms der Alten Süderelbe.

Die Einleitung des Baugrubenwassers aus den Baugruben Baugrube zur Verlegung der Mineralölferrleitung in offener Bauweise (teilweise), Baugruben für den Rückbau und die Stilllegung SRG 3

und Abwasser aus den Druckprüfungen der neu verlegten Mineralölföhrleitung erfolgt über die im beigefügten Lageplan (U23.03J33,20171206 J-4- 0_Lageplan_Wasserhaltung) näher gekennzeichnete Einleitstelle 11 des Parallelgrabens (Nord).

Es wird erlaubt, Abwasser aus den Baugruben (Einbindebaugrube Nord, Baugrube offenen Rohrverlegung, Stilllegungs-/Rückbaubaugruben SRG 4 und SRG 5) in den Ostarm der Alten Süderelbe (Einleitstelle 9) in einer Menge bis zu 24 mVh 230 mVd insgesamt max. 2000 m3 einzuleiten.

Es wird erlaubt, Abwasser aus den Baugruben (Baugrube offenen Rohrverlegung, Stilllegungs-/Rückbaubaugrube SRG 3) und den Druckprüfungen in den Parallelgraben (Nord) (Einleitstelle 11) in einer Menge bis zu 24 mVh 350 mVd insgesamt max. 3000 m3 einzuleiten.

Die eingeleitete Wassermenge ist zu erfassen. Dies kann über die maximale Pumpenleistung im Einbauzustand bei der tatsächlichen Förderhöhe und die Betriebsstunden (über einen Betriebsstundenzähler) erfolgen. Alternativ kann die eingeleitete Wassermenge mittels Wasserzähler erfasst und aufgezeichnet werden.

Beginn und Ende der Einleitung sowie die eingeleitete Wassermenge sind der Wasserbehörde (Behörde für Umwelt und Energie, Abwasserwirtschaft IB 331, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg) aufzufordern mindestens 14 Tage in voraus schriftlich mitzuteilen.

In Abstimmung mit der Behörde für Umwelt und Energie sind nach der jeweiligen Behandlungsanlage vor der Einleitungsstelle Kontrollschächte für die Probenahme (K 9 und K 11) einzurichten. Die Probenahmestellen sind entsprechend zu kennzeichnen und jederzeit zugänglich und betriebsbereit zu halten. Beschaffenheit des eingeleiteten Wassers Folgende Überwachungswerte" ermittelt aus einer qualifizierten Stichprobe" sind an den Probenahmestellen einzuhalten: Probenahmestelle: K 9 und K 11

Probenahmestelle: K 9 und K 11

- pH-Wert 6,5-8,5
- Sauerstoffsättigung > 65 %
- Abfiltrierbare Stoffe 30 mg/l
- Eisen, gesamt 2,0 mg/l
- Eisen II 0/5 mg/l

wenn das Eisen in Huminstoffen gebunden ist:

- Eisen, gesamt 3,0 mg/l
- Eisen II 1,0 mg/l

bei Gewässertemperaturen > 10°C

- Ammonium N 2,0 mg/l

bei Gewässertemperaturen < 10°C

- Ammonium N 4,0 mg/l

- BSB5 5,0 mg/l

Ist ein Überwachungswert nach dem Ergebnis einer Überprüfung im Rahmen der staatlichen Überwachung nicht eingehalten, gilt er dennoch als eingehalten, wenn die Ergebnisse dieser und der vier vorausgegangenen staatlichen Überprüfungen in 4 Fällen diesen Wert nicht überschreiten und kein Ergebnis diesen Wert um mehr als 100 % übersteigt. Überprüfungen, die länger als 3 Jahre zurückliegen, bleiben unberücksichtigt.

Der Parameter pH-Wert ist von dieser Regelung ausgenommen.

Den Überwachungswerten liegen die für die Freie und Hansestadt Hamburg durch Veröffentlichung im Amtlichen Anzeiger verbindlich eingeführten Analysen- bzw. Messverfahren zugrunde, die auch für die Selbstüberwachung anzuwenden sind.

Für alle Einleitungen sind entsprechende Abwasserbehandlungsanlagen vorzusehen. Die Abwasserbehandlung für das Baugrubenwasser muss zumindest eine Enteisierung und eine Absetz-/Filteranlage enthalten. Die Abwasserbehandlungsanlage für das Abwasser aus den Druckprüfungen muss zumindest eine Absetz-/Filteranlage enthalten. Spätestens vier Wochen vor Baubeginn sind Unterlagen über die gewählten Behandlungsanlagen bei der Behörde für Umwelt und Energie IB 33 einzureichen (Abwasseranalyse des zu behandelnden Abwassers, Ausführung der Behandlungsanlage, Fließschema, Aufstellungsplan und sofern verwendet die Zusatzstoffe wie Flockungshilfsmittel (Datenblätter hierzu)). Vor Baubeginn sind die geplanten Anlagen mit der Behörde für Umwelt und Energie BUE abzustimmen.

Einen Tag nach Beginn der Abwassereinleitung, nach 7 Tagen, sowie danach alle 14 Tage ist das behandelte Abwasser von einem qualifizierten Labor auf die genannten Parameter untersuchen zu lassen. Sollen die erhöhten Einleitwerte von Ammonium-N oder Eisen in Anspruch genommen werden, ist die Unterschreitung der Gewässertemperatur beziehungsweise die Huminbindung des Eisens nachzuweisen. Werden die Überwachungswerte gesichert eingehalten, kann nach 3 Monaten in Absprache mit der BUE der Überwachungszyklus auf vierteljährlich erhöht werden. Die Analysen sind der Behörde für Umwelt und Energie IB 33, unaufgefordert spätestens innerhalb von 14 Tagen nach Probenahme zuzusenden.

Ergeben sich aufgrund von Zwischenergebnissen der Selbstüberwachung Hinweise darauf, dass die Überwachungswerte nicht eingehalten werden können, ist dies der Behörde für Umwelt und Energie, IB 33, unverzüglich mitzuteilen und ggf. das Erfordernis sowie Art und Umfang weitergehender Behandlungsmaßnahmen abzustimmen. Es bleibt der Wasserbehörde vorbehalten, aufgrund der Analyseergebnisse die Untersuchung weiterer Parameter oder eine weiter gehende Stauwasserbehandlung zu fordern.

Über den gesamten Zeitraum der Abwassereinleitung ist ein Betriebstagebuch zu führen. Insbesondere sind bei sämtlichen Probenahmen die Probenahmestellen, -zeit, -menge und Probenehmer so-

wie die Analysenergebnisse der Untersuchungen mit anzugeben. Im Betriebstagebuch sind außerdem die Messungen der Einleitungsmenge, sowie die Ergebnisse der Funktionskontrollen der gesamten Anlage festzuhalten. Das Betriebstagebuch ist jederzeit mit letztem Sachstand für die Mitarbeiter der Wasserbehörde zur Einsichtnahme auf der Baustelle bereitzuhalten. Die Wasserbehörde kann die Überlassung von Durchschriften oder Kopien der Eintragungen verlangen. Das Betriebstagebuch ist für die Dauer von 3 Jahren nach der letzten Eintragung aufzubewahren. Eine für die Selbstüberwachung verantwortliche Person ist der zuständigen Wasserbehörde BUE vor Beginn der Einleitung schriftlich zu benennen. Die Eintragungen im Betriebstagebuch sind von ihr zu unterzeichnen.

Die Einleitstellen müssen so ausgebildet sein, dass durch die Einleitung an, vor und hinter der Einleitstelle kein Schaden am Gewässer und der Gewässersole entsteht. Hierfür ist vor Baubeginn ein Detailplan mit der Hamburg Port Authority, Technisches Property Management, PE22, abzustimmen. Es muss vor Baubeginn durch einen Vertrag zwischen der Hamburg Port Authority und dem Antragsteller sichergestellt sein, dass die Mehraufwände zum Betrieb und Unterhalt des Gewässersystems durch den Antragssteller ausgeglichen werden. Eine zusätzliche Sauerstoffanreicherung des Abwassers hat bei der Einleitung in den östlichen Arm der Süderelbe und in den Parallelgraben (Nord) zu erfolgen (z. B. über ein Prallblech). Die Einleitstellen sind jeweils entsprechend dem Muster (Anlage 1) zu kennzeichnen. Das Schild muss so angebracht werden, dass es sowohl vom Land als auch vom Wasser aus ständig gut sichtbar und lesbar ist.

Die im Entwässerungsplan dargestellte Zuordnung der zu entwässernden Flächen zur Einleitstelle sowie die dargestellte Leitungsführung sind einzuhalten. Das Gewässer darf nur im Rahmen dieser Erlaubnis mit den dazugehörigen Unterlagen benutzt werden.

Für jede beabsichtigte Änderung der vorstehend erlaubten Benutzung des Gewässers ist vor Beginn der Ausführung eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen. Mit dem Antrag sind prüfungsfähige Unterlagen und Beschreibungen einzureichen. Beantragte Änderungsmaßnahmen dürfen erst nach Zustellung der wasserrechtlichen Erlaubnis begonnen werden.

2.33 Bodenanker

Die Bodenanker, mit denen Baugrubenwände während der Bauphase rückverankert werden, sind nach Fertigstellung des Vorhabens und dem hiermit begründeten Entfall ihrer statischen Notwendigkeit zu durchtrennen und wirksam zu entkoppeln. Danach sind die Bodenanker von den betroffenen Grundeigentümern dennoch als funktionslos im Boden verbleibend grundsätzlich zu dulden. Die Duldungspflicht des Grundeigentümers endet, sobald und soweit Arbeiten auf dem betroffenen Grundstück anstehen, denen die Anker im Wege sind. Soweit die Duldungspflicht dinglich gesichert wurde, haben die Betroffenen zu diesem Zeitpunkt einen Anspruch auf Löschung der Sicherung. Die Duldung der Bodenanker ist zu entschädigen.

Sollte es durch die Anker zu Schäden am Grundstück kommen, z. B. durch hochquellenden Beton oder Setzungen, hat die Vorhabensträgerin geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Verbleibende Schäden durch die Bodenanker sind ebenfalls zu entschädigen.

2.34 Keine Beleuchtung der Unterführung Moorburger Alter Deich, BW K26.21

In der Unterführung Moorburger Alter Deich, BW K26.21, ist auf die Installation einer Beleuchtung zu verzichten, um Beeinträchtigungen lichtempfindlicher Fledermausarten zu vermeiden.

2.35 Vogelschlag verhinderndes Dekor bei transparenten Lärmschutzwänden

Zur Vermeidung von Vogelschlag ist an transparenten Lärmschutzwänden ein geeignetes, Vogelschlag verhinderndes Dekor anzubringen.

2.36 Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen vor Baubeginn

Sämtliche CEF-Maßnahmen müssen vor Beginn der Beeinträchtigungen nachgewiesen funktionsfähig hergestellt sein. Der Inhalt des Funktionsnachweises ist mit der BUE abzustimmen und der Funktionsnachweis selbiger vorzulegen.

2.37 Zulassung der Freileitungen und zugehörigen Masten nach § 9 FStrG

Die nach § 9 Abs. 2 FStrG erforderliche Zustimmung sowie die nach § 9 Abs. 1, 8 FStrG erforderliche Ausnahme für die Freileitungen und Maststandorte der 50Hertz Transmission GmbH wird dem Grunde nach erteilt. Die oberste Landesstraßenbaubehörde hat die dem Grunde nach erteilten Ausnahmen und Zustimmungen um die notwendigen Detailregelungen zu ergänzen.

2.38 Entschädigung für Verkleinerung des Jagdbezirks und Erschwernisse bei der Jagdausübung

Für die aufgrund der Zerschneidungswirkung der A26 entstehenden Vermögensnachteile, die den Jagdgenossenschaften durch die Verkleinerung des Jagdbezirks und durch die Erschwernisse bei der Jagdausübung auf den verbleibenden Restflächen entstehen, setzt die Planfeststellungsbehörde einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach fest. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren nach § 19a FStrG zu entscheiden.

2.39 Kampfmittel

Während eventueller Sondierungs- und Bergungsarbeiten hinsichtlich Kampfmittel im Bereich der Behandlungsanlage von HPA/H1 ist eine Abstimmung mit dem Betrieb der Behandlungsanlage Moorburg- Mitte vor Durchführung der jeweiligen Maßnahmen erforderlich.

2.40 Windkraftanlagen

Die Vorhabensträgerin hat sicherzustellen, dass die benachbarten Windkraftanlagen, die zugehörige Übergabestation und die dazwischen verlaufenden Leitungen durch die Bauarbeiten nicht beschädigt werden bzw., soweit eine Verlegung der Leitungen erforderlich ist, durch entsprechende neue Leitungen unter Vermeidung betrieblicher Unterbrechungen ersetzt werden und sämtliche Anlagen zu Wartungs- und Reparaturzwecken jederzeit anfahrbar sind, soweit eine Anfahrbarkeit derzeit besteht.

3 HINWEISE

3.1 Flächen-, Längen- und Höhenangaben

Die zahlenmäßigen Flächen-, Längen- und Höhenangaben in den Planunterlagen und in diesem Planfeststellungsbeschluss sind nicht durch besondere Feldvermessungen ermittelt, sondern anhand der zeichnerischen Darstellungen berechnet worden, die auf den Katasterkarten der Freien und Hansestadt Hamburg beruhen. Hieraus ergeben sich nicht zu vermeidende Ungenauigkeiten. Maßgeblich sind die festgestellten zeichnerischen Darstellungen sowie die Ergebnisse der Grenzfeststellung nach Bauende.

3.2 Umfang der Zulassung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 HmbVwVfG (Konzentrationswirkung). Es handelt sich dabei nicht um mehrere selbständige Entscheidungen, die nur äußerlich zusammengefasst wären, sondern um eine Gesamtentscheidung. Es bedarf grundsätzlich keiner ausdrücklichen Erwähnung der ersetzten Entscheidungen.

Mit der aus der Feststellung des Plans resultierenden Verpflichtung zum Abbruch oder zur Änderung von Leitungen und baulichen Anlagen, zur Aufgabe oder zeitweiligen Aussetzung einer Nutzung etc. sind die betroffenen Genehmigungen etc. nicht mehr ausnutzbar, soweit sie dem Vorhaben entgegenstehen.

Die Nutzbarkeitseinschränkung erfolgt lediglich in dem Maße, in dem dies für das Vorhaben erforderlich ist, weil die genehmigte Leitung, Anlage oder Nutzung etc. dem Vorhaben ansonsten bauzeitlich oder dauerhaft entgegenstünde. Im Übrigen bleiben die Genehmigungen etc. unberührt. Für

die bauzeitliche oder nach Abschluss der Arbeiten erforderliche Anpassung der Genehmigungen etc. ist die fachlich zuständige Behörde zuständig.

Im Übrigen bleiben die vorhandenen Genehmigungen etc. unberührt, soweit sich aus der vorliegenden Entscheidung nichts anderes ergibt.

Demgegenüber werden sämtliche für das Vorhaben erforderlichen Genehmigungen etc. durch den vorliegenden Beschluss erteilt. Soweit hierfür noch nicht alle Details im Hinblick auf die Ausführung vorliegen, weil diese erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu ermitteln sind, die Genehmigungsfähigkeit jedoch zweifelsfrei feststeht und nur Detailregelungen noch offen bleiben müssen, geschieht dies dem Grunde nach. Die Befugnis, diese dem Grunde nach erteilten Genehmigungen insbesondere wegen technischer Einzelheiten und notwendiger Detail- und Nutzungsregelungen nachträglich zu ergänzen, insbesondere mit weiteren Nebenbestimmungen zu versehen, steht der fachlich zuständigen Behörde zu.

Für das Vorhaben erforderliche Zulassungen, die noch nicht abschließend beurteilt werden konnten, die jedoch keiner abschließenden Würdigung bedürfen, weil sie unter keinem Gesichtspunkt dem Vorhaben entgegenstehen können, werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach erteilt und bedürfen ggf. noch der späteren Ergänzung. Der Planfeststellungsbeschluss beschränkt sich insoweit auf die Prüfung, ob diesen Zulassungen unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen bzw. ob die spätere Ergänzung abwägungserheblich sein könnte, so dass es eines Vorbehaltes bedürfte. Soweit dies nicht der Fall ist, weil die Ergänzung nur noch untergeordnete Details festlegt, die die Abwägung nicht in entscheidungserheblicher Weise berühren, wird die ggf. erforderliche spätere Ergänzung durch die insoweit auch sachnähere Behörde vorgenommen, die nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und Erlöschen der Konzentrationswirkung (wieder) hierfür zuständig ist. Zweckmäßigerweise hat die Vorhabensträgerin demnach vor Baubeginn bei den zuständigen Stellen die gegebenenfalls noch erforderlichen Ergänzungen der Zulassungen zu beantragen.

Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen sind nach § 19 WHG zwar dergestalt in das fernstraßenrechtliche Planfeststellungsverfahren eingebunden, dass ebenfalls die Planfeststellungsbehörde über deren Erteilung entscheidet (Zuständigkeitskonzentration). In Bezug auf die Entscheidungskonzentration wird jedoch die Eigenständigkeit des Entscheidungsbestandteils unter dem Verfahrensregime des WHG betont (BVerwGE 123, 243; 125, 279). Die wasserrechtliche Entscheidung tritt daher, auch wenn sie im Planfeststellungsbeschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung. Dies kommt u. a. auch darin zum Ausdruck, dass die Entscheidung gemäß § 19 Abs. 3 WHG nur im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen ist, vgl. Ziffer 3.4. Dem liegen die Erwägungen zugrunde, dass im Gegensatz zu Planfeststellungsbeschlüssen, die in hohem Maße änderungsresistent sind, im Wasserrecht flexibel handhabbare Instrumente unverzichtbar sind und das wasserwirtschaftliche Entscheidungsermessen nicht beschnitten werden soll. Dementsprechend werden auch die wasserrechtlichen Entscheidungen dieses Planfeststellungsbeschlusses - im Einvernehmen mit der Wasserbehörde - dem Grunde nach

erteilt und erforderliche Ergänzungen, insbesondere Nebenbestimmungen, unmittelbar von der zuständigen Wasserbehörde vorgenommen. Soweit das Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung einzelner wasserrechtlicher Erlaubnisse und Genehmigungen von den zuständigen Wasserbehörden bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren geprüft und für gegeben befunden worden ist, werden diese nach Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde ebenfalls mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Die zugehörigen Nebenbestimmungen finden sich unter Ziffer 2.4.

Zu den von diesem Planfeststellungsbeschluss umfassten Entscheidungen gehören auch die für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen Befreiungen gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG von den Verboten des § 5 Absatz 1 der Verordnung über das Naturschutzgebiet Moorgürtel aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses (vgl. Ziff. 4.13.3.2) und die für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen Ausnahmen von § 2 der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in der Gemarkung Moorburg nach deren § 6 sowie Genehmigungen nach deren § 3.

3.3 Fernstraßenrechtliche Widmung

Das für die tenorierte Widmung des Neubaus der A26 gemäß § 2 Abs. 6 FStrG vorausgesetzte Einverständnis des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur liegt vor (E-Mail vom 08.09.2014).

In Bezug auf die lediglich ausgebauten Teile der Bundesautobahn A7 bedarf es keiner gesonderten Entscheidung über die Widmung. Da gemäß § 2 Abs. 6a FStrG eine Bundesfernstraße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt wird, gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsüberbegradung als gewidmet.

3.4 Einvernehmen

Die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Abteilung Naturschutz der Behörde für Umwelt und Energie Behörde hat das Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG in Verbindung mit § 17 Absatz. 1 BNatSchG zu den planfestgestellten, zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie zur Kompensation unvermeidbarer Beeinträchtigungen erteilt.

Die zuständigen Wasserbehörden haben das Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erteilt.

3.5 Kampfmittel

Vor Beginn baulicher Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund verbunden sind, ist die Grundstückseigentümerin oder der Grundstückseigentümer oder, wenn diese bzw. dieser die Baumaßnahmen nicht selbst durchführt oder durchführen lässt, die Veranlasserin oder der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund nach Einwilligung der Grundstückseigentümerin bzw. des Grundstückseigentümers verpflichtet, bei der zuständigen Behörde eine Auskunft einzuholen, ob für den betroffenen

Baubereich ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel besteht. Öffentliche Baudienststellen sind von dieser Pflicht bei der Durchführung eigener Baumaßnahmen befreit.

Ist der betroffene Baubereich danach als Verdachtsfläche nach § 1 Absatz 4 Kampfmittelverordnung eingestuft, ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind. (§ 6 Absatz 2 Kampfmittelverordnung).

Näheres regelt die KampfmittelVO, hier insbesondere §§ 5 bis 9.

3.6 Entschädigungen

Entscheidungen über die Entschädigungen für die planfestgestellte **unmittelbare Inanspruchnahme** von Grundstücken, ob dauerhaft oder vorübergehend, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Betroffenen nicht gelingt, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 19 Abs. 1 FStrG iVm §§ 3, 4 Abs. 1 Satz 1 Hamburgisches Enteignungsgesetz das Enteignungsrecht. Hinsichtlich dieser Inanspruchnahmen kommt die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Tragen, so dass es keiner weiteren Entscheidungen über die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen bedarf (§ 19 Abs. 1 FStrG). Dies betrifft insbesondere das Enteignungsverfahren, in dem die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen nicht mehr zu prüfen ist (§ 19 Abs. 2 FStrG). Insbesondere bedarf es keiner ausdrücklichen Prüfung, ob das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient, denn durch die gesetzgeberische Entscheidung in § 19 FStrG steht dies für den Bau einer Bundesfernstraße bereits fest. Zu prüfen bleibt allein die Notwendigkeit der Enteignung, also ob das zu enteignende Eigentum für die Verwirklichung des Vorhabens überhaupt und in dem beantragten Maße benötigt wird. Dies ist vorliegend durchgehend der Fall. Im Übrigen ergäbe die Prüfung des Allgemeinwohlinteresses auch ohne die Bestimmung des § 19 FStrG eine Zulässigkeit der Enteignung, vgl. Ziffern 4.2 ff.

Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen; der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, 9 A 21/03, juris Rn. 21). Sofern es demnach hinsichtlich des Erwerbs bzw. der vorübergehenden Nutzung eines Grundstücks zu keiner Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Betroffenen kommt, entscheidet die Enteignungsbehörde nur noch über die Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigungen (§§ 19, 19a FStrG i.V.m. Abschnitt III Abs. 3 Nr. 3 der Anordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes i. V. m. dem Hamburgischen Enteignungsgesetz). Dies betrifft die vorübergehende Inanspruchnahme genauso wie die dauerhafte, denn durch Enteignung kann auch die Befugnis begründet werden, bei der Ausführung von Vorhaben, für welche die Enteignung zulässig ist, Grundstücke vorübergehend zu benutzen, § 4 Abs. 1 Nr. 6 HmbEnteignungsG.

Entschädigungen für **mittelbare Beeinträchtigungen** setzt die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach fest. Diesem voraus geht auch insoweit die Prüfung, ob die mittelbaren Beeinträchtigungen den Betroffenen zumutbar sind oder ob Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen aufgrund untunlicher oder mit dem Vorhaben unvereinbarer Schutzvorkehrungen erforderlich sind (§ 74 Abs. 2 S. 2, 3 HmbVwVfG). Wird der Eigentümer in der Nutzung seines Grundstücks durch nachteilige Einwirkungen des Vorhabens unzumutbar gestört und können diese Störungen nicht durch physisch-reale Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden, muss der Eigentümer die Einwirkungen auf sein Eigentum trotz deren Unzumutbarkeit zwar hinnehmen, wenn in der Abwägung hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen. Die darin liegende Beschränkung seines Eigentums ist aber nur verhältnismäßig, wenn er finanziell entschädigt wird. Wenn über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und der Vorhabensträgerin zustandekommt, wird hierüber in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden (§ 19a FStrG).

Entscheidungen über die Höhe der **Entschädigungen zur Erfüllung des planfestgestellten Anspruchs auf passiven Lärmschutz** trifft das zuständige Bezirksamt (§ 42 Abs. 3 Satz 1 BImSchG i.V.m. der Anordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Abschnitt III, Abs. 5).

Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch **keine Entschädigung** können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese von erheblicher Bedeutung sind. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst negativ auswirken. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Kunden, die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Für unterbrochene Wegebeziehungen reicht es deshalb in der Regel aus, unter Inkaufnahme verbleibender Umwege einen Ausgleich durch ein Ersatzwegesystem vorzunehmen, solange die verbleibenden Umwege zumutbar sind. Auch Ertragseinbußen sind nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersatzfähig. Sie sind lediglich auszugleichen, soweit sie auf dem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle beruhen, BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 12.11., Rn. 67ff, m.w.N. Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass Eigentümer oder Gewerbetreibende nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten geschützt sind. Planungsbedingte Einbußen sind insoweit als Ausdruck

der Sozialbindung entschädigungslos hinzunehmen. § 74 Abs. 2 HmbVwVfG trifft insoweit eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Dies gilt speziell dann, wenn die Planung wie vorliegend dem öffentlichen Interesse dient. Selbst dauerhafte Wertminderungen werden hiervon nicht ausgeschlossen.

3.7 Kostentragung

Die Kostentragung, z. B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens nicht berührt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung öffentlich-rechtlich unbedenklich ist. Auf die Kostentragungspflichten hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss; ein Hinweis in der Planfeststellung hat nur klarstellende Bedeutung. Die Kostentragungspflicht ergibt sich z. B. aus Gesetzen, aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen, den Verträgen mit den Leitungsunternehmen oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie dem Verursacherprinzip. Daneben ergeben sich u. U. Kostenfolgen für die Vorhabensträgerin aus deren Zusagen.

Davon ausgenommen sind Kostenentscheidungen, die der Planfeststellungsbehörde durch Gesetz auferlegt sind.

3.8 Einwendungsdarstellung im Beschluss

Überwiegend wurden die Einwendungen im Rahmen der einzelnen Sachthemen inhaltlich behandelt. Soweit sich Einwendungen dort nicht integrieren ließen, finden sich die diesbezüglichen Entscheidungen jeweils im Annex zu den einzelnen Themenbereichen.

Als Ausnahme hiervon wurde über die eigentumsbezogenen Einwendungen einzeln entschieden, weil es sich hierbei überwiegend um Inhalte handelte, die keinen Sachthemen zuzuordnen waren. Eine namentliche Nennung der Einwender unterbleibt aus datenschutzrechtlichen Gründen. Die angegebene Identifikationsnummer wird den Einwendern im Rahmen der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Sofern sich Einwendungen erledigt haben, werden sie nicht aufgeführt.

4 BEGRÜNDUNG

4.1 Verfahren

4.1.1 Antrag und 1. Auslegung

Die Planfeststellung gemäß §§ 17 FStrG, 72 ff. HmbVwVfG erfolgt auf Antrag der Vorhabensträgerin vom 31. Juli 2012. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 8. Oktober 2012 bis zum 7. November 2012 im Bezirksamt Harburg, im Bezirksamt Bergedorf, in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, in der Gemeinde Neu Wulmstorf und in der Gemeinde Drochtersen zur Einsicht ausgelegt. Auf die Auslegung war im Amtlichen Anzeiger Nr. 76 vom 28. September 2012, im Amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde Neu Wulmstorf Ausgabe 25/2012 vom 27. September 2012 und als Aushang in der Gemeinde Drochtersen ab 28. September 2012 hingewiesen worden.

Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließen, sind von der Auslegung der Planunterlagen gemäß §§ 17 a FStrG, 73 Abs. 5 Satz 2, 3 HmbVwVfG benachrichtigt worden.

Parallel hat die Anhörungsbehörde unter dem 17. September 2012 unter Beifügung der Planunterlagen die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und andere Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme bis zum 21. November 2012 aufgefordert. Mit gleichem Schreiben wurden die in Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen über das Vorhaben, die öffentliche Auslegung und das Datum des Ablaufs der Stellungnahmefrist unterrichtet.

Gemäß § 17 a FStrG, § 73 Absatz 4 HmbVwVfG konnte jede Person, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 21. November 2012, schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei den genannten Dienststellen Einwendungen gegen den Plan erheben. Mit dem Ablauf dieser Frist waren alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Diese Frist galt ebenso für die von der Freien und Hansestadt Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen oder anderen Vereinigungen im Sinne des § 73 Abs. 4 Nr. 5 HmbVwVfG. Hierauf war in der Bekanntmachung der Auslegung hingewiesen worden.

Hinweis: Für das Planfeststellungsverfahren ist nach § 74 UVPG das UVPG in seiner Fassung vor dem 16. Mai 2017 anzuwenden. Die einmonatige Frist des § 21 Abs. 2, 5 UVPG ist daher nicht anzuwenden.

4.1.2 Erster Erörterungstermin

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung des Termins vom 01.06.2015 bis zum 05.06.2015 erörtert worden. Eine Einzelerörterung fand mit E0116 am 14.07.2015 statt. Am 22.07.2015 erfolgte eine Einzelerörterung mit E0038.

4.1.3 Erster Änderungsantrag und 2. Auslegung

Mit Schreiben vom 12.12.2016 hat die Vorhabensträgerin, im Wesentlichen als Resultat der Einwendungen und Stellungnahmen, des Erörterungstermins sowie der zwischen Vorhabensträgerin und Betroffenen und Vereinigungen geführten Gespräche, den ersten Änderungsantrag eingereicht.

Der 1. Änderungsantrag beinhaltete im Wesentlichen die Änderung der Gradienten der A26 von Baukm 0+000 bis 3+480 und 7+585 bis 8+315, eine Überarbeitung der Straßenentwässerung und Einleitstellen, die Änderung und Ergänzung der Rampen und Brückenbauwerke im Autobahndreieck als Vorbereitung für den geplanten Umbau zum Autobahnkreuz und die östliche Weiterführung der A26, Änderungen und Ergänzungen am Gewässernetz (Gebietsentwässerung), Änderungen und Ergänzungen bei landwirtschaftlichen Wegen sowie Betriebs- und Unterhaltungswegen, eine Unterführung des Wirtschaftsweges Moorburger Alter Deich statt einer Überführung, die Änderung Trog Hafensbahn zum Trog- / Tunnelbauwerk mit Wegeüberführungen, Grünquerung und Fledermaus-Querungshilfen, Änderungen an Gewässerkreuzungen (lichte Weite / lichte Höhe der Bauwerke) aus Gründen des Artenschutzes, den Neubau einer Fledermaus-Querungshilfe, Änderungen / Ergänzungen bei weiteren Brückenbauwerken, zusätzliche Lärmschutzwände auf rund 4,3 km, eine vollständige Neubearbeitung des Grunderwerbs, Aktualisierungen der Unterlagen nach Erforderlichkeit sowie zusätzliche Unterlagen (weitere Planungskonkretisierungen, Gutachten etc.).

Aufgrund des Umfangs dieser Änderungen war der gesamte Plan vollständig überarbeitet und vom 03. Januar 2017 bis zum 02. Februar 2017 in Gesamtheit erneut zur Einsicht ausgelegt worden. Darauf, dass die Auslegung nicht nur die Änderungen sondern den gesamten Plan betraf, war in der Bekanntmachung der Auslegung hingewiesen worden. Dementsprechend konnten unbeschadet der bereits erhobenen Einwendungen erneut Einwendungen den gesamten Plan betreffend erhoben werden.

Die Auslegung fand erneut im Bezirksamt Harburg, im Bezirksamt Bergedorf, in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, in der Gemeinde Neu Wulmstorf und in der Gemeinde Drochtersen statt. Auf die Auslegung war im Amtlichen Anzeiger Nr. 101 vom 20. Dezember 2016, im Amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde Neu Wulmstorf Ausgabe 40/2016 vom 15. Dezember 2016 und als Aushang sowie auf der Internetseite der Gemeinde Drochtersen am 14. Dezember 2016 hingewiesen worden.

4.1.4 Zweiter Änderungsantrag und 3. Auslegung

Mit Schreiben vom 22.12.2017 hat die Vorhabensträgerin in Fortschreibung der Planung einen zweiten Änderungsantrag eingereicht.

Der 2. Änderungsantrag beinhaltete im Wesentlichen ein Fledermausquerungsbauwerk im Bereich Nincoper Moorweg, die Verbesserung von Lebensräumen für Fledermäuse, insbesondere der Zwergfledermaus, Lärmschutz im Bereich Heimfeld/Bostelbek und im Bereich Moorburger Elbdeich, die Umverlegung einer Mineralölfernleitung, eine Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie,

eine Feuerwehrezufahrt Francoper Straße, den Radwanderweg Francoper Straße, eine Aktualisierung und Ergänzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes, eine Aktualisierung und Ergänzung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages, eine Nachkartierung der Amphibien (Spätlaicher) sowie der Zierlichen Tellerschnecke, eine Aktualisierung der FFH-Verträglichkeitsprüfung, Aktualisierung und Ergänzungen in der FFH- Ausnahmeprüfung sowie Änderungen und Ergänzungen bei landwirtschaftlichen Wegen sowie Betriebs- und Unterhaltungswegen.

Die durch den 2. Änderungsantrag geänderten Pläne haben vom 16. Januar 2018 bis zum 15. Februar 2018 im Bezirksamt Hamburg-Mitte, im Bezirksamt Harburg, im Bezirksamt Bergedorf, in der Gemeinde Neu Wulmstorf und in der Gemeinde Drochtersen zur Einsicht ausgelegen. Auf die Auslegung war im Amtlichen Anzeiger Nr. 3 vom 9. Januar 2018, im Amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde Neu Wulmstorf Ausgabe 41/2017 vom 21. Dezember 2017 und als Aushang sowie auf der Internetseite der Gemeinde Drochtersen am 21. Dezember 2017 hingewiesen worden.

4.1.5 Zweiter Erörterungstermin

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum ersten und zweiten Änderungsantrag abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung des Termins am 28.05.2018 erörtert worden. Da der erste Änderungsantrag die vollständige Neubearbeitung der Unterlagen enthielt und die Möglichkeit der Erhebung von Einwendungen und Stellungnahmen nicht auf die Änderungen beschränkt war, erfolgte auch die Erörterung in unbeschränkter Weise. Eine Einzelerörterung fand mit E0038 am 02.07.2018 statt.

4.1.6 Dritter Änderungsantrag

Mit Schreiben vom 15.08.2018 und 05.11.2018 hat die Vorhabensträgerin in Fortschreibung der Planung einen 3. Planänderungsantrag eingereicht.

Der 3. Planänderungsantrag beinhaltete im Wesentlichen die Ergänzung des Grunderwerbs um geplante LBP-Maßnahmen, zusätzliche Fledermausleitstrukturen am Wirtschaftsweg „Dritte Meile“ durch Kopfweidenpflanzung, Verlagerung der Maßnahme 12V (Fledermausleitstruktur) im Bereich des Biotopkorridors, Änderung der nordöstlichen Entwässerungsmulde Francoper Straße, Erhöhung der nördlichen Irritationsschutzwände parallel zur Strecke auf 4m über Gradiante und die Verlagerung von Gehölzpflanzungen innerhalb des Maßnahmenkomplexes 24A. Aus den geplanten Änderungen ergab sich kein Ergänzungs- bzw. Anpassungsbedarf im Hinblick auf allgemeine Umweltauswirkungen, artenschutzrechtliche Belange, die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ und die Eingriffsbilanzierung, welche eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich gemacht hätten. Danach ist bei der Beseitigung von Ermittlungsdefiziten und Änderungen namentlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der ihr zugrunde liegenden habitat- und artenschutzrechtlichen Fachbeiträge dann keine neue Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich, wenn sich die geänderten Unterlagen auf Detailänderungen und eine vertiefte Prüfung

von Betroffenheiten beschränken, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen (stfRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 28. April 2016 - 9 A 9.15 - BVerwGE 155, 91 Rn. 33). Dies war hier der Fall, da es sich bei den Änderungen überwiegend um mit der Behörde für Umwelt und Energie abgestimmte naturschutzfachliche Optimierungen handelte und die übrigen Änderungen lediglich Detailfragen betrafen, die keine Auswirkungen auf die Gesamtkonzeption haben. Soweit sich aus den aufgeführten Änderungen Beteiligungserfordernisse ergeben haben, wurde die Beteiligung durchgeführt.

4.2 Planungsziele und wesentliche Planungsmerkmale

Mit dem Bauabschnitt 4 der A26 und dem Ausbau der A7 zwischen Moorburg und der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld verfolgt die Vorhabensträgerin im Wesentlichen folgende planerische Ziele:

Auf der Bundesstraße 73, der bislang wichtigsten Straßenverbindung zwischen Cuxhaven, Stade, Buxtehude und Hamburg, herrschen unzureichende Verkehrsverhältnisse. Das hat dazu geführt, dass zunehmend auch Verkehr von der B73 auf parallele Landes-, Kreis- und Stadtstraßen verlagert wird, sodass die erheblichen Verkehrsbelastungen auf der B73 und den parallelen Straßen zu geringen Reisegeschwindigkeiten und erheblichen Belästigungen für die Straßenanwohner durch Lärm und Schadstoffe sowie innerörtlichen Trennwirkungen führen. Die Situation wird dadurch verschärft, dass die genannten Straßen auch von langsamem landwirtschaftlichen Verkehr benutzt werden müssen, der insbesondere in den Erntezeiten zu erheblichen Behinderungen und zur Herabsetzung der Verkehrssicherheit führt. Unter anderem aus diesen Gründen ist die B73 eine Strecke, die im Vergleich zu anderen Bundesstraßen ein deutlich erhöhtes Unfallaufkommen aufweist. Zudem werden die geringen Reisegeschwindigkeiten von den Wirtschaftsverbänden als besondere Benachteiligung gegenüber anderen Standorten angesehen. Zu den Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 15 ff. verwiesen.

Der Bau des planfestgestellten 4. Bauabschnitts der A26 wird im Zusammenwirken mit den bereits gebauten bzw. geplanten Bauabschnitten der A26 im Bundesland Niedersachsen zu einer erheblichen Entlastung der B73 sowie der parallel zu dieser verlaufenden Ost-West-Verbindungen und weiterer nachgeordneten Straßen führen. Für die Nutzer der Straßen ergeben sich daraus erhebliche Zeit- und Betriebskostensparnisse. Zugleich werden das Unfallrisiko und die Beeinträchtigungen der Wohnqualität (Zerschneidung, Lärm- und Schadstoffbelastung etc.) gemindert. Insgesamt bewirkt die A26 eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit des Raumes auf der Achse Hamburg – Buxtehude – Stade. Damit ist der Neubau der A26 im öffentlichen Interesse dringend erforderlich.

Zusammen mit dem Bau der A26 und dem erforderlichen Anschluss an die A7, der neben dem eigentlichen Anschlussbauwerk auch die erforderlichen Ein- und Ausfädelungstreifen beinhaltet, erfolgt auch der Ausbau eines Teilstückes der A7 im Rahmen des Ausbaus der A7 in ihrem gesamten Verlauf auf hamburgischem Gebiet. Die A7 ist zum einen eine wichtige überregionale Nord-Süd-Verbindung, dient aber auch sowohl der Erschließung des Hamburger Stadtgebietes als auch des Flughafens und des Hafens. Die Folge hiervon sind die Überlagerung einer hohen Grundbelastung

durch die überregionalen Ströme mit sehr hohen Pendlerbelastungen insbesondere in der Morgen- und Abendspitze. Damit zählt der gesamte Streckenabschnitt der A7 zwischen der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein und dem Elbtunnel und damit auch der hier planfestgestellte Abschnitt bundesweit zu den höchstbelasteten Autobahnen. Diese bereits vorhandene Belastung wird weiterhin steigen. Der Ausbau der A7 wird deren Leistungsfähigkeit erhöhen. Umgekehrt würde es ohne einen Ausbau zu einer fortdauernden bzw. noch steigenden Überlastung mit langdauernden Stauereignissen und den daraus resultierenden volkswirtschaftlichen und Umweltfolgen kommen. Daher ist auch der Ausbau der A7 im öffentlichen Interesse dringend erforderlich.

Diese Erforderlichkeit hat zu der vom Bundesgesetzgeber vorgenommenen Einstufung des Neubaus der A26 sowie des Ausbaus der A7 zunächst in den vordringlichen Bedarf und mittlerweile als laufend und fest disponiert geführt, vgl. Ziffer 4.3. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die planfestgestellten Unterlagen sowie die die Grundlage der Planung bildenden Verkehrsgutachten und -prognosen verwiesen.

Der Bauabschnitt 4 der A26 umfasst demnach das ca. 8 km lange Teilstück von der Landesgrenze Niedersachsen / Hamburg bis zur A7 sowie den Ausbau der A7 auf ca. 3,7 km Länge vom Süden der Hochstraße K20 bis zur Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld.

Die Baumaßnahme umfasst im Wesentlichen:

- Neubau der Autobahn A26 mit 4 Fahrstreifen von der Landesgrenze bis zur A7,
- Neubau des Autobahndreiecks HH-Süderelbe (A7 / A26) einschließlich vorbereitenden Maßnahmen für den Ausbau zum Autobahnkreuz,
- Ausbau der A7 (8-streifiger Ausbau vom Süden der Hochstraße K20 in Moorburg bis zur Anschlussstelle HH-Heimfeld, Anbau von Ein- und Ausfädelungsfahrstreifen, Erneuerung der Entwässerungsanlagen, Anpassung und ggf. Neubau der Brückenbauwerke),
- Neubau von Brückenbauwerken zur Unter- bzw. Überführung von querenden Straßen (Moorburger Elbdeich, Waltershofer Straße; Francoper Straße) und Wirtschaftswegen (Moorburger Alter Deich; Neuenfelder Hinterdeich/Nincoper Moorweg),
- Neubau eines Tunnels mit Trogbauwerken zur Überführung der Hafenanlagen sowie von zwei Wirtschaftswegen, zwei Fledermausflugrouten und einer Grünverbindung über die A26,
- Örtliche Verlegung und Änderungen an Wirtschaftswegen,
- Neubau von fünf Brücken über querende Gewässer (Parallelgraben westlich A7; Untenburger Schleusengraben; Moorburger Landscheide; Moorwettern - mehrfach),
- Örtliche Verlegung von Gewässern (Moorwettern; Untenburger Schleusengraben; Oberste Untenburger Wetterung; Unterste Untenburger Wetterung; Parallelgraben westlich A7); Änderung und Neubau von Gewässerdurchlässen,
- Wiederherstellung der Polderentwässerung mit Neubau der „Nordwettern“,

- Lärmschutzanlagen,
- Entwässerungsanlagen (Leitungen, Gräben, Rückhalte- und Reinigungsanlagen etc.),
- Umverlegung einer Mineralölfernleitung durch Tieferlegung,
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Eingriff in Natur und Landschaft.

Der Bauabschnitt 4 der A26 bildet zusammen mit dem niedersächsischen Bauabschnitt 4a (von der Anschlussstelle Neu Wulmstorf bis zur Landesgrenze) eine verkehrswirksame Einheit. Die Planfeststellungsverfahren für die beiden Abschnitte 4 und 4a wurden annähernd parallel durchgeführt.

4.3 Planrechtfertigung; Erforderlichkeit und Bemessung des Neubaus

Die Planrechtfertigung für das vorliegende Vorhaben ist gegeben. Eine hoheitliche Fachplanung trägt ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 19 FStrG) objektiv erforderlich sein. Diese Voraussetzung ist nicht erst bei einer unabweislichen Notwendigkeit, sondern bereits dann erfüllt, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Die Planrechtfertigung muss sich dabei an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes orientieren. Sie liegt stets vor, wenn der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)) das Vorhaben als Vordringlichen Bedarf verbindlich aufgenommen hat. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG; die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 FStrG verbindlich. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gilt diese Bindung auch für das gerichtliche Verfahren. Danach sind sowohl Einwendungen als auch Klagen mit dem Vorbringen, für den planfestgestellten Autobahnabschnitt bestehe kein Verkehrsbedarf, durch gesetzgeberische Entscheidung ausgeschlossen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98).

An diesen Grundsätzen gemessen liegt hier die Planrechtfertigung sowohl für den Bau der A26 als auch für den Ausbau der A7 zwischen Moorburg und der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld vor.

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan (Anlage zu § 1 Abs. 2 FStrAbG in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) mittlerweile von der Einstufung als Vordringlicher Bedarf bereits aufgerückt in die Kategorie laufend und fest disponiert.

Die Einstufung in den Bedarfsplan spiegelt die Bedeutung des Neubaus der A26 bzw. des Ausbaus des Abschnittes der A7 wider. Der 4. Bauabschnitt der A26 führt gemeinsam mit dem Bauabschnitt 4a dazu, dass die A26, deren fertiggestellte oder in Bau befindliche Abschnitte derzeit nur bis zur Ortschaft Rübke in der Nähe der hamburgischen Landesgrenze reichen, von Stade bis zur A7 durchgängig zur Verfügung stehen und die bestehenden Straßenverbindungen von Hamburg in Richtung Buxtehude und Stade sowie das unterordnete Straßennetz in diesem Raum erheblich entlastet wird. Insbesondere auf der B73 herrschen unzureichende Verkehrsverhältnisse. Durch deren

Überlastung hat sich der Verkehr daher zum Teil auf parallele Landes-, Kreis- und Stadtstraßen verlagert. Der Lückenschluss zwischen der A7 und den bereits fertig gestellten bzw. noch in Bau befindlichen Abschnitten der A26 bewirkt erhebliche Zeit- und Betriebskostensparnisse; insoweit wird auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziffer 4.2 (Planungsziele und wesentliche Planungsmerkmale) dieses Beschlusses und im Erläuterungsbericht, Planfeststellungsunterlage 1, S. 15 f. Bezug genommen. Zugleich wird das überdurchschnittlich hohe Unfallaufkommen auf der stark belasteten B73 gesenkt und damit die Sicherheit des Verkehrs verbessert, vgl. Ziffer 4.2 (Planungsziele und wesentliche Planungsmerkmale) dieses Beschlusses. Dies entspricht originären Zielen des FStrG (siehe insbesondere § 3 FStrG).

Dies trifft auch auf den Ausbau der A7 zu. Um die A26 mit der A7 zu verknüpfen und die vorgenannten Wirkungen mit der neuen Autobahn zu erzielen, ist die Herstellung des Autobahndreiecks Hamburg-Süderelbe mit den erforderlichen Ein- und Ausfädelungstreifen sowie den Verbindungsrampen erforderlich. Darüber hinaus wird auch der Bereich der A7 bis zu den nahe gelegenen Anschlussstellen Hamburg-Moorburg und Hamburg-Heimfeld ausgebaut. Zum einen ist dies erforderlich, um die umfangreichen Verflechtungsvorgänge auf der A7 im Anschlussbereich der A26 in ausreichendem Umfang abwickeln zu können (vgl. dazu Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 34 f.). Zum anderen ist auch der Ausbau der A7 Bestandteil des Bedarfsplans, s.o. Die A7 ist eine wichtige überregionale Nord-Süd-Verbindung und dient auch der Erschließung des Hamburger Stadtgebietes, des Flughafens und des Hafens. Die Folge hiervon sind die Überlagerung einer hohen Grundbelastung durch die überregionalen Ströme mit sehr hohen Pendlerbelastungen insbesondere in der Morgen- und Abendspitze. Damit zählt der gesamte Streckenabschnitt der A7 im Hamburger Raum bundesweit zu den höchstbelasteten Autobahnen. Diese bereits vorhandene Belastung wird weiterhin steigen. Daher ist der Ausbau erforderlich und entsprechend in den Bedarfsplan aufgenommen, s.o. Die Abschnitte in HH-Schnelsen und HH-Stellingen befinden sich bereits in Bau, der Bau des Abschnitts HH-Altona und der südlich der Elbe anschließenden Abschnitte K 30 und K 20 (Hochstraße Elbmarsch) stehen bevor. Hieran schließt sich der vorliegend planfestgestellte Abschnitt an.

Die Planrechtfertigung zu bejahen, bedeutet freilich noch nicht, dass damit bereits über die Planfeststellung und die verschiedenen Komponenten der Planung insgesamt positiv entschieden wäre. Diese Prüfung ist Gegenstand der sich an die Frage der Planrechtfertigung anschließenden Prüfung und Abwägung.

Für die Planrechtfertigung ist grundsätzlich gleichgültig, wie die Finanzierung des Vorhabens erfolgt (während diese z.B. bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit von Schutzvorkehrungen abwägungsrelevant sein kann). Die Finanzierung einer Bundesfernstraße ist ihrer Art nach eine finanz- und haushaltspolitische Entscheidung, die haushaltsrechtlichen Bindungen unterliegt. Der sachliche Geltungsbereich und der Adressatenkreis der haushaltsrechtlichen Normen sind begrenzt. Das Haushaltsrecht begründet vornehmlich organschaftliche Bindungen für die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie ihrer Kontrolle befassten Organe und Behörden des Staates. Es entfaltet keine materiell-rechtliche Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger. Das gilt auch für das Verhältnis zwischen Haushaltsrecht und straßenrechtlicher Fachplanung. Das planungsrechtliche

Abwägungsgebot soll die Zielkonflikte, die die Planung eines bodenbeanspruchenden Infrastrukturvorhabens auslöst, einer kompromisshaften, interessenausgleichenden Lösung zuführen. Diese Planungsaufgabe beschränkt den Kreis der abwägungsbeachtlichen Belange. § 17 Satz 2 FStrG bringt dies mit den Worten zum Ausdruck, dass bei der Planfeststellung "die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange" im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen seien. Von dem Vorhaben "berührt" werden vor allem die Belange, die inhaltlich einen bodenrechtlichen Bezug aufweisen. Die öffentlichen und privaten Belange, die „nach Lage der Dinge“, d.h. nach den tatsächlichen Verhältnissen, in die Abwägung einzustellen sind, ergeben sich aus den Lebenssachverhalten, auf die die Planung trifft. Haushaltsrechtliche Gesichtspunkte, die die Art und Weise der Vorhabenfinanzierung betreffen, fallen darunter nicht. Der Planfeststellungsbeschluss regelt daher nicht, auf welche Weise ein Straßenbauvorhaben zu finanzieren ist (stRSpr., siehe etwa BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98).

Anders wäre dies lediglich zu beurteilen, wenn offensichtlich wäre, dass die Realisierung aus finanziellen Gründen ausgeschlossen ist. Dann fehlte dem Vorhaben die Planrechtfertigung (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, Az. 4 A 12.98). Umgekehrt genügt es, dass im Zeitpunkt der Planfeststellung lediglich nicht ausgeschlossen ist, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb nur zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Der Beschluss der Bundesregierung, ein Straßenbauprojekt (einschließlich seiner notwendigen Folgemaßnahmen) der Dringlichkeitsstufe des Vordringlichen Bedarfs bzw., wie mittlerweile geschehen, als laufend und fest disponiert einzustufen, und die Entscheidung des Bundesgesetzgebers, diese Einstufung in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes zu übernehmen, schließen die Annahme aus, die Finanzierbarkeit des Vorhabens sei ausgeschlossen (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98).

Nachfolgend wird über die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen entschieden, soweit diese nicht bereits durch die vorstehenden Ausführungen erfasst worden sind.

- Es wurde der Wahl des Regelquerschnitts RQ 31 als zu breit widersprochen.

Vorhabensträgerin: *Die Querschnitte der RAA 2008 sind neuester Stand der Technik und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Anwendung bei Autobahnen eingeführt. Durch die im Vergleich zu älteren Regelwerken etwas breiteren Querschnitte soll insbesondere ein höheres Sicherheitsniveau erreicht werden.*

Gemäß 4.3.2 und Bild 3 der RAA ist für Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 der Regelquerschnitt RQ 31 anzuwenden. Gemäß RAA 3.2 sind die maßgeblichen Größen zur Bestimmung der Entwurfsklasse die Straßekategorie (Verbindungsfunktion) und die Lage zu bebauten Gebieten. Damit werden die raumordnerische und die verkehrliche Bedeutung der Autobahn sowie die Ansprüche aus

dem Umfeld berücksichtigt. Die A26 erhält eine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion zwischen Hamburg und Stade und wird ein wichtiger Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes westlich von Hamburg. Sie verläuft überwiegend außerhalb bebauter Gebiete. Daher ist sie gemäß RAA Tabelle 9 als Überregionalautobahn (EKA 1B) einzustufen und nicht als Stadtautobahn.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Auswahl des Straßenquerschnitts, die die Vorhabensträgerin für die A26 im 4. Bauabschnitt vorgenommen hat, ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) sind die aktuell anzuwendende „Grundlage für den Entwurf von sicher befahrbaren und funktionsgerechten Autobahnen“ (Abschnitt 1.2 der RAA 2008; siehe auch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/2009, Verkehrsblatt 2010, S. 55) und damit auch für die Bemessung des Autobahnquerschnitts. Ziel der RAA 2008 „sind jeweils einheitliche Standards für Autobahnen desselben Typs“ (RAA 2008, Abschnitt 1.2).

Die Vorhabensträgerin konnte ihrer Planung danach den Regelquerschnitt RQ 31 zugrunde legen. Gemäß Abschnitt 4.1 der RAA 2008 werden die Regelquerschnitte durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen und die angestrebte Qualität des Verkehrsablaufes bestimmt. Dass ein RQ 31 sachgerecht ist, folgt aus den Abschnitten 4.3 und 4.4 der RAA 2008. Bei der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsstärke auf der A26 von DTV (Kfz/24 h) 57.600 geben Abschnitt 4.3.2 sowie die Bilder 3 und 4 der RAA den für die Entwurfsklasse 1 kleinsten Regelquerschnitt RQ 31 mit einer Fahrbahnbreite von 12 m pro Richtungsfahrbahn vor. Wie Bild 4 der RAA 2008 zu entnehmen ist, wird der RQ 31 bereits ab Verkehrsstärken von DTV (Kfz/24 h) 18.000 eingesetzt. Ab DTV (Kfz/24 h) 58.000 kommt ausnahmsweise und ab DTV (Kfz/24 h) 62.000 regelhaft ein RQ 36 zum Einsatz.

Etwas anderes folgt auch nicht aus Abschnitt 4.4 der RAA 2008. Danach ist die Wahl des Regelquerschnittes nach Abschnitt 4.3 der RAA 2008 für die konkreten planerischen Randbedingungen zu überprüfen. Maßgebend dafür sind

- die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsstärke in der Bemessungsstunde, des Schwerverkehrsanteiles, der Lage zu bebauten Gebieten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Trassierung im Höhenplan,
- die Vorgaben der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung für die angestrebte Pkw-Reisegeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Straßenkategorie und
- die Erfordernisse der angestrebten Verkehrsführung in Arbeitsstellen.

Es sind keine Gesichtspunkte ersichtlich, die danach für einen geringeren Regelquerschnitt sprechen. So ist etwa auch der Anteil des Schwerlastverkehrs mit 13,2 % vergleichsweise hoch. Die Trasse verläuft nur im Bereich der Francoper Straße in der Nähe, aber zugleich in ausreichendem Abstand zu bebauten Gebieten (zur Durchschneidung privater landwirtschaftlicher Flächen siehe sogleich).

Es liegen auch keine anderweitigen Umstände vor, die es erzwingen, der Vorhabensträgerin eine Abweichung von den Regelvorgaben der RAA 2008 aufzugeben. Die RAA bieten grundsätzlich „keine geschlossenen Lösungen für alle Entwurfsaufgaben an. Sie enthalten einen Ermessensspielraum, der bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen beachtet werden soll. Dabei sind im Einzelfall Abweichungen von den Grenzwerten möglich, sie müssen dann jeweils begründet werden“ (RAA 2008, Abschnitt 1.2). So kann gemäß den Abschnitten 4.3.2 und 4.3.3 der RAA 2008 ausnahmsweise auch ein RQ 28 nach der Entwurfsklasse 2 in Betracht kommen, wenn keine 4+0-Verkehrsführung in Arbeitsstellen erforderlich wird. Das könne z. B. bei Prognoseverkehrsstärken von weniger als 30.000 Kfz/24 h im Gesamtquerschnitt möglich sein. Für das Jahr 2030 wird ein Verkehrsaufkommen auf der A26 von DTV (Kfz/24 h) 57.600 prognostiziert. Hinzu kommt ein hoher prognostizierter Anteil an Schwerlastverkehr von 13,2%. Dass aufgrund anderer Rahmenbedingungen von einer 4+0-Verkehrsführung in Arbeitsstellen abgesehen werden kann, ist weder vor diesem Hintergrund noch sonst ersichtlich.

Schließlich sind auch keine anderen, durchgreifenden Gründe dafür erkennbar, einzelfallgetragen von den Entwurfsvorgaben der RAA 2008 abzuweichen. Dabei übersieht die Planfeststellungsbehörde insbesondere nicht, dass die Wahl des Querschnitts unmittelbaren Einfluss auf das Maß der Inanspruchnahme eines wichtigen Naturraums sowie privaten Grundeigentums nimmt, das nach Art. 14 GG grundrechtlich geschützt ist. Maßgebend für die Wahl der Bestandteile und für die Festlegung der Abmessungen der Regelquerschnitte von Autobahnen sind jedoch laut RAA 2008 die Verkehrssicherheit (und damit der Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer, vgl. Abschnitt 2.2 der RAA 2008), die Qualität des Verkehrsablaufes sowie die Anforderungen aus Bau, Betrieb und Erhaltung zu berücksichtigen (Abschnitt 4.1.1 der RAA 2008). Auf der A26 wird zwar – in Abweichung von der Regelaussage des Abschnitts 3.4 der RAA 2008 – keine unbeschränkte Geschwindigkeit, sondern aus Gründen des Lärmschutzes, des Schutzes des Vogelschutzgebietes und aufgrund sicherheitstechnischer Anforderungen eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h im Hafengebäude und östlich davon, auf 100 km/h bis km 3+230 (Westende Lärmschutzwand Hinterdeich) und auf 120 km/h westlich km 3+230 gelten. Wie bereits oben beschrieben, wird die prognostizierte Verkehrsstärke auf der A26 jedoch im oberen Bereich desjenigen Spektrums liegen, bei dem nach Abschnitt 4.3.2 und Bild 4 der RAA 2008 ein RQ 31 zu planen ist. Das Verkehrsaufkommen auf der A26 wird also in Relation zum Querschnitt hoch sein. Hinzu kommt ein hoher Anteil an Schwerlastverkehr (13,2 % im Jahr 2030). Dem stünde im Falle eines RQ 28 ein um 3 m verkleinerter Querschnitt (einschließlich Mittelstreifen und Banketten) gegenüber. Die Inanspruchnahme privater Eigentums- und Pachtflächen sowie der Eingriff in Natur und Landschaft (einschl. des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“) könnte dadurch zwar verringert werden. Die Durchschneidung der Flächen, die für deren Bewirtschaftung, für die Wirtschaftlichkeit der Höfe und für den Naturschutz deutlich gravierendere Auswirkungen hat, wäre dadurch allerdings nicht zu vermeiden, sodass sich ein weniger breiter Querschnitt lediglich

flächenmäßig, nicht jedoch von seinen grundsätzlichen Auswirkungen her bemerkbar machen würde. Der Gewinn wäre demnach relativ gering. Demgegenüber würde eine verringerte Fahrstreifenbreite die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit das unmittelbare Planungsziel deutlich nachteilig beeinflussen.

Dass für den 3. Bauabschnitt der A26 ein Regelquerschnitt RQ 29,5 gewählt wurde (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012, S. 11), vermag hieran nichts zu ändern. Für die Bestimmung dieses Querschnitts hat sich die dortige Vorhabensträgerin (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Stade) an die damaligen Bestimmungen der Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitt 1996 (RAS-Q 96) angelehnt. Dieses Regelwerk wurde durch die RAA 2008 abgelöst, die ebenfalls von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erarbeitet wurde. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wies mit dem Allgemeinen Rundschreiben Nr. 7/2009 (vom 23.06.2009, veröffentlicht im Verkehrsblatt 2010, S. 55) darauf hin, mit den RAA 2008 solle „die bestehende Struktur der sektoralen Richtlinien für anbaufreie Straßen außerorts aufgegeben werden“. Die RAA 2008 seien daher ab sofort allen Planungen und Entwürfen (u.a.) für den Neubau von Autobahnen in der Baulast des Bundes zugrunde zu legen. Die Vorhabensträgerin des 3. Bauabschnitts beantragte ihr Vorhaben mit Schreiben vom 27.11.2008 und 02.03.2009, durfte also ihren Planungen noch die RAS-Q 96 zugrunde legen. Die RAA 2008 gilt seither jedoch als neuer technischer (Sicherheits-)Standard für Autobahnen.

Nach Abschnitt 4.1 der RAA 2008 ist auch „die Verträglichkeit von Straßenquerschnitten verschiedener aufeinanderfolgender [...] Neubauabschnitte zu überprüfen, um eine möglichst einheitliche Streckencharakteristik zu erreichen und um die Übergänge für den Kraftfahrer erkennbar und verkehrssicher auszubilden.“ Diese Frage stellt sich hier nicht, da auch in dem bereits planfestgestellten Abschnitt 4a der RQ 31 verwendet wurde.

- Die Erwartung, dass es eine Verlängerung der A26 bis zur A1 gebe und das Autobahndreieck in ein Autobahnkreuz umgebaut werde, sei spekulativ.

Vorhabensträgerin: Beide Straßenbauvorhaben, sowohl der Neubau der A26-West einschließlich des Ausbaues der A7 (Abschnitte 4, 4a) als auch die A26-Ost (Abschnitte 6a, b, c) sind im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Projekte mit der Dringlichkeit "Vordringlicher Bedarf" bzw. "Laufland und fest disponiert" aufgenommen. Die Abschnitte 4, 4a und 6a sind derzeit jeweils Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Insofern ist die Erwartung auf eine Verlängerung der A26 nicht spekulativ, sondern im Gegenteil ist der Vorhabenträger nicht gehindert, beide Vorhaben im Autobahnkreuz A7/A26 so zu dimensionieren, dass die Vorhaben sich gegenseitig nicht beeinträchtigen. Eine derartige Vorgehensweise ist nicht rechtswidrig, sondern entspricht den Anforderungen an eine geordnete Planung im Wege der Abschnittsbildung.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Gegenstand der Planfeststellung ist zunächst ein Autobahndreieck. Dieses wurde jedoch so geplant, dass das Autobahndreieck für die Fortführung der A26 in Richtung Osten zum Autobahnkreuz umgebaut werden kann. Dies ist nicht nur zulässig, sondern auch geboten. Eine unkoordinierte Planung erzeugte neben den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Verkehrsfunktion durch eine nicht optimierte Verkehrsführung und den höheren Kosten durch Umbauten gerade fertiggestellter Verkehrsanlagen auch stärkere und längere Beeinträchtigungen des bauzeitlichen Verkehrsflusses durch aufeinander folgende, unkoordinierte Baumaßnahmen, woraus wiederum stärkere und längere Beeinträchtigungen der bauzeitlichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt folgten. Auch die anlagebedingten Auswirkungen dürften sich durch höheren Flächenverbrauch nachteilig bemerkbar machen. Dies wäre, je nach Konkretisierungsgrad der Planungen, möglicherweise anders zu betrachten, wenn die Fortführung der A26 in Richtung Osten eine bloße Planungsabsicht wäre. Dies ist jedoch nicht der Fall. Der erste Bauabschnitt der A26 Ost (Bauabschnitt 6a) ist bereits zur Planfeststellung beantragt, die weiteren Abschnitte 6b und 6c befinden sich im Planungsprozess, die Beantragung des Abschnittes 6b zur Planfeststellung befindet sich bereits in Sichtweite.

- Die Absenkung des Moorburger Elbdeichs unter der Brücke der A7 ist abzulehnen, da der Ausbau dieser Straße nicht geboten ist. Der Moorburger Elbdeich ist eine Dorfstraße und sollte aus Gründen der Wahrung der Siedlungsstruktur in der jetzigen Form erhalten bleiben. Der Ausbau für zukünftigen Hafenerverkehr ist abzulehnen, da der Bedarf nicht vorhanden ist.

Vorhabensträgerin: *Der Moorburger Elbdeich gehört zwischen „Schleusenfleet“ im Westen und der „neuen Anbindung Altenwerder“ im Osten zum Netz der Hauptverkehrsstraßen in Hamburg. Östlich der „neuen Anbindung Altenwerder“ ist der Moorburger Elbdeich nicht Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes. Schon heute dient die ca. 100m östlich der A7 liegende vorhandene Zufahrt auf der Nordseite des Moorburger Elbdeichs als Behelfsausfahrt des Containerterminals Altenwerder zur Waltershofer Straße, da das Containerterminal durch die vorhandene Zufahrt ein Anlieger ist.*

Die Hamburg Port Authority (HPA) plant derzeit die „Straßenanbindung Altenwerder Süd“ als dauerhafte südliche Anbindung des Containerterminals Altenwerder, die etwa 200 m östlich der A7 an den Moorburger Elbdeich angeschlossen werden soll und über den Moorburger Elbdeich nach Westen zur Waltershofer Straße führen soll. Östlich davon ist kein Ausbau des Moorburger Elbdeichs geplant.

Da die Unterführung des Moorburger Elbdeichs unter der A7 vollständig durch einen Neubau ersetzt wird (Bauwerk K26.01), ist das Bauwerk unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsfunktion und absehbaren Verkehrsentwicklung mit entsprechender lichter Höhe für Großraum- und Schwertransporte herzustellen (über 5m). Bei der Planung von Straßen sind in Hamburg neben den allge-

mein gültigen Regelwerken auch die „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra) zu beachten. Das Hauptverkehrsstraßennetz dient unter anderem dem Wirtschaftsverkehr. Bei der Bemessung der Querschnitte und der Festlegung der lichten Höhe des Verkehrsraumes sind Sondermaße für Großraum- und Schwertransporte zu berücksichtigen (ReStra, Seite 10). Diese lichten Höhen betragen „in Straßenzügen für Großraumtransporte im Allgemeinen über 5m, in Einzelfällen erheblich mehr“.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Vorhaben hatte die Planung der HPA zur Straßenanbindung Altenwerder Süd (SAS) zu berücksichtigen, da es sich hierbei um eine hinreichend konkrete Planung handelt. Die Entscheidung gemäß § 13 Abs. 2 HWG zur Genehmigung des Bauvorhabens „Straßenanbindung Altenwerder Süd“ ist zwischenzeitlich am 03.08.2018 ergangen. Daher ist der Ausbau des Moorburger Elbdeichs entsprechend der zukünftigen Verkehrsentwicklung angezeigt. Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

- Es ist keine Tank- oder Rastanlage für die gesamte Strecke der A26 zwischen Hamburg und Stade geplant. Gerade im Hinblick auf die starken Lkw-Anteile auf der A26 und der A7 im Bereich des Hamburger Hafens ist ein genügendes Parkplatz-Angebot zwingend erforderlich.

***Vorhabensträgerin:** Im 2. Bauabschnitt der A26 in Niedersachsen ist je Fahrtrichtung eine Tank- und Rastanlage vorgesehen. Hierzu erfolgen zurzeit die Planungen durch die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Durch den geplanten Bau der Tank- und Rastanlagen in beiden Fahrtrichtungen im 2. Abschnitt der A26 ist der Anforderung genüge getan. Im Übrigen dürfte eine Tank- und Rastanlage aufgrund der damit einhergehenden zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Lärm und optische Reize sowie zusätzlichen Flächenverbrauch zumindest im Bereich des Vogelschutzgebietes schwierig zu realisieren sein.

4.4 Linienbestimmung

Im niedersächsischen Abschnitt erfolgte die förmliche Linienbestimmung nach § 16 FStRG für den Abschnitt zwischen Stade und der Landesgrenze Hamburg / Niedersachsen bei Neu Wulmstorf / Rübke am 06.06.1990. Die daraufhin erlassenen Planfeststellungsbeschlüsse sind bestandskräftig, die Strecke befindet sich in Bau, sodass der Verlauf der A26 bis zur Landesgrenze mit Niedersachsen und damit der Beginn der hamburgischen Ausbaustrecke feststehen.

Für den Hamburger Abschnitt der A26 von der Landesgrenze bis zum Anschluss an die A7 erfolgte die Linienbestimmung gemäß § 16 FStRG im Jahre 1979. Im Hamburger Flächennutzungsplan in seiner Neubekanntmachung vom Oktober 1997 ist die A26 entsprechend der Linienbestimmung dargestellt. Da die linienbestimmte Trasse der A26 überwiegend südlich der Moorwettern liegt und sich

damit mittlerweile im Bereich des im Jahre 1998 gemeldeten Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ befindet, wurde die Trasse zum Schutz des Vogelschutzgebietes in dessen Bereich nach Norden verschoben. Der Abstand zu der in der Linienbestimmung bestimmten Trasse beträgt dabei maximal ca. 300 m. Damit verläuft sie jetzt weitgehend nördlich der Moorwettern und somit auch weitgehend außerhalb des Vogelschutzgebietes.

Zudem kommen die beiden sowohl in der Linienbestimmung als auch im Flächennutzungsplan dargestellten Anschlussstellen „Hamburg – Fischbek“ und „Hamburg – Neugraben“ in der Planung des 4. Bauabschnitts der A26 nicht zur Ausführung, da sie weitere großflächige Eingriffe innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ zur Folge gehabt hätte, ohne dass dies maßgebliche positive Auswirkungen auf die Planung des 4. Bauabschnitts der A26 gehabt hätte, vgl. hierzu Ziffer 4.7.

Die Verschiebung eines Teils der Trasse in Richtung Norden weicht dabei nicht dergestalt von der Linienbestimmung ab, dass von einem Widerspruch zur Linienbestimmung auszugehen wäre. Das Gegenteil ist der Fall. Die planfestgestellte Trasse behält den grundsätzlichen Verlauf der Linienbestimmung bei und bewegt sich lediglich ein wenig nördlicher als im Wege der insoweit noch groben Linienbestimmung vorgesehen. Die Linienbestimmung nach § 16 FStrG ist ein behördeninterner Vorgang, mit dem der Bundesminister für Verkehr planerischen Einfluss auf die Wahrnehmung der den Ländern in Auftragsverwaltung obliegenden Aufgabe der bundesgesetzlichen Ausbauplanung nimmt. Sie geht inhaltlich in das ihr zeitlich nachfolgende Planfeststellungsverfahren ein und unterliegt nur im Rahmen der Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle. Durch die Linienbestimmung wird die Linienführung der Straße nur im Allgemeinen bestimmt, nämlich nur in ihrem grundsätzlichen Verlauf zwischen den vorgesehenen Anfangs- und Endpunkten und daher auch nur in ihrer ungefähren Lage zu berührten und benachbarten Ortschaften und Grundstücken. Der planerischen Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde bleibt danach für ihre eigene verbindliche Entscheidung ein Spielraum für die konkrete Trassenführung und die Festlegung der Ausbaumerkmale (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14/12 (Segeberger Kalkberghöhlen); Urteil vom 29.01.2001, 4 B 87.00; Urteil vom 28.02.1996, 4 A 27.95; Urteil vom 26.06.1981, 4 C 5/78 m.w.N.).

An einer Linienbestimmung ist demnach nicht starr festzuhalten, insbesondere dann nicht, wenn die genauere Betrachtung im Planfeststellungsverfahren ergibt, dass ein solches Festhalten zu Konflikten führte, die zum Zeitpunkt der Linienbestimmung noch nicht vorlagen oder bekannt waren. In einem solchen Fall ist eine Abweichung nicht nur zulässig, sondern geboten. Der Planfeststellungsbeschluss muss aus sich heraus den rechtlichen Anforderungen genügen. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht an die bestehende Linienbestimmung in der Weise „gebunden“, dass sie bei Prüfung der Varianten-/Alternativen vollständig auf den in der Linienbestimmung vorgegebenen Korridor beschränkt ist (BVerwG, Urteil vom 28.03.2013, 9 A 22/11; Urteil vom 12.08.2009, BVerwG 9 A 64.07). Rechtliche Verbindlichkeit gegenüber dem Träger der Straßenbaulast und gegenüber Dritten erlangt sie erst dadurch, dass sie in den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses ihren Niederschlag findet (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64/07 m.w.N.).

Die planfestgestellte Trasse behält Anfangs- und Endpunkt der bestimmten Linie im Wesentlichen bei. Lediglich die Strecke im Bereich des Vogelschutzgebietes wird in nördlicher Richtung verschoben, wobei auch diese Strecke weiterhin parallel der vorgegebenen Linie folgt. In dem Bereich außerhalb des heute bestehenden Europäischen Vogelschutzgebietes bleibt die linienbestimmte Trasse im Wesentlichen unverändert. Durch diese Trassenoptimierung wird die Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ deutlich vermindert unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft sowie der Grundeigentümer. Abweichungen von wenigen hundert Metern erfordern keine neue Linienbestimmung (Ronellenfitsch, in: Marshall, Kommentar zum FStrG, 6. Aufl., 2012, § 16 Rn. 7). Selbst größere Abweichungen wären im Übrigen nur im Innenverhältnis zwischen der Vorhabensträgerin und dem Bundesverkehrsministerium von Bedeutung, nicht aber im Verhältnis zu Dritten. Damit bewegen sich die Trasse und deren Ausbaumerkmale im Rahmen des Ermessensspielraums. Als Kontrollüberlegung mag auch die Frage dienen, zu welchem Ergebnis ein Linienbestimmungsverfahren unter Beibehaltung der Anfangs- und Endpunkte der Linienbestimmung und unter Berücksichtigung des Vogelschutzgebietes geführt hätte. Die Planfeststellungsbehörde ist der festen Überzeugung, dass die planfestgestellte Linienführung das Ergebnis gewesen wäre.

Nach all dem ist nicht nur die Abweichung von der linienbestimmten Trasse nicht zu beanstanden, sondern auch die seit der Linienbestimmung vergangene Zeit nicht von Relevanz. Im Übrigen ist eine Zeitspanne von mehreren Jahrzehnten zwischen der Bekanntgabe der Linienbestimmung und dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bei umfangreichen fernstraßenrechtlichen Planungsverfahren wie dem vorliegenden nicht außergewöhnlich (vgl. Bayer. VGH, Urteil vom 24.11.2010, 8 A 10.40022). Dies gilt vor allem dann, wenn die Planung und der Planfeststellungsbeschluss komplexe Problemstellungen zu bewältigen haben. Dies ist hier der Fall, da die Planung u.a. das Problem zu bewältigen hatte, wie eine Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ minimiert und gleichzeitig die gerade auf Hamburger Gebiet erforderliche Annäherung an bebauten Gebiet gering gehalten werden konnte.

Im Übrigen hätte selbst eine Ungültigkeit der Linienbestimmung keinen Einfluss auf den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Die Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 FStrG ist weder eine formelle noch eine materielle Voraussetzung der Rechtmäßigkeit der Planfeststellung (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013 9 A 14/12, Rn. 31).

Zur Abwägung der Trassenvarianten im Detail vgl. Ziffer 4.7.

4.5 Abschnittsbildung

Straßen, insbesondere Autobahnen, können aufgrund ihrer Länge in der Regel nur in einzelnen Bauabschnitten hergestellt werden, weil sowohl die baulichen Kapazitäten als auch die mit dem Bau einhergehenden Beeinträchtigungen eine Aufteilung eines solchen langen Linienbauwerks in einzelne Abschnitte erfordern. Dies spiegelt sich in der verfahrensrechtlichen Behandlung wider. Auch aufgrund der Vielzahl der bereits in einem einzelnen Bauabschnitt zu betrachtenden Belange kommt

eine Planfeststellung einer gesamten Autobahn kaum in Betracht. Ein solches Verfahren wäre inhaltlich und zeitlich nicht in angemessener Zeit zu bewältigen.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass nicht auch die Gesamtplanung in den Abwägungsprozess einflüsse. Letztlich gewährleistet der Blick auf die Gesamtplanung, dass durch die Aufteilung in kleinere Teilabschnitte keine Konflikte unberücksichtigt bleiben oder durch eine andere Abschnittsbildung vermieden würden. Aus diesem Grunde fordert auch die Rechtsprechung, dass die Bildung von Teilabschnitten das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein hat. Danach muss auch ein Teilabschnitt einen sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung aufweisen, so dass die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung als ausgewogen angesehen werden kann (BVerwG, 05.06.1992, 4 NB 21/92). Dieser Abwägungsprozess hat vorliegend sowohl auf Seiten der Vorhabenträgerin als auch auf Seiten der Planfeststellungsbehörde stattgefunden. Der Planung des hier planfestgestellten Abschnittes liegt eine einheitliche Gesamtplanung von Stade im Westen über die Landesgrenze bis zur A7 und darüber hinaus bis zur A1 in Hamburg-Stillhorn zugrunde. Für den westlichen Abschnitt von Stade bis zur A7 bilden der hamburgische Abschnitt 4 und der kurze niedersächsische Abschnitt 4a den Lückenschluss, nach dessen Herstellung die gesamte westliche A26 von Stade bis zur A7 durchgängig zur Verfügung steht.

Der hier gegenständliche hamburgische Abschnitt 4 bildet mit dem niedersächsischen Abschnitt 4a eine verkehrliche Einheit. Nur die Verwirklichung beider Abschnitte ergibt einen Ausbaubereich mit einer eigenständigen Verkehrsbedeutung. Dennoch war eine Planfeststellung beider Abschnitte zusammen aufgrund der durch die Landesgrenze getrennten behördlichen Zuständigkeiten nicht möglich. Dies war aber auch nicht erforderlich. Die allein auf die jeweilige Behördenzuständigkeit zurückgehende Abschnittsbildung ist für die materielle Rechtmäßigkeit der Planfeststellungsbeschlüsse zunächst ohne Bedeutung; die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zur Abschnittsbildung können nicht auf eine auf diese Gründe zurückgehende Abschnittsbildung übertragen werden. Daher gilt in diesen Fällen auch nicht der Grundsatz, der jeweilige Teilabschnitt einer planfestgestellten Straße müsse eine selbständige Verkehrsfunktion besitzen (BVerwG, Beschluss vom 12. Februar 1993, 4 ER 404/92, Rn. 4, juris). Es reicht aus, wenn diese Verkehrsbedeutung im Zusammenhang mit dem jenseits der Grenze anschließenden Abschnitt gegeben ist und beabsichtigt ist, die beiden Teilstrecken im Wesentlichen im Zusammenhang zu bauen (OVG Niedersachsen, Urteil vom 20.10.1993, 7 K 9/90, DVBl. 1994, 769; Urteil vom 12.02.1998 – 1 K 1861/97; Urteil vom 19.02.2007, 7 KS 135/03, Rn.42; BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, 9 A 16.12, Rn.82).

Ein an der Landesgrenze endender Autobahnabschnitt kann demnach auch dann Gegenstand einer eigenständigen Planfeststellung sein, wenn er nur zusammen mit dem jenseits der Landesgrenze anschließenden Abschnitt eine selbständige Verkehrsbedeutung besitzt. Die Pläne beider Abschnitte brauchen nicht gleichzeitig oder in einem einheitlichen Verfahren festgestellt zu werden. Es genügt, wenn beabsichtigt ist, die beiden Teilstrecken im Zusammenhang zu bauen. Um dies zu gewährleisten, sind beide Teilabschnitte vorliegend derart miteinander verknüpft, dass mit dem Bau erst begonnen werden darf, wenn ein Planfeststellungsbeschluss über den jeweils anderen Teilabschnitt vorliegt und vollziehbar ist, um einem möglichen Planungstorso zu begegnen.

Am 8. August 2018 hat die niedersächsische Planfeststellungsbehörde den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 4a der A26 erlassen, er wurde auch nicht angefochten. Der niedersächsische Planfeststellungsbeschluss bestimmt, dass mit dem Bau des niedersächsischen Abschnittes erst begonnen werden darf, wenn auch ein Planfeststellungsbeschluss zur Fortführung der A26 im Bundesland der Freien und Hansestadt Hamburg mit Anschluss an die A7 ergangen ist und sofern und solange dieser auch vollziehbar ist (dessen Ziffer 1.1.4.3). Dieser Planfeststellungsbeschluss sieht im Gegenzug vor, dass mit den Arbeiten erst begonnen werden darf, wenn der Planfeststellungsbeschluss für den niedersächsischen Abschnitt 4a vom 8. August 2018 vollziehbar ist und bleibt, vgl. Ziffer 2.31.

Durch die gegenseitige Abhängigkeit wird demnach sichergestellt, dass mit dem Bau der Abschnitte erst dann begonnen werden darf, wenn ein Planfeststellungsbeschluss für den jeweils anschließenden Abschnitt ergangen und sofern und solange dieser auch vollziehbar ist. Die Gefahr eines Planungsstorsos besteht damit nicht.

Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass es zu der beantragten Abschnittsbildung keine zu bevorzugende Alternative gibt. Die Abschnitte sind so gewählt, dass sie baulich als auch verfahrenstechnisch gut beherrschbar sind. Selbst wenn die Nachbarabschnitte östlich des Abschnittes 4 nicht gebaut würden, bliebe eine eigenständige Verkehrsbedeutung aufgrund der Lage mit Anschluss an die A7. Durch die Gesamtplanung auftretende Konflikte, die durch die Abschnittsbildung unsichtbar bleiben könnten, sind nicht erkennbar geworden. Ebenso sind keine Konflikte erkennbar, die durch eine andere Abschnittsbildung hätten vermieden werden können.

4.6 Verkehrsprognose

Zur Verkehrsprognose wurden folgende Einwendungen erhoben:

- Im Rahmen des Klageverfahrens gegen einen der vorherigen Bauabschnitte ist als Mediationsergebnis Tempo 30 in Rübke angeordnet worden. Daraus sind Veränderungen im Netz, auch für die A26, entstanden.

Vorhabensträgerin: *Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Rübke ist im aktuellen Verkehrsgutachten mit Prognosehorizont 2030 berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Eine Entscheidung war nicht zu treffen. Die Planung hat die Geschwindigkeitsbeschränkung in Rübke berücksichtigt.**

- Die alte Verkehrsuntersuchung berücksichtigte, dass die Anschlussstelle Moorburg (heutige Anschlussstelle Hausbruch) entfallen sollte. Derzeitiger Stand ist, dass die Anschlussstelle nicht entfällt. Dies muss von der neuen Verkehrsuntersuchung berücksichtigt werden.

Vorhabensträgerin: *In der aktuellen Verkehrsuntersuchung zur A26 ist die Anschlussstelle Moorburg (heutige Bezeichnung Anschlussstelle Hausbruch) enthalten.*

Planfeststellungsbehörde: **Eine Entscheidung war nicht zu treffen. Die Planung hat die Anschlussstelle Moorburg (neu Hausbruch) berücksichtigt.**

- Im Erläuterungsbericht ist in Punkt 4.3 „Kreuzungen“ im Autobahndreieck eine prognostizierte Verkehrsbelastung von 13.500 Kfz/d und im Autobahnkreuz von 8.900 – 19.400 Kfz/d angegeben. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Prognose für das Autobahnkreuz um mehr als 100 % schwankt. Bei Annahme einer solchen Spannweite kann eine nachvollziehbare und sachlich korrekte Berechnung der Lärmbelastung nicht erfolgen.

Vorhabensträgerin: *Das künftige Autobahnkreuz HH-Südereibe ist ein komplexes Bauwerk mit Rampen für alle Fahrtbeziehungen, welche in den Modellrechnungen in genauer Detaillierung abgebildet ist. Als Ergebnis der Modellrechnungen ergeben sich für die einzelnen Rampenabschnitte unterschiedliche Belastungen. Die Spannweite von 8.900 - 19.400 Kfz/d für die Rampen von der A7 aus Norden kommt dadurch zustande, dass auf dem ersten Streckenabschnitt mit einer Belastung von 19.400 Kfz/d sowohl Verkehre in Richtung A26 nach Westen als auch in Richtung A26 nach Osten enthalten sind. Auf dem folgenden Rampenabschnitt in Richtung A26 nach Westen sind nur noch 8.900 Kfz/d vorhanden, da vorher die Rampe auf die A26 nach Osten mit einer Belastung von 10.500 Kfz/d abzweigt. Im weiteren Verlauf nimmt die Belastung auf der Rampe zur A26 nach Westen infolge der von der A7 aus Süden einmündenden Verkehre (6.800 Kfz/d) wieder auf 15.700 Kfz/d zu. Die detaillierten abschnittsweisen Belastungszahlen stellen die Grundlage für die Lärmberechnungen dar.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Angabe der Spannweite stellt eine Zusammenfassung der unterschiedlichen Rampenabschnitte mit jeweils unterschiedlichen Verkehrsbelastungen dar.**

- Anders als vor der Planänderung werden nur noch die Planfälle der A26 im Ganzen inkl. A26-Ost und Küstenautobahn mit allen Bauabschnitten (Planfall 1) und Planfall 2, bei dem lediglich die A26-Ost wegfällt, betrachtet.

Vorhabensträgerin: *Die A20 Küstenautobahn sowie die Weiterführung über die Elbe bei Glückstadt wurde per Beschluss des Bundeskabinetts vom 03.08.2016 in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen. Deshalb sind diese Maßnahmen in den Planfalluntersuchungen der Verkehrsprognose 2030 zu berücksichtigen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es sind allein diejenigen Planfälle zu betrachten, die in Betracht kommen.**

- Es könnte im gesamten 4. Bauabschnitt der A26 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h angeordnet werden, um so Lärmschutzansprüche zu befriedigen und auch ansonsten im Hinblick auf eine effiziente Verwendung von Treibstoffen etc. eine Klimaschutzfreundliche Autobahnplanung vorzulegen. Entsprechend könnte im gesamten Streckenabschnitt das Entwurfsmerkmal des EKA 3 und nicht der EKA 1b umgesetzt werden. Mit EKA 3 wird u.a. der Abschnitt 6 der A26 (Hafenquer-sperre) geplagt. Dem entgegen steht insbesondere auch nicht die prognostizierte Auslastung von 57.600 Kfz/d mit einem Lkw-Anteil von 13,2 % (Planfall 1).

Vorhabensträgerin: *Aufgrund der überregionalen Verbindungsfunktion zwischen Stade und Ham-burg wird die A26 im vorliegenden Abschnitt in die Entwurfsklasse EKA 1B eingeordnet. Die Forde-rung, bei einer abgeminderten Geschwindigkeit von 100 km/h im gesamten Abschnitt die Entwurfs-merkmale der Entwurfsklasse EKA 3 anzuwenden, kann sich nur auf den Regelquerschnitt RQ 25 beziehen, der eine 6,00 m geringere Gesamtbreite als der geplante RQ 31 hat. Der geringere Ent-wurfsstandard der EKA 3 im Lageplan (kleinere Mindestradien) oder im Höhenverlauf (größere zu-lässige Steigungen) würde aufgrund der gestreckten Linienführung und der Topografie nicht ausge-schöpft werden.*

Gemäß den RAA (Ziffer 4.3 und Ziffer 8.7) ist bei Prognoseverkehrsstärken > 30.000 Kfz/24h eine 4+0-Verkehrsführung erforderlich. Diese Anforderung ist ausschlaggebend für die Breite einer Rich-tungsfahrbahn von 12,00 m, wie sie beim RQ 31 vorhanden ist, nicht aber beim RQ 25. Aus diesem Grund ist bei einer Prognoseverkehrsstärke von 57.600 Kfz/24h für die A26 im vorliegenden Ab-schnitt der RQ 31 anzuwenden.

Es ist zutreffend, dass der Abschnitt 6a der A26 Ost als Stadtautobahn nach der EKA 3 geplant wird. In diesem Abschnitt kommen aufgrund der Lage im Hafengebiet die angepassten Trassierungspara-meter (kleinere Radien, größere Steigungen) zur Anwendung. Die Einwanderin übersieht dabei aber, dass auch im Abschnitt 6a der RQ 31 geplant wird. Dies ist unter anderem damit begründet, dass bei der hohen Verkehrsbelastung und dem hohen Schwerverkehrsanteil eine 4+0-Verkehrsfüh-rung notwendig ist.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Abgesehen davon, dass eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h das Vorhabensziel, den Verkehr möglichst zügig abzuwickeln, beeinträchtigte, würde dies gemäß den einschlägigen Regelwerken auch nicht zu einer Reduzierung der Straßenbreite führen, da diese nicht von der gefahrenen Geschwindigkeit, sondern in erster Linie von der Verkehrsstärke abhängt. Aus diesem Grunde kommt der RQ 31 zur Anwendung.**

- Es werden Verkehrsmengenzahlen aus dem Jahr 2013 genutzt, obwohl diese veraltet sein dürften. Es gibt methodisch keine Begründung, nicht auf neuere Zahlen abzustellen.

Vorhabensträgerin: *Zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens waren die Verkehrsmen-genzahlen 2013 der zum damaligen Zeitpunkt aktuell verfügbare Datenbestand. Die Verwendung*

der Daten aus dem Jahr 2013 ist darüber hinaus sinnvoll und gerechtfertigt, da die Verkehrsmengenzahlen ab 2015 sehr stark durch die aktuellen Baumaßnahmen auf der A7 beeinträchtigt und daher nur eingeschränkt zu verwenden sind.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Geeignete Zahlen stehen nicht zur Verfügung. Zudem ist der zeitliche Abstand nicht derart groß, dass nicht mehr von einer Geeignetheit ausgegangen werden kann.

- Für das untergeordnete Verkehrsnetz wird weiterhin auf eine Prognose 2025 abgestellt, so jedenfalls im Erläuterungsbericht auf S. 22. Dies stimmt nicht mit den Angaben in der Verkehrsuntersuchung überein, in der die Differenzdarstellung für den Planfall 1 und 2 gerechnet wird, also Prognose 2030.

Vorhabensträgerin: Das untergeordnete Netz ist ebenfalls auf den Prognosezustand 2030 abgestellt. Die Tabellenüberschrift im Erläuterungsbericht ist an dieser Stelle falsch. Anstatt Prognose 2025 muss es Prognose 2030 heißen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es handelt sich um einen redaktionellen Fehler ohne Einfluss auf das Ergebnis.

4.7 Variantenprüfung

4.7.1 Variantenuntersuchung zur A26 / gewählte Linie

Die beantragte Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die vorteilhafteste Vorhabenvariante.

Zur fachplanerischen Abwägung gehört grundsätzlich auch die Prüfung von Planungsalternativen. Zum Abwägungsmaterial gehören alle Trassenvarianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, B. v. 20.12.1998, 4 B 211.88). Es reicht hierfür aus, wenn die Behörde ernsthaft in Betracht kommende Alternativen prüft, sich mit dem Für und Wider der jeweiligen Lösung auseinandersetzt und tragfähige Gründe für die gewählte Lösung anführen kann, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten ist (OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005, 1 M 2/04).

Der Prüfungsmaßstab der Planfeststellungsbehörde ist dabei allerdings nicht auf die gerichtliche Kontrolldichte beschränkt, wonach die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Alternativen-/Trassenwahl erst dann überschritten sind, wenn eine andere als die gewählte Alternative unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange sich eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde (BVerwG, B. v. 12.04.2005, 4 VR 41.04, Rn 41). Zwar ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen des Vorhabenträgers durch abweichende eigene Überlegungen zu ersetzen.

Ihr ist aber ein über die gerichtliche Kontrolldichte hinausgehendes nachvollziehendes Planungsermessens eingeräumt, mit dem ihr die Befugnis zusteht, bisher noch nicht berücksichtigten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials muss sie darum alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen (BVerwG, B. v. 26.09.2013, 4 VR 1.13, Rn. 41 m.w.N).

Die Planfeststellungsbehörde hat den Sachverhalt dabei nur soweit aufzuklären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen (BVerwG, B. v. 24.04.2009, 9 B 10.09). Weiter ist die Planfeststellungsbehörde befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuschneiden (BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9.97). In der Festlegung der ersten groben Bewertungskriterien für eine Vorauswahl ist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemein bestehenden rechtlichen und fachgesetzlichen Bindungen grundsätzlich frei (BVerwG, Urt. v. 05.03.1997, 11 A 25/95).

Nach diesen Maßstäben erweist sich die Vorzugsentscheidung der Vorhabensträgerin aus den nachstehenden Gründen als nachvollziehbar und wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet.

4.7.1.1 Gewählte Linie (Vorzugsvariante)

Die von der Vorhabensträgerin beantragte Trasse verläuft im westlichen Streckenabschnitt von dem Anschluss an den planfestgestellten Bauabschnitt 4a an der Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg bis zur Francoper Straße. Für diesen Abschnitt bestanden die wesentlichen Aspekte für den Trassenverlauf darin, einerseits die Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes südlich der Moorwettern so gering wie möglich zu halten und andererseits die landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere den Obstanbau, nördlich der Moorwettern so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Die Trasse verläuft daher weitgehend nördlich der Moorwettern am Südrand des Obstanbaugürtels und außerhalb des Vogelschutzgebietes.

Im mittleren Streckenabschnitt verläuft die Trasse auf ca. 1.500m Länge in dem Europäischen Vogelschutzgebiet, um die Wohnbebauung an der Straße Hinterdeich nördlich der geplanten Trasse erhalten zu können. Die Trasse verläuft hier im geringstmöglichen Abstand von ca. 100 m zu den Wohnhäusern vom Fahrbahnrand, um die Lärmimmissionsgrenzwerte auf den Wohngrundstücken einhalten zu können (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts). Dabei sind umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich vorgesehen. Diese bestehen in dem Einbau einer lärmindernden offen-

porigen Asphaltdeckschicht und aus einer rd. 6 m hohen Lärmschutzwand. Durch die Lärmschutzmaßnahmen kann der Abstand zur Wohnbebauung auf das gewählte Maß reduziert werden und damit die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes verringert werden.

Im östlichen Streckenabschnitt von Francop bis zur A7 ist der Trassenverlauf im Wesentlichen durch die örtlichen Gegebenheiten in Francop und an der A7 bestimmt. An der A7 ist die Lage des geplanten Autobahndreiecks HH-Süderelbe (A26 / A7) durch örtliche Umstände weitgehend festgelegt, insbesondere das Umspannwerk Hamburg-Süd, die bestehenden 110-kV- und 380-kV-Stromleitungen und die Wohnbebauung am Moorburger Elbdeich. Dabei wird die Trassierung so optimiert, dass Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes, des Gewässersystems, der landwirtschaftlichen Nutzflächen und der Kulturlandschaft so gering wie möglich gehalten werden.

4.7.1.2 Großräumige Varianten

Die Bauabschnitte 4 (in Hamburg) und 4a (in Niedersachsen) stellen die Verbindung zwischen der A7 und dem sich westlich anschließenden Bauabschnitt 3 (Buxtehude – Neu Wulmstorf) dar. Der 3. Bauabschnitt in Niedersachsen ist bestandskräftig planfestgestellt und wird derzeit gebaut. Die Vorhabensträgerin hat daher auf eine großräumige Variantenprüfung verzichtet. Die Planfeststellungsbehörde beanstandet dieses Vorgehen nicht, da Umfahrungen für diesen Lückenschluss nicht in Betracht kommen. Dies gilt umso mehr, als auch der Bauabschnitt 4a in Niedersachsen zwischenzeitlich bestandskräftig wurde.

4.7.1.3 Varianten nördlich der A26

Im Bereich der Überführung der Francoper Straße verläuft die gewählte Trasse des 4. Bauabschnitts der A26 West auf ca. 1.500 m Länge im Europäischen Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“. Hier sind erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes unvermeidbar. Zur Minderung oder Vermeidung der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes wurden zwei alternative Trassenführungen untersucht; Variante 93 und Variante 91. Die Varianten sind in der Karte als Anlage 1 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1) dargestellt.

Die Variante 93 verläuft im Bereich der Straße Hinterdeich etwa 350m weiter nördlich als die Vorzugsvariante. Die Straße Hinterdeich wird im Bereich der Wohnbebauung gekreuzt. Die Variante 91 verläuft im Bereich der Straße Hinterdeich etwa 500m weiter nördlich als die Vorzugsvariante. Die Straße Hinterdeich wird im Bereich des Brakenburger Bracks gekreuzt. Beide Varianten wurden verworfen, insbesondere wegen der unzumutbaren Beeinträchtigungen der Wohnnutzung in Francop, der erheblichen negativen Auswirkungen auf die Landwirtschaft sowie des erheblich stärkeren Eingriffs in die historischen Kulturlandschaften „Altes Land“, „Moorburg“ und das Grenzland dazwischen. Zu den Einzelheiten wird auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie der FFH-Ausnahmeprüfung verwiesen (vgl. Kap. 4.13).

Eine noch weiter nördlich verlaufende Trasse (südlich der Alten Süderelbe, nördlich des Siedlungsbandes Moorburg – Francop – Neuenfelde) ist ohne vertiefende Prüfung ausgeschieden worden. Dieses Vorgehen wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet, da diese Trasse noch weit gravierendere und unschwer erkennbar unzumutbare Auswirkungen auf die Siedlungsbereiche und die historische Kulturlandschaft des Obstanbaugebiets „Dritte Meile“ gehabt hätte.

4.7.1.4 Varianten südlich der A26 West

Im Bereich zwischen der Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg und der Straße Moorburger Alter Deich kommen Varianten südlich der Vorzugstrasse wegen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ nicht in Betracht. Südlichere Varianten würden hier zu einer noch stärkeren Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes führen.

Daher wurde eine Variante südlich der Vorzugstrasse lediglich östlich des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ zwischen der Straße Moorburger Alter Deich und der A7 untersucht. Die Variante ist ebenfalls in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1) als „Variante Süd“ dargestellt. Diese Variante schließt von Westen kommend südlich des bestehenden Umspannwerkes an die A7 an. Sie wurde bereits im Rahmen der Vorplanung zur Linienfindung der „Hafenquer-spanne“ (früher A 252; jetzt A26 zwischen A7 und A1) untersucht und insbesondere mit einer Linieneinführung nördlich des Umspannwerkes, die der beantragten Vorzugsvariante entspricht, verglichen. Die Bewertung der Varianten nördlich und südlich des Umspannwerkes erfolgte über die sechs untersuchten Zielfelder verkehrliche Wirkung, technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Raumstruktur, Hafenbelange und Kosten. Die verkehrlichen Wirkungen wurden in dieser Planungsphase der Linienfindung für die Varianten nördlich und südlich des Umspannwerkes als gleich bewertet (so auch im Erläuterungsbericht S. 31, Erläuterungsbericht, Unterlage 1). Hinsichtlich der technischen Gestaltung (verkehrs- und entwurfstechnische Beurteilung), der Raumstruktur, der Hafenbelange und der Kosten wurde die Variante Süd als die günstigere Variante bewertet, wenn auch mit geringen Vorteilen. Demgegenüber ist die Variante Süd im Vergleich zur Vorzugstrasse umweltseitig mit Nachteilen verbunden.

Maßgebliche Unterschiede ergeben sich im Hinblick auf umweltfachliche Kriterien zum einen aufgrund der Betroffenheit vorhandener Trinkwassergewinnungsanlagen der Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW). Zwar wurde im Rahmen der Voruntersuchung davon ausgegangen, dass eine Trassierung des 4. Bauabschnitts der A26 West zwischen dem Abspannwerk und der Brunnenanlagen prinzipiell möglich ist. Weil eine Betroffenheit der Brunnen aber schon bereits zur Vorplanung nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden konnte, wurde von einem Konflikt mit der Trinkwassergewinnung ausgegangen und die Variante im Rahmen der Umweltbewertung ungünstiger eingestuft. Gleiches gilt aus heutiger Sicht, da aufgrund des Raumbedarfs für ein Autobahnkreuz dieses bis in den Bereich der Brunnenanlagen reichen würde. Selbst mit aufwändigen technischen Maßnahmen könnte eine Inanspruchnahme der Flächen sehr wahrscheinlich nicht vermieden werden. Bei einer brunnen nahen Trassenführung besteht auch unter Berücksichtigung baulicher Maßnahmen nach

der RiStWag grundsätzlich ein höheres Risiko bezüglich möglicher Beeinträchtigungen des Grundwassers, insbesondere baubedingt aber auch im Hinblick auf das Auftreten von Havarien und Unfällen. Insofern ist ein vorsorglicher Ansatz im Zusammenhang mit den bedeutsamen Trinkwassergewinnungsanlagen grundsätzlich richtig.

Ein weiterer maßgeblicher Nachteil bei einer Trassenführung südlich des Umspannwerkes ergibt sich umweltseitig aus der deutlich größeren Betroffenheit des 2. Grünen Rings. Dem 2. Grünen Ring kommt innerhalb des Freiraumverbundsystems Hamburgs (Grünes Netz Hamburg) eine besondere Bedeutung zu. Gemeinsam mit den Landschaftsachsen bilden sowohl der 1. Grüne Ring als auch der 2. Grüne Ring das Grundgerüst für das Grüne Netz. Der Abschnitt des 2. Grünen Rings im Süden von Moorburg stellt in diesem Zusammenhang eine sehr wichtige Ost-West-Verbindungsachse zwischen den Wohnquartieren von Harburg-Zentrum und Heimfeld und dem städtischen Naherholungsgebiet „Altes Land / Süderelbmarsch“ dar. Der Abschnitt des 2. Grünen Rings ist daher als von überörtlicher Bedeutung einzustufen und als Teil des Landschaftsprogramms von der Bürgerschaft beschlossen worden. Alternative Routen sind ortsnah nicht vorhanden.

Bei einer südlichen Trassenführung läge das Autobahnkreuz mit der A7 vollständig im Bereich des 2. Grünen Rings, wodurch die Wege- und Grünverbindung massiv beeinträchtigt bzw. unterbrochen würde. Zudem würde der westlich anschließende Freiraumkorridor erheblich eingeschränkt und durch visuelle Wirkungen sowie betriebsbedingte Wirkungen - insbesondere Lärm - erheblich beeinträchtigt. Zwar wären diese Beeinträchtigungen ggf. teilweise durch Optimierungs- oder Gestaltungsmaßnahmen reduzierbar bzw. kompensierbar, z. B. Schallschutzmaßnahmen oder Eingrünungen durch Anpflanzungen. Die Beeinträchtigungen wären jedoch zwangsläufig deutlich größer als bei der Vorzugsvariante. Da der 2. Grüne Ring wertgebende Funktionen sowohl für das Schutzgut Menschen (Teilschutzgut Erholen) als auch das Schutzgut Landschaft hat, ergeben sich für beide Schutzgüter entscheidungserhebliche Nachteile hinsichtlich einer südlichen Trassenführung. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wäre nur eine Teilminderung der zu erwartenden Beeinträchtigungen möglich, da für den 2. Grünen Ring keine alternativen Routen bestehen.

Es wurde eingewandt, dass durch den Bau des 4. Bauabschnitts der A26 West die Wegebeziehungen im Gebiet stark beeinträchtigt bzw. teilweise völlig unterbrochen würden. Ebenfalls sei der 2. Grüne Ring betroffen, der im Bereich des Moorburger Alten Deiches die A26 West über ein Brückenbauwerk queren muss. Im Bereich der Querung und der Rampen müsse die Bedeutung des 2. Grünen Ringes durch gestalterische Maßnahmen, ausreichende Wegebreite und „grünen Charakter“ betont werden. Wichtig sei ebenfalls, dass die im Bereich der Gewässer hergestellten Schauwege weiterhin als Freizeitwege genutzt werden könnten.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Alle derzeit vorhandenen Wegebeziehungen werden auch nach Umsetzung des geplanten 4. Bauabschnitts der A26 West für die Erholungsnutzung erhalten bleiben. Sowohl der Verlauf der grünen Wegeverbindung am Neuenfelder / Francoper Hinterdeich als auch der Verlauf des 2. Grünen Ringes am Moorburger Alten Deich sind durch Brückenbauwerke über den 4. Bauabschnitt der A26 West sichergestellt. Durch Eingrünungsmaßnahmen an den Brückenköpfen und den Rampen sowie durch die Pflanzung von wegebegleitenden orts- und standorttypischen Baumreihen werden kulturraumtypische Elemente aufgegriffen und die technischen Bauwerke in die Landschaft eingebunden. Eine Nutzung der im Bereich der Gewässer hergestellten Schau- und Unterhaltungswege wird entsprechend dem derzeitigen Umfang gewährleistet.

Auch vor dem Hintergrund weiterer, kumulativer Wirkungen mit zukünftigen Hafenbahnplanungen ist eine Bündelung von Bahntrassen und Autobahn im Bereich des 2. Grünen Rings westlich der A7 als ungünstig einzustufen.

Im Zusammenhang mit Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidungswirkungen und betriebsbedingten Wirkungen hat eine südliche Trassenführung weitere maßgebliche Nachteile in Bezug auf die Betroffenheit von Tieren, Biotopstrukturen und Biotopverbundfunktionen. Bereits im Rahmen der Voruntersuchung wurde ein abwägungsrelevant höheres Konfliktpotenzial im Bereich der Flächen südlich des Umspannwerkes festgestellt. So haben die Flächen u. a. eine besondere Bedeutung als Moorfroschlebensraum. Außerdem haben die Biotopstrukturen im südlichen Trassenverlauf aufgrund der Bestandsituation eine höhere Wertigkeit für den Naturschutz. Dies gilt für die Strukturen westlich und östlich der A7 gleichermaßen. Westlich der A7 ist dies auf die konkrete Ausprägung der Grünland- und Beetgrabenstrukturen und vorhandene Gehölze zurückzuführen. Die Biotopstrukturen im Süden haben auch hinsichtlich des lokalen Biotopverbundes eine höhere Bedeutung. Hinzu kommt, dass die Flächen im Bereich einer südlichen Trassenführung in größerem Umfang zusammenhängende Ausgleichsflächen darstellen.

Insofern wären bei einer südlichen Trassierung die umweltfachlichen Auswirkungen deutlich größer als bei der Vorzugsvariante. Im Bereich des Niedermoorbiotopkomplexes östlich der A7 käme es zu sehr viel erheblicheren Verlusten von hochwertigen und gesetzlich geschützten Biotopstrukturen. Bezüglich der Biotopverbundfunktion wären durch die Lage des Autobahnkreuzes unvermeidbare und nicht kompensierbare Beeinträchtigungen der vorhandenen Biotopverbundfunktionen zu erwarten. Insgesamt wären also in erheblich größerem Umfang ökologische Werte und Funktionen betroffen. Hinzu kommt, dass gemäß der fachlichen Einschätzung der BUE (damals noch BSU) bezüglich der betroffenen Ausgleichsflächen südlich des Abspannwerkes von einer vollständigen Entwertung auszugehen wäre und zusätzlich auch noch bei einem weiteren Ausgleichsflächenkomplex westlich der Waltershofer Straße die naturschutzfachlichen Zielsetzungen großflächig aufgegeben werden müssten. D. h. es müssten an anderer Stelle neue großflächige, zusammenhängende und funktional

geeignete Ausgleichsflächen gefunden werden. Dies würde wiederum eine zusätzliche und erheblich größere Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen bedeuten. Insofern wäre der Flächenverbrauch für das Gesamtvorhaben bei der Südvariante größer.

Zusammenfassend ergeben sich entscheidungserhebliche Nachteile hinsichtlich einer südlichen Trassenführung. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit ist daher die Vorzugsvariante im Vergleich zur Variante Süd die Vorzugslösung.

In der Gesamtabwägung aller Kriterien, vor allem aus Gründen der Umweltverträglichkeit und Umweltvorsorge, hat der Hamburger Senat im Ergebnis des Variantenvergleiches entschieden, für die durchgehende Linienführung der A26 die Linienführung nördlich des Umspannwerkes weiter zu verfolgen; siehe Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Drucksache 19/5475 vom 23.02.2010. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist dieser Empfehlung gefolgt und hat mit der Änderung der Linienbestimmung für die „Hafenquerspanne“ (früher A 252; jetzt A26) im Februar 2011 ebenfalls die Linienführung nördlich des Umspannwerkes als Linie für die A26 festgelegt.

Da die Anschlussstelle HH-Hausbruch erhalten bleibt, wäre sie bei einer südlichen Umfahrung des Umspannwerkes nördlich des Autobahnknotens A7 / A26 neu zu errichten gewesen. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit würde sich dadurch verschlechtern, dass die neue Anschlussstelle in einen erheblich höher belasteten Verkehrsabschnitt der A7 hätte verlegt werden müssen. Dadurch hätten die Verflechtungsvorgänge an der Anschlussstelle bei noch höherem durchgehendem Verkehr auf der A7 erfolgen müssen.

Mit der südlichen Hafenbahnanbindung des Containerterminals Altenwerder würde im Zusammenhang mit den weiteren zu berücksichtigenden Zwangspunkten eine richtlinienkonforme technische Gestaltung des Autobahnknotens A7 / A26 südlich des Umspannwerkes unverhältnismäßig schwer zu realisieren sein.

Darüber hinaus würden die Unternehmen in dem Gewerbegebiet an der Georg-Heyken-Straße und dem Fürstenmoordamm den direkten Autobahnanschluss verlieren, welcher ihnen derzeit durch die Anschlussstelle HH-Hausbruch ermöglicht wird. Die Verkehrsprognose 2030 belegt zudem, dass mit dem Erhalt der Anschlussstelle HH-Hausbruch, der neuen Anschlussstelle Moorburg an der A26-Ost und der bestehenden Anschlussstelle Heimfeld an der A7 eine gleichmäßigere Auslastung der Anschlussstellen und eine optimale Verkehrsumlagerung vom untergeordneten Straßennetz auf die Autobahnen verbunden ist.

Ergänzend zur damaligen Untersuchung ist hinzuzufügen, dass sich die nördliche und südliche Variante des 4. Bauabschnitts der A26 West hinsichtlich der Beeinträchtigung der Landwirtschaft nicht wesentlich unterscheiden, da in dem Bereich östlich des Moorburger Alten Deiches kaum hochwertiger Obstanbau betrieben wird. Die landwirtschaftliche Nutzung ist dort gekennzeichnet durch Grünlandbewirtschaftung und Viehhaltung. Zerschneidungswirkungen werden bei der planfestgestellten Vorzugsvariante durch die vorgesehenen Wirtschaftswege über den Hafenbahntunnel ausgeglichen. Hinsichtlich der Lärmbetrachtungen ist festzustellen, dass in der Gesamtlärbetrachtung die

Lärmimmissionen durch die Hafentrambahn und die A7 am Moorburger Elbdeich gegenüber den Lärmimmissionen durch die A26 überwiegen. Beeinträchtigungen durch die A26 werden, im Gegensatz zu möglichen Beeinträchtigungen der nördlichen Ortsteile von Neuwiedenthal bei einer südlicheren Variante, durch Verkehrsverlagerungen vom Moorburger Elbdeich auf die A26 und die damit verbundenen Verringerungen der Lärmimmissionen kompensiert. Mit den vorgesehenen Lärmschutzwänden an der A26 und der A7 verbessert sich insgesamt die Lärmsituation am Moorburger Elbdeich.

Es wurde eingewandt, dass die Freifläche des bestehenden Umspannwerkes entgegen der Angaben im Erläuterungsbericht keinen Zwangspunkt darstelle und ebenso wie das Umspannwerk selber für die Inanspruchnahme durchaus in Betracht komme. Die Variante Süd habe zum Vorteil, dass zwei landwirtschaftliche Betriebe nicht mehr flächenbetroffen seien, drei weitere zumindest nicht mehr in ihrer Existenz gefährdet. Die Trasse rücke sehr nahe an das Industriegebiet heran und minimiere so die Zerschneidung der Landschaft in Moorburg. Die Inanspruchnahme von Hafenerweiterungsflächen (Hafen EG) werde ebenfalls minimiert. Eine strukturelle Untersuchung zu den Auswirkungen auf die Landwirtschaft im Hinblick auf die Variante Süd im östlichen Bereich der Trasse bis zur A7 fehle.

Ein hydrogeologisches Gutachten zur Bestandsaufnahme der Situation liege nicht vor, sodass dieser Aspekt weder für die Vorzugstrasse noch etwaige alternative Führungen in diesem Bereich beurteilt werden könne. Ebenso fehlten Aussagen zur Standfestigkeit im Mooregebiet, sodass eine abschließende Beurteilung zur Machbarkeit der planfestgestellten Trasse nicht getroffen werden könne. Ob von der Vorhabensträgerin auch aufgeständerte Gründungspolster, z. B. in Form einer Moorbrücke (Aufständigung eines Damms mit einer Stahlbetonplatte auf Pfählen), geprüft worden seien, sei den Unterlagen nicht zu entnehmen. Das Alte Land werde durch die Trassenwahl erheblich zerschnitten und bestehende Belastungen verschärft. Die Trassenführung gefährde Betriebe in ihrer Existenz, ohne dass erkennbar Ersatzflächen zur Verfügung gestellt worden seien. Die Flächenvorsorge des Umspannwerkes dürfe ohne konkrete Planung nicht berücksichtigt werden. Die Trasse berücksichtige nicht die Linienführung des Hafenerweiterungsgebiets.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Variante Süd geht nicht davon aus, dass die Lage des Autobahndreiecks ein Zwangspunkt ist. Die Abwägung der Vor- und Nachteile zwischen der Vorzugsvariante mit dem geplanten Autobahndreieck und der Variante Süd hat stattgefunden (siehe Erläuterungsbericht Seite 32, Unterlage 1). Das Umspannwerk Hamburg-Süd ist einer der zentralen Stromnetzknotenpunkte in Hamburg mit Anschluss mehrerer 380-kV- und 110-kV-Stromleitungen sowie Einspeisung durch das Kraftwerk Moorburg. Eine Verlagerung des Umspannwerkes wäre mit erheblichem finanziellem und technischem Aufwand verbunden. Zudem ist das Grundstück, auf dem sich das Umspannwerk befindet, Privateigentum und eine Ersatzfläche steht nicht zur Verfügung. Die Er-

weiterungsfläche nördlich des Umspannwerkes ist ebenfalls kein Zwangspunkt. Bei der Abwägung ist aber berücksichtigt worden, dass die Erweiterungsfläche sich im Privateigentum der Betreiber des Umspannwerkes befindet und für Betreibererweiterungen vorgehalten wird.

Die vorgeschlagene Trassenführung südlich des Umspannwerkes ist durch die Vorhabens-trägerin untersucht worden. Als Ergebnis wurde eine Trassenführung südlich des Umspannwerkes insbesondere aus umweltfachlichen Gründen verworfen und die Trassierung nördlich des Umspannwerkes als Vorzugslösung bestimmt.

Insgesamt werden die umweltfachlichen Beeinträchtigungen durch die Südvariante nicht reduziert, sondern deutlich erhöht. Die verkehrliche Situation würde sich dadurch verschlechtern, dass die Anschlussstelle HH-Hausbruch in einen deutlich höher belasteten Abschnitt der A7 verlegt würde und dadurch Ein- und Ausfädelvorgänge an der Anschlussstelle bei noch höherem durchgehendem Verkehr auf der A7 erfolgen müssten. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht bietet die vorgeschlagene Südvariante keine vorteilhafte Alternative; insbesondere wegen der aufwändigen Überquerung der Hafenbahn in großer Höhe, der Verlegung der Anschlussstelle HH-Hausbruch, der Verlegung von mehreren Masten der 110-kV- und 380-kV-Stromleitungen, der 400 m längeren Strecke und zusätzlicher Brücken für die Rampen im Knotenpunkt A26 / A7. Der Flächenverbrauch durch die beantragten Maßnahmen ist erheblich, aber nicht vermeidbar. Die Planung erfolgte so, dass der Flächenbedarf so weit wie möglich minimiert wird. Insbesondere durch den gewählten Trassenverlauf entlang der Nutzungsgrenze der Moorwettern werden der Flächenverbrauch und der Eingriff in das Privateigentum minimiert. Die Trassenführung des 4. Bauabschnitts der A26 West ist u. a. in Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kapitel 3.4, erläutert und begründet. Ein wesentlicher Aspekt für den Trassenverlauf besteht darin, die Zerschneidung der Obstbauflächen im Alten Land so weit wie möglich zu minimieren und gleichzeitig eine Beeinträchtigung des Europäischen Vogel-schutzgebietes weitestmöglich zu vermeiden. Deshalb verläuft die Trasse am Südrand des Obstanbaugürtels entlang der Nutzungsgrenze Moorwettern. Die „Variante Süd“ wurde im Variantenvergleich vom Januar 2010 (Vorplanung zur Linienfindung der A26 / A 252 im Bereich AK Süderelbe) intensiv geprüft. Als Ergebnis wurde eine Trassenführung südlich des Umspannwerkes insbesondere aus umweltfachlichen Gründen verworfen und die Trassierung nördlich des Umspannwerkes als Vorzugslösung bestimmt.

Die Eigentümer und Betreiber des Umspannwerkes (Vattenfall GmbH und 50Hertz Transmission GmbH) haben geltend gemacht, dass die Erweiterungsfläche nördlich des Umspannwerkes für Erneuerung und Betreibererweiterungen der vorhandenen technischen Anlagen benötigt wird. Die Erweiterungsfläche steht im Eigentum der Betreiber. Daher war bei der Planung zu berücksichtigen, dass das Eigentum aller Grundeigentümer gemäß Artikel 14 des Grundgesetzes zu gewährleisten ist. Darüber hinaus war zu berücksichtigen, dass eine sichere und wirtschaftliche Stromversorgung im öffentlichen Interesse liegt.

Im Hafentwicklungsgebiet ist eine Nutzung für Verkehrsflächen (Autobahn) grundsätzlich zulässig. Eine Südverschiebung der Trasse aus dem Hafentwicklungsgebiet hinaus ist wegen des südlich angrenzenden Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ rechtlich nicht durchsetzbar. Eine Südverschiebung der Trasse wäre gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG in Verbindung mit Artikel 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie (RL 92/43/EWG) unzulässig, da es zumutbare Alternativen gäbe (vgl. Kap. 4.13.3.1). Die benötigte Fläche ist nicht als „Industrieerwartungsland“ einzustufen. Gemäß der für die Grundstückswertermittlung maßgebenden Immobilienwertermittlungsverordnung (ImmoWertV) ist der Wert von landwirtschaftlichen Flächen solange der Wertstufe „Agrarland“ zuzuordnen, wie es sich nicht um Bauerwartungsland handelt. Eine konkrete Bauerwartung (Wertstufe 2) besteht in diesem Fall auf den benötigten Flächen nicht, da derzeit keine konkreten Aktivitäten der Behörden zu verzeichnen sind, die bereits eine konkrete rechtliche Entwicklung zur Ausweisung von räumlich abgegrenzten Gewerbeflächen vorantreiben.

Es wurde eingewandt, dass im Erläuterungsbericht eine Variante südlich der A26 West mit einer Abwägung unter Berücksichtigung der Belange des Hafens und speziell der Hafenbahn beschrieben wird. Hier sei jedoch außerdem relevant, dass die Variante Süd die Landwirte östlich der Francoper Straße schone und die Landwirte bei diesem Trassenverlauf nicht existenzbetroffen seien. Beanstandet wird, dass bei der Variantenprüfung sachlich unangemessene Bewertungskriterien angewendet werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Abwägung zwischen der Vorzugsvariante und der sog. Variante Süd erfolgte über die sechs untersuchten Zielfelder verkehrliche Wirkung, technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Raumstruktur, Hafenbelange und Kosten. Zum Thema Raumstruktur gehört auch die Landwirtschaft. Nach Abwägung aller Belange, auch der Landwirtschaft, war am Ende für die Wahl der Vorzugsvariante die bessere Umweltverträglichkeit gegenüber der Variante Süd ausschlaggebend. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Vorhabensträgerin zwischenzeitlich im Wege des Flächenerwerbs und Flächentausches außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine erhebliche Minderung der Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft und der zugehörigen Eigenumsbelange durch die planfestgestellte Lösung erzielen konnte.

Es wurde eingewandt, dass der Wegfall der in der Linienbestimmung vorgesehenen zwei Anschlussstellen auf Hamburger Gebiet die Immissionsbelastung in Rübke deutlich erhöhe. Es solle entweder eine Anschlussstelle auf Hamburger Gebiet geplant werden, die dies Problem löse oder von der geplanten Anschlussstelle Neu Wulmstorf eine östliche Umgehung der Straße Nincoper Deich (Autobahnzubringer) auf Hamburger Gebiet gebaut werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte größtenteils eingehalten. Die den Immissionsberechnungen zu Grunde liegenden Verkehrsbelastungen berücksichtigen den die höchsten Belastungen hervorrufenden Planfall sowie die aktuelle Planung im 4. Bauabschnitt auf dem Gebiet der Stadt Hamburg. Die Vorhabensträgerin hat die Auswirkungen und Möglichkeiten einer zusätzlichen Anschlussstelle auf hamburgischem Gebiet intensiv geprüft. Dabei haben die Verkehrsuntersuchungen ergeben, dass eine zusätzliche Anschlussstelle in Hamburg-Francop (Anschluss an die Francoper Straße) mit einer Verkehrsstärke von ca. 10.000 Kfz/Tag vergleichsweise gering belastet wäre. Die verkehrliche Wirkung würde sich im Wesentlichen auf die Stadtteile Neuenfelde(-Ost), Francop, Neugraben-Fischbek und Neuwiedenthal und damit auf das lokale Umfeld erstrecken. Die Verkehrsströme dieser Anschlussstelle wären zum weit überwiegen-den Teil in Richtung Osten zur A7 hin orientiert; nur ein deutlich kleinerer Teil würde in Richtung Westen /Stade laufen. Ein Verzicht auf die Anschlussstelle in Hamburg-Francop beeinflusst das Verkehrsgeschehen an der AS Neu Wulmstorf / Rübke nur sehr wenig; die Anzahl der täglichen Nutzer ist fast unverändert. Die Verkehrsstärke auf der nördlichen Zulaufstrecke zur AS Neu Wulmstorf / Rübke (Nincooper Deich) steigt geringfügig an; auf der südlichen Zulaufstrecke (Bahnhofstraße, L235, B3n) bleibt die Verkehrsstärke praktisch unverändert. Der potenzielle Verkehr einer Anschlussstelle in Hamburg-Francop nutzt Wege über das vorhandene innerstädtische Straßennetz und/oder nutzt verstärkt die nahe gelegenen, vorhandenen Anschlussstellen an der A7 (Hamburg-Moorburg und Hamburg-Heimfeld). Neben den verkehrlichen Wirkungen sind weitere Aspekte zu beachten. Durch eine Anschlussstelle in Hamburg-Francop würde insbesondere die Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ deutlich erhöht werden. Darüber hinaus würden die Dorfkerne von Neugraben und Francop zusätzlich belastet. Unter Abwägung der wirtschaftlichen und verkehrlichen Aspekte sowie zur Minimierung der Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ sowie der Stadtteile Francop und Neugraben wird auf eine Anschlussstelle in Hamburg-Francop verzichtet. Eine östliche Ortsumgehung für Rübke ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens. Die durch die Anschlussstelle Neu Wulmstorf bedingten Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz sind bereits im Verfahren für den 3. Bauabschnitt der A26 behandelt und im Planfeststellungsbeschluss für den 3. Bauabschnitt berücksichtigt worden. Trotz des Verzichts auf eine Anschlussstelle Hamburg-Francop wird mit dem Bau der A26 eine deutliche Reduzierung des Verkehrs auf der B 73 erreicht.

Es wurde eingewandt, dass die Unterführung des Wirtschaftsweges Moorburger Alter Deich unter der Trasse des 4. Bauabschnitts der A26 West abzulehnen sei, da eine Erhöhung der Gradienten der Trasse eine Störung für das Landschaftsbild sei. Das Landschaftsbild werde durch ein kleineres Brückenbauwerk begünstigt, im Gegensatz zu einem höheren Autobahnbauwerk. Ebenso schränke ein Brückenbauwerk den Landwirtschaftsverkehr nicht durch die Seitenwände ein.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. In dem Bereich des vorhandenen Wirtschaftsweges verläuft eine Fledermausflugroute, die die A26 kreuzt. Die Unterführung wird in der vorhandenen Flugroute platziert, so dass die vorhandenen Leitstrukturen unverändert weiter genutzt werden können. Für eine Überführung würde der Weg seitlich aus der bestehenden Flugroute verschwenkt werden, weil die Überführungsrampen nicht in der vorhandenen Wegetrasse hergestellt werden können. Ansonsten wäre der Weg für die Bauzeit unterbrochen oder es müsste eine Umfahrung angelegt werden, die weitere Flächenverluste erzeugen würde. Die Brücke müsste als Pflanztrog ausgeführt werden, da neben dem Wirtschaftsweg zusätzlich neue Leitstrukturen (Hecken) und Irritationsschutzwände mit über das Bauwerk überführt werden müssten. Auch im Anflugbereich auf die Überführungsrampen müssten neue Leitstrukturen angelegt werden müssten. Dieses Überführungsbauwerk hätte wie die Fledermausquerungshilfe K26.20 (Bau-km 5+695) für die Leitstrukturen eine Breite von 13,50 m (gemäß MAQ), dazu käme die Breite von ca. 6,00 m zwischen den Geländern für die Wegeüberführung. Das Bauwerk würde seitlich durch 2,00 m hohe Irritationsschutzwände begrenzt werden, so dass die Gesamthöhe der Konstruktion etwa gleich hoch wäre, wie die jetzt geplante Unterführung unter der Trasse der A26 mit Lärmschutzwänden. Für eine Überführung des Wirtschaftsweges und der Fledermausflugroute sind Rampen mit einer Länge von ca. 250 m und einer Steigung von rund 4 % erforderlich, die für Radfahrer unattraktiv sind. Durch die Irritationsschutzwände und die Leitpflanzungen entsteht auf dem Bauwerk auch kein erhöhter Aussichtspunkt über die Landschaft. Außerdem muss bei einer Unterführung kein Höhenunterschied überwunden werden. Das etwa 33 m lange Bauwerk liegt in der vorhandenen Wegeachse und ist daher von beiden Seiten auf größere Entfernung einsehbar, so dass Begegnungen mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen im Bauwerksbereich vermieden werden können. Die lichte Weite ist so groß bemessen, dass auch im Begegnungsfall ein ausreichender Sicherheitsabstand vorhanden wäre. Die für landwirtschaftliche Fahrzeuge bemessene lichte Höhe vermeidet für Radfahrer zusätzlich das Gefühl der Einengung. Im Hinblick auf die Auswirkungen des Unterführungsbauwerkes auf die Landwirtschaft ist zu beachten, dass sich bei einer Unterführung des Wirtschaftsweges die Dammaufstandsfläche der Autobahn vergrößert, in der Summe wird der Flächenbedarf aber reduziert, da die Aufstandsflächen der Überführungsrampen wegfallen.

Weiterhin wurde eingewandt, dass für die Querung des 4. Bauabschnitts der A26 West im Bereich Hinterdeich/ Francoper Straße keine Untersuchung unterschiedlicher Varianten stattgefunden habe. Es sei zu untersuchen, wie eine Trassierung/Höhenlage gleichermaßen den Wohngebieten und auch dem Vogelschutzgebiet zugutekommen könne.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aufgrund der Einwendungen der Anwohner der Straße Hinterdeich wurde für die Kreuzung des 4. Bauabschnitts der A26 West mit der Francoper Straße eine Machbarkeitsuntersuchung aufgestellt. Dabei wurden die von den Einwendern vorgeschlagenen drei Varianten Überführung der Francoper

Straße über die Trasse der A26 (Planfeststellungsvariante), Trog Francoper Straße und Trog A26 verglichen.

Eine Variante, in der die unveränderte Francoper Straße die Trasse der A26 West unterfährt, war nicht Teil der Machbarkeitsuntersuchung. Die Planfeststellungsbehörde beanstandet dieses Vorgehen der Vorhabensträgerin nicht, da sie von den Einwendern seinerzeit nicht vorgeschlagen wurde und sich aus nachfolgenden Gründen auch nicht als ernsthafte Variante ergibt. Für die Unterführung der Francoper Straße unter der Trasse A26 West müsste die Gradienten der Trasse der A26 West auf ca. 7,00 mNN östlich des Bauwerks angehoben werden, damit über der vorhandenen Francoper Straße die erforderliche lichte Höhe von 4,50 m eingehalten und auf der A26 im Bauwerksbereich eine ausreichende Längsneigung vorhanden wäre. Zusammen mit der dann mindestens 6,00 m hohen Lärmschutzwand läge die Gesamthöhe der Konstruktion dann auf bis zu 13,00 mNN. Das nächste Wohnhaus (Nr. 52) liegt nur etwa 100 m nördlich der A26, so dass eine Verschattung der Gebäude (Südseite) nicht ausgeschlossen werden kann. Dem gegenüber steht die jetzt geplante Variante mit einer Gesamthöhe der A26 von ca. 8,00 m (Gradienten 1,95 m + 6,00 m LS-Wand) in gleichem Abstand zu den Häusern. Die Francoper Straße verläuft im Bestand in einem Abstand von 5,00 bis 8,00 m Abstand zu den Gebäuden. Durch die Verlegung nach Osten vergrößert sich der Abstand auf ca. 50,00 m am Haus Nr. 52 und die Höhe der Überführungsrampe beträgt dort ca. 5,00 mNN, also ca. 4,00 m höher als der Bestand. Am Haus Nr. 38 sind es immer noch ca. 20,00 m Abstand, während die Straßenhöhe schon wieder dem Bestand entspricht. Die größte Höhe mit 8,38 mNN erreicht die neue Überführung direkt über der Autobahn und ist damit in etwa gleich hoch, wie die LS-Wand auf der Nordseite des 4. Bauabschnitts der A26 West.

Die jetzt geplante Variante mit Überführung der Francoper Straße über die Trasse der A26 ist im Bereich der Trasse also 5,00 m niedriger, als bei einer Anhebung der Autobahn. Für die Vorzugsvariante werden zudem ca. 40.000 m³ weniger Dammbaumaterial benötigt als bei einer Unterführung der Francoper Straße unter der A26. Auch die von den Einwendern befürchtete "erdrückende Wirkung" der Überführungsrampe kann bei einer Mehrhöhe von 4,00 m gegenüber dem Bestand und einem gleichzeitigen Abrücken von den Wohnhäusern um bis zu ca. 40 m nicht erkannt werden.

4.7.2 Variantenuntersuchungen zum Autobahndreieck HH-Süderelbe

4.7.2.1 Lage des Knotenpunktes

Die Lage des geplanten Autobahndreiecks HH-Süderelbe ist insbesondere durch die Lage des bestehenden Umspannwerkes Hamburg-Süd mit seinen ein- und abgehenden 380-kV und 110-kV-Freileitungen, der Trinkwassergewinnungsanlage südlich des Umspannwerkes und der Anschlussstelle HH-Hausbruch im Süden sowie der Wohnbebauung am Moorburger Elbdeich im Norden bestimmt worden.

Die Trasse verläuft nördlich des Umspannwerkes Hamburg-Süd. Alternativ wurde eine Trassenführung und Knotenpunktlage südlich des Umspannwerkes untersucht. Diese „Variante Süd“ wurde aus

den genannten Gründen, die von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet werden, verworfen.

Die Freifläche nördlich des Umspannwerkes bis zum Gewässer Unterste Untenburger Wetherung befindet sich im Eigentum der Betreiber des Umspannwerkes und ist in Teilbereichen ggf. für Betriebserweiterungen vorgesehen. Durch die gewählte Rampenanordnung wird eine Inanspruchnahme dieser Erweiterungsfläche weitgehend vermieden. Zwischen der Waltershofer Straße und der Bahntrasse der Hafentbahn verläuft die Trasse des 4. Bauabschnitts der A26 West in einem Abstand von ca. 20m nördlich der drei Freileitungsmaste der 110-kV-Leitungen. Die Maste sowie die 110-kV-Leitungen können durch die jetzige Planung unverändert erhalten bleiben. Der Knotenpunkt wird so dicht wie möglich nahe des Umspannwerkes einschließlich der Erweiterungsfläche und der Freileitungsmaste geplant, um den Abstand zur Wohnbebauung am Moorburger Elbdeich so groß wie möglich zu halten.

4.7.2.2 Varianten für das Autobahndreieck HH-Süderelbe

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabensträgerin durch die Variantenuntersuchung des geplanten Autobahndreiecks HH-Süderelbe plausibel und nachvollziehbar dargelegt, dass die beantragte Variante zu bevorzugen ist. Im Rahmen der Variantenuntersuchung (S. 32 des Erläuterungsberichts, Unterlage 1) wurden insgesamt vier Varianten (Varianten 1a, 1b, 2 und 3) im Hinblick auf die Zielfelder technische Gestaltung, Betroffenheiten Dritter, Umwelteinwirkungen, Bau durchführung und Kosten untersucht. Die Variante 3 hat im Vergleich bei allen Kriterien Vorteile. Wegen der Tieflage des 4. Bauabschnitts der A26 West sind die Auswirkungen auf die Umwelt (Landschaftsbild, Grundwasser) dieser Variante geringer. Die Tieflage schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten der Hafentbahnstrecken am wenigsten ein. Im Zwischenausbauzustand als Autobahndreieck kann das Entwässerungsfeld Moorburg-Mitte ohne Einschränkungen weiterbetrieben werden. Außerdem bietet sie geringere bauliche Risiken und eine gute sicherheitstechnische Bewertung. Aus diesen Gründen wurde die Variante 3 nachvollziehbar als Vorzugsvariante gewählt.

Es wurde eingewandt, dass der Erläuterungsbericht unter 3.5 „Variantenuntersuchung A26“ zu Variante 3 angebe, dass wegen der Tieflage die Auswirkungen auf die Umwelt geringer seien als bei den anderen Varianten, dies werde anhand der Kriterien des Landschaftsbildes und des Grundwassers festgestellt. Diese Angaben seien aus Sicht der Einwender nicht richtig. Im Bereich des Autobahndreiecks werde die Waltershofer Straße auf eine Höhe von 9,95 m angehoben sowie auch hohe Einfädelungsrampen hergestellt, was eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes darstelle. Für das Grundwasser sei die Herstellung eines Troges bzw. Tunnelbauwerkes mit Spundwänden im Boden ein sehr erheblicher Eingriff. Es gehe es bei der vorgelegten Planänderung ausschließlich um Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Hafentbahntrasse und keineswegs um die Umwelt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Varianten 1 und 2 kreuzen die Hafentbahn und auch die A7 in Hochlage. Dafür wäre der 4. Bauabschnitt der A26 West von westlich der Hafentbahn bis zur A7 auf eine Höhe von ca. 14 m über Gelände angehoben

worden und würde somit als massiver Querriegel in der Landschaft wahrgenommen werden. Diese Wirkung erzielen die kleineren Überführungen Waltershofer Straße und Rampe M-N in derartiger Art und Weise nicht. Die Auswirkungen der Hoch- und Tieflage auf das Grundwasser wurden durch die Vorhabensträgerin untersucht. Wegen der großen Dammhöhen der Hochlage-Varianten wäre voraussichtlich ein kompletter Bodenaustausch der schützenden und abdichtenden Torfschichten unterhalb des Dammes erforderlich gewesen. Damit wäre der gespannte Grundwasserleiter freigelegt worden, so dass erhebliche Schutzmaßnahmen und Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich geworden wären. Dieser Eingriff wurde als schwerwiegender beurteilt als die Herstellung eines Troges. Die Erweiterung des Hafenbahngleisfeldes wurde bei beiden Varianten berücksichtigt, entweder durch eine Überführung der A26 oder einen verlängerten Trog.

4.7.2.3 Variantenuntersuchung für den Um- und Ausbau der A7

Wie die Vorhabensträgerin in den Unterlagen dargetan hat, liegt das geplante Autobahndreieck HH-Süderelbe ca. 1 km nördlich der vorhandenen Anschlussstelle HH-Hausbruch an der A7. Wegen des relativ geringen Knotenpunktabstandes ist die Anlage von Verflechtungsstreifen oder Verteilerfahrbahnen an der A7 erforderlich. Um einen angemessenen Verkehrsablauf im Autobahndreieck zu gewährleisten, muss die A7 im Knotenpunktbereich entsprechend ausgebaut werden. Es wurden fünf Varianten für den Aus- und Umbau der A7 anhand der Kriterien der zu erwartenden Verkehrsqualität und der Kosten betrachtet (S. 37 des Erläuterungsberichts, Unterlage 1). Im Ergebnis, das von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet wird, ist die beantragte Variante 5 als vorzugswürdig im Hinblick auf die genannten Kriterien zu bewerten.

4.8 Auswirkungen in der Bauzeit

4.8.1 Baulärm

- Einige Anwohner wenden sich gegen den Baulärm. Desweiteren wurde darauf hingewiesen, dass die Bauarbeiten auch in der Nähe von Pferdeweiden liegen und bei Pferden einen Fluchtinstinkt auslösen können, sodass die Baustelle entsprechend zu sichern sei, damit die Weidezäune nicht zerstört werden. Außerdem sei extremen Baulärm mit lauten Einzelschallereignissen sowie nächtliches Arbeiten mit Scheinwerfern und blinkenden Lichtern zu verhindern.

Vorhabensträgerin: Die AVV-Baulärm wird eingehalten. Der Hinweis, dass Pferde Fluchttiere sind, wird zur Kenntnis genommen. Den Einwendern obliegt jedoch zugleich die Pflicht, sich schadensmindernd zu verhalten. Das bedeutet, den Reit- und Pensionsbetrieb im Rahmen des Zumutbaren so zu organisieren, dass die angesprochenen Schäden erst gar nicht eintreten können.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat erklärt, dass die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum

Schutz gegen Baulärm eingehalten würden. Dies ist angesichts der überwiegend großen Abstände zur Wohnbebauung auch plausibel. Zudem sieht die AVV Baulärm für den Fall, dass die Richtwerte temporär in einzelnen Bereichen die Immissionsrichtwerte dennoch überschreiten sollten, Maßnahmen zur Geräuschminderung vor (Ziffer 4.1 der AVV Baulärm). In diesem Zusammenhang wird auch auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, die der Vorhabensträgerin von vornherein Minderungsmaßnahmen auferlegt.

Hinsichtlich der Durchführung von Bauarbeiten in der Nähe von Pferdeweiden ist darauf hinzuweisen, dass Arbeiten, die unter Beachtung der AVV Baulärm einschließlich deren Ziffer 5.2.2. durchgeführt werden, zulässig sind. Diesbezügliche Beeinträchtigungen sind hinzunehmen. Kein Grundeigentümer darf darauf vertrauen, dass in seiner Nachbarschaft keine Bauarbeiten durchgeführt werden, die durch Lärmeinwirkungen mittelbar auf sein Grundstück ausstrahlen, solange diese sich im Rahmen des gesetzlich Zulässigen bewegen. Davon unberührt bleibt die Verpflichtung der Vorhabensträgerin, das Weidegrundstück nicht zu beschädigen, insbesondere keine Weidezäune in ihrer Funktion zu beeinträchtigen. Diesbezüglich wird auf Ziffer 2.20 verwiesen.

4.8.2 Baubedingte Erschütterungen und Setzungen

Baubedingte Erschütterungen, die zu Schäden an den Gebäuden führen könnten, sind nicht zu erwarten. Bei Abständen von mehr als 20 m ist grundsätzlich nicht mit Schäden an Gebäuden zu rechnen. Bei geringeren Abständen zu Gebäuden als 20 m ist der Einsatz vibrationsarmer Bauverfahren vorgeschrieben, z. B. Bodenverdichtung durch mittelschwere Flächenrüttler und nicht durch Vibrationswalzen, vgl. die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2. Auch Boden- und Gebäudesetzungen auf den Wohngrundstücken sind nicht zu erwarten, da die A26 und die Rampe für die Straße Hinterdeich ausreichend große Abstände zu den Gebäuden aufweisen. Relevante Veränderungen der Grundwassersituation werden nicht erwartet, da Grundwasserentnahmen nicht geplant sind. Da Veränderungen der Bodensituation auf das unmittelbare Baufeld begrenzt sind, sind Folgen für angrenzende Gebäude nicht zu erwarten.

Im Übrigen wird auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter den Ziffern 2.1, 2.2 und 2.20 verwiesen. Hinsichtlich des Befahrens der umliegenden Straßen ist aber auch darauf hinzuweisen, dass die Befahrung von dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen auch durch Baufahrzeuge im Rahmen der Widmung und unter Beachtung etwaiger Tonnagebeschränkungen zulässig ist.

4.8.3 Verkehrliche Auswirkungen

- Die Sandtransporte dürften nur von Westen über die AS Neu Wulmstorf erfolgen. Hierfür sei die B3n ausgerichtet.

Vorhabensträgerin: Die Linienbaustelle wird von der B3n im Westen und vom Moorburger Elbdeich/Waltershofener Straße im Osten aus erschlossen. Um eine möglichst kurze Bauzeit zu erreichen sind die Massentransporte über diese beiden Zufahrten erforderlich. Sowohl für die zu Baubeginn erforderliche Neuordnung des Gewässersystems und der landwirtschaftlichen Wege als auch für die Ingenieurbauwerke östlich der Francoper Straße ist die östliche Baustellenzufahrt unerlässlich. Der überwiegende Anteil der Massentransporte in diesem Abschnitt muss hierüber abgewickelt werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Ausführungen der Vorhabensträgerin sind plausibel. Eine mehrere Kilometer lange Baustelle kann nicht effektiv nur über eine Zuwegung erschlossen werden. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Befahrung von dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen auch durch Baufahrzeuge im Rahmen der Widmung und unter Beachtung etwaiger Tonnagebeschränkungen zulässig ist.

- Die Freigabe des 2. und 3. Bauabschnittes vor Fertigstellung und Freigabe der Bauabschnitte 4a und 4 darf nicht erfolgen. Die Bauabschnitte 3, 4a und 4 sollen gleichzeitig freigegeben werden, um ein extremes Verkehrsaufkommen im Ort Rübke zu verhindern.

Vorhabensträgerin: Die Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnittes bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens für den 4. Bauabschnitt. Grundsätzlich ist die Vorhabensträgerin bestrebt, die Bauabschnitte der A26 möglichst zeitnah für den Verkehr freizugeben und einen eventuellen Zwischenzustand mit einem Ende der Autobahn an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf möglichst kurz zu halten. Aufgrund unterschiedlicher Planungsstände wird eine Verkehrsfreigabe des 4. Bauabschnittes von Neu Wulmstorf bis zur A7 in Hamburg-Moorburg voraussichtlich nicht zeitgleich mit der Freigabe des 3. Bauabschnittes erfolgen können. Der Beginn der Bauarbeiten im Bauabschnitt 4a und 4 ist abhängig vom Verlauf der in Niedersachsen und Hamburg geführten Planfeststellungsverfahren sowie der anschließenden Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die in Niedersachsen befindlichen Abschnitte der A26 entziehen sich der Zuständigkeit der hamburgischen Behörden.

4.8.4 Sonstige bauzeitliche Auswirkungen

- Auf dem Flurstück 1776 darf kein Straßenaufleistungsdamm errichtet werden, da danach das Grundstück durch Verdichtung für die Landwirtschaft unbrauchbar wird.

Vorhabensträgerin: *Es wird zugesagt, dass auf dem Flurstück 1776 kein Straßenaufleistungsdamm errichtet wird.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf dem Flurstück 1776 ist ausweislich der Planunterlagen kein Straßenkörper vorgesehen, sodass auch kein Vorbelastungsdamm erforderlich ist. Im Übrigen wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.29 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.**

- Die Baustraße und der Lagerplatz westlich der Hafenbahn nehmen wertvolle Grünlandflächen nördlich der A26 in Anspruch, daher ist die benötigte Fläche so klein wie möglich zu halten.

Vorhabensträgerin: *Es wird zugesagt, die benötigte Fläche für die Baustraße und den Lagerplatz westlich der Hafenbahn so klein wie möglich zu halten.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen unter Ziffern 2.19 und 2.29 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen**

- Bei der Rodung der Obstanlagen ist darauf zu achten, dass die stehenbleibenden Teile nicht in der Standfestigkeit gefährdet werden.

Vorhabensträgerin: *Es wird zugesagt, dass bei der Rodung der Obstanlagen beachtet wird, dass die stehenbleibenden Teile nicht in der Standfestigkeit gefährdet werden.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.29 verwiesen.**

4.9 Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens

4.9.1 Verkehrslärm

Wesentlicher Bestandteil des planfestgestellten Ausbaus sind umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen sowie die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen und von Entschädigungsansprüchen für verbleibende Lärmbeeinträchtigungen der Außenwohnbereiche.

Eine Wiedergabe der einzeln betrachteten Immissionspunkte hinsichtlich ihrer jeweiligen Beeinträchtigung durch Verkehrslärm sowie der technischen sowie rechtlichen Bewältigung dieser Beeinträchtigungen ist an dieser Stelle weder sinnvoll noch erforderlich. Diesbezüglich wird auf Unterlage 11

verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Lärmtechnische Untersuchung einer Prüfung unterzogen und deren Methodik, die der vorgeschriebenen und bewährten Vorgehensweise entspricht, für zutreffend erachtet. Ausgehend vom Vollschutz, der sich in vielen Bereichen als für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar wirtschaftlich unverhältnismäßig herausstellte, gelangt die Lärmtechnische Untersuchung zu einem den verschiedenen Bereichen angepassten Lärmschutz, der unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten das der Vorhabensträgerin wirtschaftlich jeweils gerade noch zumutbare Maß an Lärmschutzmaßnahmen auferlegt, um so zu möglichst optimalen Ergebnissen zugunsten der Anwohner zu gelangen. Dies gilt insbesondere nach den im Rahmen der 1. und 2. Planänderung auch aufgrund der Einwendungen vorgenommenen Optimierungen durch weitere Ergänzungen der Lärmschutzmaßnahmen, nach denen nunmehr im Bereich der Siedlungsgebiete nahezu flächendeckend beidseitig der A26 und der A7 aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass der Lärmschutz unabhängig von den Erfordernissen der 16. BImSchV aufgrund der aus artenschutzrechtlichen Gründen zu errichtenden Irritationssschutzwände faktisch weiter verbessert wird, da alle Irritationssschutzwände als Lärmschutzwände ausgebildet werden.

Auf diese Weise sorgen die aktiven Schallschutzmaßnahmen dafür, dass die geltenden Immissionsgrenzwerte am Tag fast ausnahmslos eingehalten werden und in der Nacht sowohl die Anzahl der Gebäude und Geschosseseiten mit Grenzwertüberschreitungen als auch die Höhe verbleibender Überschreitungen erheblich reduziert werden. Wo die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, weil weitere aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich oder unverhältnismäßig wären, besteht für die Betroffenen ein Entschädigungsanspruch nach § 42 BImSchG i.V.m. der 24. BImSchV. Der Anspruch auf passiven Lärmschutz ist dem Grunde nach durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.23.2 gesichert. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (vgl. § 19a FStrG). Können sich die Beteiligten nicht einigen, so setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde die Höhe der Entschädigung in einem gesonderten Verfahren fest, § 42 Abs. 3 BImSchG i.V.m. der Anordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Abschnitt III, Abs. 5.

Die betriebsbedingten Lärmauswirkungen der Straße sind den Betroffenen im Ergebnis zumutbar.

Die Entwicklung des Lärmschutzkonzepts stellt sich zusammengefasst wie folgt dar:

Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV wurden für folgende Bereiche ermittelt:

- Moorburger Elbdeich östlich der A7
- Moorburger Elbdeich westlich der A7
- Heimfeld/Bostelbek östlich der A7
- Heimfeld westlich der A7

- Hinterdeich/Francoper Straße (Gebäude der Straße Hinterdeich, nördlich der A26)

In den übrigen Bereichen werden die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV unterschritten.

Auf Basis der Rechenergebnisse sowie unter Berücksichtigung von lärmtechnischen, wirtschaftlichen, technischen, räumlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten ist in für die Planfeststellungsbehörde plausibler Weise gutachterlich der in den planfestgestellten Plänen dargestellte aktive Lärmschutz ermittelt, von der Vorhabensträgerin beantragt und vorliegend planfestgestellt worden:

Bereich Moorburger Elbdeich östlich der A7

km 163+630 bis km 164+170 LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente, straßenseitig hochabsorbierend, auf Brücke über Moorburger Elbdeich schallhart, Verziehung 30 m von 4 m auf 1 m

km 164+160 bis km 164+335 LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente, straßenseitig hochabsorbierend, Verziehung 30 m von 4 m auf 1 m

Bereich Moorburger Elbdeich westlich der A7

km 163+630 bis km 340+470 (A7 bzw. Rampe HH-Stade) LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente, straßenseitig hochabsorbierend, auf Brücke über Moorburger Elbdeich schallhart, am nördlichen Ende Verziehung 30 m von 4 m auf 1 m, am westlichen Ende Anschluss an Böschung

km 340+495 bis km 0+530 (Rampe HH-Stade bzw. A26) LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente, straßenseitig hochabsorbierend, am westlichen Ende horizontal weitergeführt bis Trog, am östlichen Ende Anschluss an Böschung

Bereich Heimfeld/Bostelbek östlich der A

km 165+660 bis km 167+115 LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente, straßenseitig hochabsorbierend, an den Enden auf h = 1 m verzogen (L = 30 m, von 4 m auf 1 m)
Im Brückenbereich von km 166+590 bis km 166+870 h = 4 m ü. Brückenkappe (beidseitig schallhart)

km 167+055 bis km 167+580 LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente, beidseitig hochabsorbierend, an den Enden auf h = 1 m verzogen (L = 30 m, von 4 m auf 1 m)

Bereich Heimfeld westlich der A7

km 165+870 bis km 167+040 LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente, straßenseitig hochabsorbierend, an den Enden auf h = 1 m verzogen (L = 30 m, von 4 m auf 1 m)
Im Brückenbereich von km 166+565 bis km 166+834 h = 4 m ü. Brückenkappe (beidseitig schallhart)

Bereich nördlich der A26 (einschließlich Bereich Hinterdeich/Francoper Straße)

km 2+400 bis km 3+230 LS-Wand h = 6 m ü. Gradiente (unterhalb Brücke h = 4 m),
bis h = 4 m straßenseitig hochabsorbierend; von h = 4 m bis h = 6 m
transparent, am westlichen Ende auf h = 1 m verzogen (L = 50 m, von
6 m auf 1 m), am östlichen Ende bis km 2+380 verzogen auf die an-
schließende LSW 4 m

Außerdem wurden die planfestgestellten Lärmschutzwände für das Europäische Vogelschutzgebiet Moorgürtel und zum Schutz des Landschaftsraumes vorgesehen:

Bereich südlich A26 / Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“

km 0+750 bis km 6+875 LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente

km 6+875 bis km 7+745 LS-Wand h = 5 m ü. Gradiente

km 7+755 bis km 7+945 LS-Wand h = 5,25 m ü. Gradiente

Bereich nördlich A26 / LSW zum Schutz des Landschaftsraumes

km 0+750 bis km 2+400 LS-Wand h = 4 m ü. Gradiente

Als Fahrbahnoberfläche wird ein lärmarmen Straßenbelag (DStrO=-2 dB(A)) eingebaut, dessen geräuschmindernde Wirkung sich bei Geschwindigkeiten > 60 km/h voll entfaltet. Westlich des Hafentrogts wird auf der A26, mit Ausnahme des Bereichs der Brücken über die Gewässer, zudem eine offenporige Asphaltdeckschicht (OPA) mit dem Korrekturwert DStrO=-5 dB(A) vorgesehen. Hiermit wird eine zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A) zum herkömmlichen lärmarmen Belag erreicht.

Der Einbau von offenporigem Asphalt (OPA) auf der A7 sowie östlich des Trogbauwerks wurde nicht berücksichtigt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung wäre von einer verminderten Lebensdauer und somit Instandsetzungsintervallen von weniger als 8 Jahren auszugehen. Auch die vermehrten Beschleunigungs-/Verzögerungsvorgänge im Bereich des Autobahnkreuzes führen zu einer erhöhten Belastung der offenporigen Deckschicht. Die häufigeren Bauarbeiten für die Erneuerung der Deckschicht sind auf der A7 besonders problematisch, da es so zu erheblichen Verkehrsbehinderungen käme, denn für die Herstellung von OPA ist die Sperrung der gesamten Richtungsfahrbahn erforderlich. Geeignete Umleitungsstrecken stehen nicht zur Verfügung. Der Bereich der Rampen ist aufgrund der geringen Radien und der dadurch bedingten Querkräfte für den Einsatz von OPA ohnehin nicht geeignet. Alternativ wurden im Rahmen der 2. PÄ weitere Ergänzungen des aktiven Lärmschutzes vorgesehen sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h im Trog und östlich davon, auf 100 km/h bis km 3+230 (Westende Lärmschutzwand Hinterdeich) und auf 120 km/h westlich km 3+230 vorgesehen. Hinzu kommen die Irritationsschutzwände, die als Lärmschutzwände ausgebildet werden. Hiermit werden die negativen Auswirkungen des OPA vermieden und dennoch

der aktive Lärmschutz weiter verbessert. Eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen ist angesichts des erreichten Lärmschutzes nicht tunlich, da hierdurch die Erreichung der verkehrlichen Ziele des Autobahnbaus in unverhältnismäßiger Weise gemindert würde.

Die verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte stellen sich im Wesentlichen wie folgt dar:

- Moorburger Elbdeich östlich und westlich der A7

Im Bereich Moorburger Elbdeich, in dem der Immissionsgrenzwert bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts liegt, wird durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ein Vollschutz tags erreicht. In der Nacht ergibt sich eine verbleibende Anzahl von Geschosseiten mit Grenzwertüberschreitungen im Bereich Moorburger Elbdeich Ost von 24 gegenüber 38 ohne aktiven Lärmschutz und im Bereich Moorburger Elbdeich West von 25 gegenüber 42 ohne aktiven Lärmschutz. Die maximalen Beurteilungspegel liegen bei 63/58 dB(A) tags/nachts (Moorburger Elbdeich Ost) und 62/57 dB(A) tags/nachts (Moorburger Elbdeich West) und überschreiten den Immissionsgrenzwert nachts damit um 4 bzw. 3 dB(A).

Eine vollständige Einhaltung des Immissionsgrenzwertes nachts wäre nur durch 10 m hohe Lärmschutzwände zu erreichen gewesen. Von einer entsprechenden Festsetzung sieht die Lärmtechnische Untersuchung ab, weil aufgrund der hohen Kosten die Verhältnismäßigkeit gem. § 41 Abs. 2 BImSchG nicht mehr gegeben wäre und die Wandhöhen aus städtebaulichen und statischen Gesichtspunkten nicht empfohlen werden können.

- Heimfeld westlich der A7

Im Bereich Heimfeld westlich der A7, in dem aufgrund der unterschiedlichen Gebietsnutzungen verschiedene Immissionsgrenzwerte (59/49 dB(A) tags/nachts in den Wohngebieten, 64/54 dB(A) tags/nachts in den Mischgebieten sowie 69/59 dB(A) tags/nachts in den Gewerbegebieten) gelten, wird durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ein Vollschutz tags erreicht. In der Nacht ergibt sich eine verbleibende Anzahl von Geschosseiten mit Grenzwertüberschreitungen von 46 gegenüber 123 ohne aktiven Lärmschutz. Die maximalen Beurteilungspegel liegen bei 62/58 dB(A) tags/nachts und überschreiten den Immissionsgrenzwert für Mischgebiete nachts damit um 4 dB(A). In den weiteren Gebieten liegen die Überschreitungen darunter.

Eine vollständige Einhaltung des Immissionsgrenzwertes nachts wäre nur durch 7 m hohe Lärmschutzwände zu erreichen gewesen. Von einer entsprechenden Festsetzung sieht die Lärmtechnische Untersuchung ab, weil speziell im Brückenbereich aus statischen Gründen eine solche Höhe nicht zulässig ist.

- Heimfeld/Bostelbek östlich der A7

Im Bereich Heimfeld/Bostelbek östlich der A7, in dem aufgrund der unterschiedlichen Gebietsnutzungen verschiedene Immissionsgrenzwerte (59/49 dB(A) tags/nachts in den Wohngebieten, 64/54 dB(A) tags/nachts in den Mischgebieten sowie 69/59 dB(A) tags/nachts in den Gewerbegebieten)

gelten, wird durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen erreicht, dass sich in der Nacht die verbleibende Anzahl von Geschossseiten mit Grenzwertüberschreitungen von 720 ohne aktiven Lärmschutz auf 321 reduziert. Tags verbleiben 10 der 71 betroffenen Geschossseiten. Die maximalen Beurteilungspegel liegen bei 68/61 dB(A) tags/nachts und überschreiten die Immissionsgrenzwerte tags/nachts für Mischgebiete um 4/7 dB(A). In den weiteren Gebieten liegen die Überschreitungen darunter.

Eine vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wäre nur durch 13 m hohe Lärmschutzwände zu erreichen gewesen. Von einer entsprechenden Festsetzung sieht die Lärmtechnische Untersuchung ab, weil speziell im Brückenbereich aus statischen Gründen eine solche Höhe nicht zulässig ist und auch stadtebaulich nicht vertretbar ist.

Neben dem Neubau der A26 und dem 8-streifigen Ausbau der A7 treten an den Überführungen der A26 durch Achsverschiebungen der querenden Straßen (Hinterdeich/Francoper Straße sowie Walterschofer Straße) erhebliche bauliche Eingriffe auf. Hier würde geprüft, ob durch den erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Absatz 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vorliegt und ob die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Absatz 1 der Verordnung eingehalten sind. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Beurteilungspegel durch die baulichen Eingriffe entweder abnehmen, da die Achse von den Gebäuden abrückt, oder unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bleiben. Durch die erheblichen baulichen Eingriffe an den Autobahnüberführungen Walterschofer Straße und Hinterdeich/Francoper Straße werden daher keine Ansprüche auf Lärmvorsorge erzeugt.

Um zu ermitteln, inwieweit an Gebäuden mit durch die Vorbelastung bereits vorhandenen Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Baumaßnahme eine Zunahme des Beurteilungspegels erfolgt oder ein Beurteilungspegel oberhalb von 70/60 dB(A) erstmals erreicht wird, wurde eine Gesamtlärbetrachtung durchgeführt.

Berücksichtigt wurden alle für die betroffenen Gebäude relevanten Straßen und Bahnstrecken. Weitere Lärmarten, beispielsweise Gewerbelärm oder Windkraftträder, sind aufgrund der hohen Verkehrslärmimmissionen von untergeordneter Bedeutung für die Lärmsituation und wurden nicht berücksichtigt. Zu den Einzelheiten wird auf Unterlage 11, insbesondere den Erläuterungsbericht der Lärmtechnischen Untersuchung, S. 21, verwiesen.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass an einer Reihe von Gebäuden auch ohne das Vorhaben bereits Beurteilungspegel von mehr als 70/60 dB(A) tags/nachts erreicht werden. Betroffen sind insbesondere die Gebäude an der Stader Straße sowie Gebäude im Nahbereich der Bahnstrecke Hamburg-Cuxhaven. Für die Gebäude an der Bahnstrecke bleibt der Beurteilungspegel trotz Durchführung des Vorhabens nahezu unverändert, für die Gebäude an der Stader Straße nimmt der Beurteilungspegel teilweise um mehr als 4 dB(A) ab, da der Bau der A26 zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der B73 (Stader Straße) führt.

Am Moorburger Elbdeich wird durch die Vorbelastung an keinem Gebäude ein Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) am Tage erreicht, für 6 Gebäude ein Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) in der Nacht. Für alle Gebäude kommt es an den betroffenen Immissionsorten trotz Durchführung des Vorhabens zu einem Rückgang der Beurteilungspegel. Die Pegelminderungen betragen teilweise 2-3 dB(A). Der Rückgang der Beurteilungspegel ist auf die Abnahme der Verkehrsbelastung auf dem Moorburger Elbdeich und den zusätzlichen Lärmschutz beidseitig der A7 zurückzuführen.

Immissionsorte mit einem Beurteilungspegel nachts größer 60 dB(A) und einer durch den Bau der A26 verursachten Pegelsteigerung gibt es nicht. Die überwiegende Verbesserung der Gesamtlärm-situation für besonders lärmbelastete Gebäude ist zum einen auf den durch den Bau der A26 bedingten Rückgang der Verkehrsbelastungen auf der Stader Straße/Cuxhavener Straße und dem Moorburger Elbdeich, zum anderen auf die im Rahmen der 2. Planänderung beidseitig der A7 vorgesehenen 4 m hohen Lärmschutzwände zurückzuführen.

Es kann also festgestellt werden, dass es durch den Bau der A26 zu Verkehrsverlagerungen kommt, die die am höchsten belasteten Anwohner spürbar entlasten. Vorhandene Lärmbelastungen jenseits der Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht werden zwar nicht vollständig beseitigt, jedoch deutlich verbessert.

Nachfolgend wird über die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen entschieden, soweit diese nicht bereits durch die vorstehenden Ausführungen erfasst worden sind.

- Im Erläuterungsbericht ist unter Punkt 1.2 „Querende Straßen“ angegeben, dass die Waltershofer Straße mit einer Brücke über die A26 hinweg geführt wird. Daraus resultiert eine erhöhte Lärmbelastung, denn die Brücke wird auf Höhe der Wohngebäude Moorburger Elbdeich 335 liegen. Es müssen Lärmschutzmaßnahmen für die Abfahrt vorgesehen werden.

Vorhabensträgerin: *Die durch den erheblichen baulichen Eingriff an der Waltershofer Straße verursachten Lärmimmissionen wurden in der Lärmtechnischen Untersuchung ermittelt und beurteilt. Dabei wurde festgestellt, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die benachbarten Gebäude am Moorburger Elbdeich eingehalten werden. Lärmschutzmaßnahmen an der Waltershofer Straße sind daher nicht erforderlich. (Vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 11.1, Kapitel 4.4 und Ergebnistabelle, Unterlage 11.6.7.)*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat rechnerisch nachgewiesen, dass Lärmschutzmaßnahmen an der Waltershofer Straße nicht erforderlich sind.**

- Im Bereich Moorburger Elbdeich werden die Kosten für aktiven Lärmschutz durch Lärmschutzwände mit 800.000 EUR je Gebäude angegeben. Die Berechnung ist den Planungsunterlagen jedoch nicht beigelegt. Zudem sind gleichermaßen auch die Kostenberechnungen für aktiven Lärmschutz durch Lärmschutzwände ab dem Trogbauwerk bis zur Francoper Straße nicht zugänglich und die dortigen Baukosten nicht bekannt, obwohl dort ebenso die Baudichte gering ist mit Ausnahme des Bereiches Alter Deich. Zudem würden die Lärmschutzwände keine Höhe von 10 m benötigen, wenn sie direkt an den Rampen installiert werden würden und dann ebenso nur eine geringe Höhe haben müssten bei geringeren Baukosten.

Die Kostenberechnung für den aktiven Lärmschutz ist in Unterlage 11.7.1, Erläuterungen zur Variantenuntersuchung, Seite 12, enthalten. Demnach ergeben sich im Bereich "Moorburger Elbdeich westlich A7" für die Vollschutz-Variante Kosten von 6,375 Mio. Euro. Bei 8 anspruchsberechtigten Gebäuden entspricht dies etwa 800.000 Euro je Gebäude. Für die „Vollschutzvariante“ wäre eine 10 m hohe und ca. 1.300 m lange Lärmschutzwand an der A7 erforderlich. Dies ist aus städtebaulichen, statischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu empfehlen. Wegen der hohen Kosten für diese Variante im Verhältnis zur Schutzwirkung (am Gebäude Moorburger Elbdeich 335 würde durch eine 10 m hohe Wand an der Ostseite des Gebäudes eine zusätzliche Pegelminderung von ca. 4 dB(A), an den übrigen Gebäudeseiten nur etwa 1-2 dB(A) erreicht werden) ist eine Verhältnismäßigkeit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht mehr gegeben (siehe Unterlage 1 Erläuterungsbericht Kap. 6.1 und Unterlage 11.7). In der Variantenuntersuchung wurden auch Lärmschutzwände im Bereich der Rampen vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Berechnungen sind der angegebenen Unterlage zu entnehmen. Der Verzicht auf die Variante Vollschutz ist angesichts der massiven Bauweise mit den entsprechenden Folgen für das Landschaftsbild und der hohen Kosten je Schutzfall im Vergleich zur hierzu relativ geringen Schutzwirkung aus Verhältnismäßigkeitsgründen nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

- Unter Punkt 3.1 der Lärmtechnischen Untersuchung ist angegeben, dass eine Geschosshöhe von 2,8 m angenommen wird. Für das Gebäude Moorburger Elbdeich 335 ist diese Annahme unrichtig, denn es handelt sich um ein Bauernhaus. Das Haus ist ca. 1,4 m aufgetreppt, 13 m hoch und die 2. Etage wird ungefähr die gleiche Höhenlage wie die Fahrbahn der Waltershofer Straße haben. Somit trifft der Schall von der Waltershofer Straße direkt auf die Fenster im 2. Obergeschoss.

Vorhabensträgerin: *Maßgebend für die Lage des Immissionsortes ist nicht die Höhe des Gebäudes, sondern die Höhe der Geschosdecke des obersten Geschosses. Die Geschosshöhen wurden auf Basis der Ortsbesichtigung und der fotogrammetrischen Befliegungsdaten festgelegt. Für das Gebäude „Moorburger Elbdeich 335“ wurde der Immissionsort im Erdgeschoss in einer Höhe von 3,3 m über Gelände angenommen, die Geschosshöhe mit 2,8 m. Somit liegt der Immissionsort im 2. Obergeschoss in 8,9 m über Gelände. Etwaige Abweichungen zu den realen Höhen sind möglich, wurden vom Gesetzgeber aber dadurch berücksichtigt, dass die Lage des Immissionsortes jeweils*

in Höhe der Geschossdecke, also an der „Oberkante“ des jeweiligen Geschosses angenommen wird. Zudem wurden in den lärmtechnischen Berechnungen für das Gebäude Moorburger Elbdeich 335 alle Gebäudeseiten mit 3 Geschossen berechnet, obwohl teilweise, insbesondere an der zur Waltershofer Straße und zur A7 orientierten Ostseite des Gebäudes, augenscheinlich keine Fenster eines 2. Obergeschosses vorhanden sind.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat die Berechnungsweise nachvollziehbar erläutert. Danach ist die Berechnung in zutreffender Weise erfolgt.

- In der Beschreibung der Verkehrsverhältnisse unter Punkt 3.2 der Lärmtechnischen Untersuchung fehlt die bauliche Änderung der Bahnanlage durch das Trogbauwerk. Die bauliche Veränderung der Hafnenbahnstrecke muss berücksichtigt werden, denn durch den Einbau neuer Weichen wird sich der Lärm verstärken.

Vorhabensträgerin: *Die nördliche Baugrenze der Umbauten an der Bahnstrecke ist etwa 150 Meter von den Wohngebäuden am Moorburger Elbdeich entfernt. Die Zugzahlen ändern sich durch die baulichen Eingriffe nicht. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen können aufgrund des großen Abstands ausgeschlossen werden.*

Im Übrigen wird der Bahnlärm für die Gebäude am Moorburger Elbdeich im Wesentlichen durch die Schalleinstrahlung aus dem Bereich der Eisenbahnüberführung Moorburger Elbdeich bestimmt, insbesondere für die direkt an der Bahntrasse gelegenen Gebäude. Hier sieht das Planfeststellungsverfahren der A26 keinerlei Änderungen vor.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die bauliche Veränderung der Hafnenbahn ist berücksichtigt worden. Diesbezügliche Ansprüche auf Lärmschutz bestehen ausweislich der Lärmtechnischen Untersuchung nicht.

- Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Zunahme von Verkehrsquellen aus Richtung Süden und Osten nur eine minimale Zunahme der Lärmbelastung verursacht bzw. am Moorburger Elbdeich 335 die Lärmbelastung im Osten sogar abnimmt, obwohl mehr Verkehr auf der Waltershofer Straße fahren wird. Des Weiteren ist nicht nachvollziehbar, dass die Lärmbelastung in Richtung Westen abnehmen wird, obwohl eine Zunahme des Bahnverkehrs erfolgen wird.

Vorhabensträgerin: *Gemäß Unterlage 11.8.3.1, Seite 14 Index A, nimmt die Gesamtlärmbelastung an den Gebäuden Moorburger Elbdeich 335 und 335a überwiegend ab. Pegelzunahmen ergeben sich nur für die nach Süden orientierten Gebäudeseiten und sind mit maximal 0,3 dB(A) sehr gering. Ursache der abnehmenden Gesamtlärmbelastung sind die gemäß 2. Planänderung beidseitig der A7 vorgesehenen 4 m hohen Lärmschutzwände sowie der mit dem Bau der A26 verbundene Rückgang der Verkehrsbelastung auf dem Moorburger Elbdeich, dessen Lärmemissionen um etwa 3 dB(A) verringert werden.*

Für den Bahnverkehr wurden sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Prognose-Planfall die Zugzahlen der Prognose 2030 verwendet, da eine Zunahme des Bahnverkehrs unabhängig vom Bau der A26 eintreten wird. Somit ist der durch die Bahnstrecke verursachte Anteil an den Schallimmissionen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall identisch. Ein Rückgang von Lärmimmissionen an nach Westen orientierten Gebäudeseiten ist auf die vorgesehene 4 m hohe Lärmschutzwand an der A7 sowie auf den bereits erläuterten Rückgang der Lärmemissionen aus dem Bereich des Moorburger Elbdeichs zurückzuführen.

Eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Waltershofer Straße nach dem Bau der A26 erfolgt nicht. Vielmehr bleibt die Verkehrsbelastung südlich Moorburger Elbdeich nahezu unverändert, nördlich Moorburger Elbdeich nimmt die Verkehrsbelastung ab (vgl. Unterlage 11.8.1 Index A, Tabelle 1).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat die tatsächlich zunächst überraschende Pegelabnahme bzw. nur geringfügige Pegelzunahme rechnerisch nachgewiesen und nachvollziehbar erläutert.

- Es ist nicht nachvollziehbar, aus welchem Grund für die Überprüfung der Auswirkungen der beiden Rangierbahnhöfe nicht auch das Gebäude Moorburger Elbdeich 335 betrachtet wurde. Der Lärm des Rangierbahnhofes von Norden her trifft auch dieses Gebäude, weil die Lärmschutzwand zu kurz ist.

Vorhabensträgerin: *In der Gesamtlärbetrachtung im Rahmen der Planänderung, in der auch die Bahnstrecken berücksichtigt wurden, ergeben sich für das Gebäude Moorburger Elbdeich 335 für den Prognose-Nullfall Beurteilungspegel bis zu 67/62 dB(A) tags/nachts, für den Prognose-Planfall bis zu 65/61 dB(A) tags/nachts. An den besonders belasteten Gebäudeseiten kommt es überwiegend zu einem Rückgang der Lärmimmissionen, da die Emissionen des Moorburger Elbdeichs um ca. 3 dB(A) abnehmen und im Rahmen der 2. Planänderung 4 m hohe Lärmschutzwände beidseitig der A7 vorgesehen wurden. Pegelerhöhungen an den Gebäudeseiten mit Beurteilungspegeln größer 70/60 dB(A) tags/nachts wurden nicht festgestellt. Die Immissionen aus dem Bereich der nördlich gelegenen Rangierbahnhöfe sind aufgrund des großen Abstandes für die Gebäude am Moorburger Elbdeich gegenüber den durch die Zug- und Rangierfahrten im Bereich der Eisenbahnüberführung über den Moorburger Elbdeich sowie den Moorburger Elbdeich selbst verursachten Immissionen unbedeutend.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Gebäude Moorburger Elbdeich 335 ist in der Gesamtlärbetrachtung berücksichtigt worden. Es ergeben sich hinsichtlich des Gesamtlärms zum Teil Pegelminderungen und an den bereits durch die Vorbelastung betroffenen Gebäudeseiten (Beurteilungspegel größer 70/60 dB(A) tags/nachts) jedenfalls keine Pegelerhöhungen.

- Das Wohngebiet in der Hohenwischer Straße, in dem das Gebäude Hohenwischer Straße 173 liegt, wird nicht als Kleinsiedlungsgebiet ausgewiesen. Dort befinden sich mehrere Ein- und Zweifamilienhäuser, die nur für reine Wohnzwecke benutzt werden. Die entsprechenden Grenzwerte zur Beurteilung der Belastung durch Schall wurden nicht angewandt.

Vorhabensträgerin: *Das Gebäude Hohenwischer Straße 173 liegt ca. 1.400 Meter von der Trasse der geplanten A26 entfernt. Bereits an den 500 bis 800 Meter von der Trasse entfernten Gebäuden Hohenwischer Straße 1 bis 51 werden die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV für Wohngebiete von 59/49 dB(A) tags/nachts ausnahmslos unterschritten. Dies gilt ohne Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzwände. Daher werden die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete am Gebäude Hohenwischer Straße 173 deutlich unterschritten. Ein Anspruch auf Maßnahmen der Lärmvorsorge bestünde auch bei einer Einstufung als Wohngebiet nicht.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Abgesehen von der zutreffenden Einstufung bestünde auch bei einer Einstufung als Wohngebiet ausweislich der Lärmtechnischen Untersuchung kein Anspruch auf Lärmschutz.**

- Die Schallbelastung der Schlafräume darf bei gekipptem/geöffnetem Fenster einen Innenraumpegel von 30 dB(A) nicht überschreiten (BVerwG, Beschluss vom 17.05.1995 4 NB 30/94). Diese Belastung wurde nicht betrachtet.

Vorhabensträgerin: *Im zitierten Gerichtsurteil aus dem Jahr 1995 wird zum Schallschutz gegen Außenlärm ausgeführt, dass mit verkehrsbedingten Schlafstörungen nicht zu rechnen ist, wenn ein Innenpegel von 30 dB(A) bei geschlossenen Fenstern und Türen nicht überschritten wird. Eine Aussage zu Innenraumpegeln bei gekipptem/geöffneten Fenster findet sich dort nicht. Mit dem Inkrafttreten der 24. BImSchV im Jahr 1997 wurden Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche notwendigen Schallschutzmaßnahmen geregelt. Demnach wird für Schlafräume durch bauliche Schallschutzmaßnahmen am Gebäude, insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern, gewährleistet, dass ein Innenpegel von 30 dB(A) nicht überschritten wird. Die notwendige Frischluftzufuhr trotz geschlossener Fenster ist durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen gegeben.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im zitierten Beschluss ging es um die Bestimmung in einem Bebauungsplan, derzufolge "bei bestehenden Gebäuden (...) Aufenthaltsräume in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen gegen Außenlärm durch technische Vorkehrungen (z.B. Schallschutzfenster) so geschützt werden (sollen), dass bei geschlossenen Türen und Fenstern am Tag ein Pegelwert von 35 dB(A) und bei Nacht ein solcher von 30 dB(A) nicht überschritten werden". Es wurde also von geschlossenen, nicht von gekippten Fenstern ausgegangen. Diese Bestimmung wurde vom BVerwG gerade nicht beanstandet. Das Gericht befand, dass „Maßnahmen des passiven Schallschutzes (...) die gebotenen Schutzanforderungen (erfüllen), wenn sie Innenpegel gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- oder Schlafstörungen ausschließen“. Im Übrigen**

stammt das Urteil aus der Zeit vor der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung). Ausgehend von der Tatsache, dass Schallschutzmaßnahmen, die bei geöffneten Fenstern einen Innenpegel von 30 dB(A) sicherstellen, unrealistisch sind (30 dB(A) entspricht der Lautstärke von Flüstern), wird dort als Schallschutzmaßnahmen auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, genannt. Hiervon gehen die Rechenvorschriften für die Anfertigung von Lärmtechnischen Untersuchungen aus.

- Der Lärm auf der Nordseite der A26 wird im Bereich des Bauwerks K 2620B in der Nähe des Flurstücks 1776 zunehmen, weil im Süden eine Lärmschutzwand installiert wird. Stattdessen muss der Westteil der Lärmschutzwand, der die Fledermausquerung Dritte Meile einfasst, nach Westen nördlich der A26 bis an die Landesgrenze Niedersachsen verlängert werden.

Vorhabensträgerin: *Alle Lärmschutzanlagen werden straßenseitig hochabsorbierend ausgebildet. Auch die Fledermauswände und sonstigen Schutzwände werden straßenseitig hochabsorbierend ausgebildet. Dadurch werden Reflexionen an den Wänden auf ein Minimum reduziert. Verbleibende Pegelsteigerungen bleiben deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A). Im Zuge der Planänderung wurde nördlich der A26 zwischen km 5+620 und km 5+760 eine 2 m hohe Irritationsschutzwand vorgesehen, durch die sich eine zusätzliche Abschirmwirkung für das Flurstück 1776 ergibt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Durch die hochabsorbierende Bauweise werden Reflexionen weitestgehend vermieden, sodass die Befürchtungen des Einwenders nicht eintreten werden. Der Forderung nach Verlängerung der Lärmschutzwand ist durch die Ergänzung einer Irritationsschutzwand in angemessener Weise Genüge getan.**

- Der Moorburger Elbdeich ist derzeit im Bereich der Unterführung für LKW mit einem Gewicht über 7,5 t gesperrt. In der Planung des Vorhabens wird bereits von einer neuen Verkehrssituation bedingt durch einen Ersatzneubau der Unterführung ausgegangen, welche durch erhöhten LKW-Verkehr eine erhöhte Lärmbelastung nach sich zieht. Diese erhöhte Lärmbelastung wurde bei den Schalltechnischen Untersuchungen noch nicht einbezogen.

Vorhabensträgerin: *In der Verkehrsprognose 2030 ist die durch die Hamburg Port Authority geplante Südanbindung des Containerterminals Altenwerder an den Moorburger Elbdeich bereits berücksichtigt. Die Verkehre dieser Anbindung gelangen im Prognosezustand über den Moorburger Elbdeich unter der Unterführung der A7 hindurch auf die Waltershofer Straße. Die Sperrung des Moorburger Elbdeichs für den Lkw-Verkehr > 7,5 t ist daher in der Verkehrsprognose 2030 auf dem Abschnitt zwischen der Südanbindung Altenwerder und der Waltershofer Straße aufgehoben. Das*

damit verbundene höhere Verkehrsaufkommen sowie der höhere LKW-Anteil sind in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die befürchtete Nichtberücksichtigung der geplanten Verkehrssituation ist von der Vorhabensträgerin ausgeräumt worden.

- Derzeit befindet sich zwischen dem Wohngebäude Moorburger Elbdeich 335 und der Waltershofer Straße ein Baumbestand, der die Lärmbelastung mindert, vgl. Erläuterungsbericht Punkt 4.3.6 „Überführung Waltershofer Straße“. Nach einer Anhebung der Waltershofer Straße auf eine Höhenlage von 9,95 m wird sich der Lärm ausgehend von dieser Straße ungehindert auf die oberen Stockwerke der Wohngebäude der Hofstelle ausbreiten.

***Vorhabensträgerin:** In den lärmtechnischen Berechnungen wurde keine Abschirmwirkung durch Baumbestand berücksichtigt. Diese Vorgehensweise entspricht der Rechenvorschrift gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Der zwischen der Waltershofer Straße und dem nächstgelegenen Gebäude Moorburger Elbdeich 335 vorhandene Baumbestand erstreckt sich auf einem Streifen mit einer Breite von maximal 30 Metern. Eine nennenswerte lärmtechnische Wirkung kommt diesem Baumbestand schon aufgrund der geringen Ausdehnung nicht zu.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Berechnungsweise der Lärmauswirkungen ist normiert und sieht eine Berücksichtigung (in der Regel geringer) lärmmindernder Wirkungen von Baumbeständen nicht vor. Dem ist die Lärmtechnische Untersuchung gefolgt.

- Aufgrund der neuen Weichenführung der Bahnanlage ist der bestehende Lärmschutzwall im Osten bis hinter die Viehtrift zu verlängern und auf 6 m zu erhöhen, da der Lärm der Bahnanlage bereits jetzt im Bereich der Grenzwerte liegt.

***Vorhabensträgerin:** Im Bereich des Tunnelportals und dem dortigen Wirtschaftsweg wird eine als Lärmschutzwand ausgebildete Irritationsschutzwand errichtet. Die nördliche Baugrenze der Umbauten an der Bahnstrecke ist etwa 150 Meter von den Wohngebäuden am Moorburger Elbdeich entfernt. Aufgrund des großen Abstandes können Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Hinblick auf die Umbauten der Bahnanlage bestehen ausweislich der Lärmtechnischen Untersuchung keine Ansprüche auf weitere Lärmschutzmaßnahmen.

- Es wird nicht nur eine Kostenübernahme für passiven Lärmschutz an bestehenden Gebäuden, sondern auch an allen zukünftig zu errichtenden Gebäuden verlangt.

Vorhabensträgerin: Gemäß § 2, Abs. 4, Nr. 2 der 24. BImSchV sind Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich, wenn eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war. Eine Kostenübernahme für passiven Lärmschutz an zukünftig zu errichtenden (noch nicht genehmigten) Gebäuden ist daher nicht möglich.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin gibt die Rechtslage zutreffend wieder.

- Bezüglich der Wohnflächen in Moorburg ist angegeben, dass es bedingt durch das Vorhaben der A26 zu einem Rückgang der Lärmbelastung kommen wird an den Nordfassaden entlang der Straße Moorburg Elbdeich. Demgegenüber wird jedoch die Lärmbelastung für das Wohngebäude Moorburger Elbdeich 335 im Süden und im Osten erheblich zunehmen durch die erhöhte Waltershofer Straße, durch die Rampen im Autobahndreieck und durch den Autobahnverkehr auf der A7 und A26 sowie den Lärm durch die erweiterte Hafenbahnstrecke. Es wird daher ein deutlich besserer aktiver Lärmschutz gefordert.

Nicht berücksichtigt wird bei der Ermittlung der Lärmbelastung die zusätzliche Beeinträchtigung während Verkehrsstauungen auf den Autobahnen. Bei einem Stau auf der A7 ist die Waltershofer Straße bereits jetzt eine Ausweichstrecke für LKW und auch auf dieser selbst kommt es dann sehr schnell zu Verkehrsstaus. Aus Sicht der Einwender wird sich der Staurisiko durch den Anschluss der A26 an die A7 noch deutlich erhöhen zulasten ihrer Grundstücke, die an den Ausweichstrecken liegen.

Vorhabensträgerin: In der Gesamtlärmbetrachtung sind alle genannten Lärmquellen berücksichtigt. In Unterlage 11.8.3.1, Seite 14 Index A, sind die Beurteilungspegel für den Prognose-Nullfall (ohne Bau der A26 und aller damit verbundenen Baumaßnahmen) und den Prognose-Planfall (mit Bau der A26 und aller damit verbundener Baumaßnahmen) zusammengefasst. Die im Rahmen der 2. PÄ vorgesehenen 4 m hohen Lärmschutzwände beidseitig der A7 sowie die 4 m hohe Lärmschutzwand nördlich der A26 reduzieren die Gesamtlärmimmissionen im Bereich Moorburger Elbdeich. Insbesondere kommt es am Moorburger Elbdeich an Gebäudeseiten mit Beurteilungspegeln oberhalb von 60 dB(A) nachts ausnahmslos zu einer Abnahme des Beurteilungspegels. Für das Gebäude Moorburger Elbdeich 335 ergibt sich an den nördlichen und westlichen Gebäudeseiten ein Rückgang der Beurteilungspegel von bis zu 2,4 dB(A) am Tage bzw. 1,5 dB(A) in der Nacht. Für die südlichen Gebäudeseiten wurde eine Zunahme des Beurteilungspegels von bis zu 0,4 dB(A) am Tage bzw. 0,2 dB(A) in der Nacht ermittelt. Die Pegelzunahmen betragen deutlich weniger als 1 dB(A) und liegen somit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle.

Die Berechnung der Verkehrslärmimmissionen auf Basis der 16. BImSchV und der Rechenvorschrift RLS-90 berücksichtigt keine Verkehrsstauungen. Bei Verkehrsstauungen, insbesondere auf Autobahnen, ist aber davon auszugehen, dass die Lärmimmissionen aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten der Fahrzeuge geringer sind als bei einem ungestörten Verkehrsfluss. Grundsätzlich lässt der 8-streifige Ausbau der A7 einen Rückgang von Stauereignissen und möglichen damit verbundenen Verkehrsverlagerungen erwarten.

Der Bau der A26 entlastet den in unmittelbarer Nähe zu den betroffenen Wohngebäuden verlaufenden Moorburger Elbdeich deutlich.

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich des Gesamtlärms ergibt sich je nach Ausrichtung der Fassade entweder eine deutliche Verminderung der Beurteilungspegel oder aber eine geringfügige Zunahme unterhalb der Wahrnehmungsschwelle. Die Forderung nach weiter verbessertem aktivem Lärmschutz ist daher zurückzuweisen.

- Es ist zu fragen, wie mit den derzeitigen Lärmbelastungen im Zuge einer ggf. zu beantragenden Hafenerweiterung umgegangen werden soll. Es ist davon auszugehen, dass im unmittelbaren Einflussbereich der Hafenerweiterung unzumutbare Verhältnisse eintreten werden. Vor diesem Hintergrund ist fraglich, ob die Hafenerweiterung berücksichtigt werden darf.

Vorhabensträgerin: *Die durch die Hafenbahn verursachten Lärmimmissionen wurden in der Gesamtlärmbetrachtung berücksichtigt. Die Berechnungen erfolgten mit den Zugzahlen der Prognose 2030, wobei das Szenario mit dem höchsten Umschlagvolumen im Hamburger Hafen zugrundegelegt wurde. Die in Verbindung mit dem Bau der A26 notwendigen Umbauten an der Bahnstrecke im Bereich des Trogbauwerkes bleiben aufgrund des Abstandes der nächstgelegenen Baugrenze von mehr als 150 Meter ohne Auswirkungen für die Bebauung am Moorburger Elbdeich. Eine darüber hinausgehende Hafenerweiterung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bei einer späteren Erweiterung der Hafenbahn sind die dadurch entstehenden zusätzlichen Immissionen im Zulassungsverfahren für die Erweiterung der Hafenbahn zu betrachten. Es ist nicht erkennbar, dass die Lärmproblematik dort nicht bewältigt werden könnte.

- Die Ermittlung der Schallimmissionen (Beurteilungspegel) basiert auf der Berücksichtigung von lärmarmem Straßenbelag, wodurch die Lärmpegel sich rechnerisch erheblich vermindern (DStrO = -2 dB(A)). Diese Asphaltspezifikation ist jedoch nicht Bestandteil der Planung. Diese sieht die Herstellung der Fahrbahndeckschichten östlich des Hafenbahntrogs ausnahmslos mit Splittmastixasphalt 0/8 vor (siehe Straßenquerschnitte). Lediglich die Verwendung von lärminderndem offenporigem Asphalt westlich des Hafenbahntrogs wird im Erläuterungsbericht (Unterlage 1B) explizit erwähnt, nicht jedoch die Verwendung von lärmarmem Asphalt östlich des Trogs.

Vorhabensträgerin: *Der Einbau eines Straßenbelags mit DStrO = -2 dB(A) östlich des Trogs sowie für den Ausbau der A7 wird zugesichert.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Splittmastixasphalt bewirkt aufgrund seiner Oberflächentextur eine Minderung der Reifen-Fahrbahn-Geräusche in Höhe von DStrO = -2 dB(A). Diese Wirkung ist auch Gegenstand des Erläuterungsberichtes sowie der Lärmtechnischen Untersuchung. Im Erläuterungsbericht ist auf Seite 208 angege-

**ben, dass „als Fahrbahnoberfläche (...) für die A26 westlich des Trogbauwerks eine lärmmin-
dernde offenporige Asphaltdeckschicht mit dem Korrekturwert DStrO = -5 dB(A) angesetzt
(wird). Für die A7 und das Autobahndreieck HH-Süderelbe wird ein lärmarmen Straßenbelag
mit dem Korrekturwert DStrO = -2 dB(A) angesetzt. Weitere Angaben siehe Unterlage 11.1.“.
Im Erläuterungsbericht der lärmtechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1) heißt es dazu auf
Seite 9: „Als Fahrbahnoberfläche ist ein lärmarmen Straßenbelag (DStrO=-2 dB(A)) berück-
sichtigt worden, der bei Geschwindigkeiten > 60 km/h zum Tragen kommt. Westlich des Ha-
fenbahntrogs wird auf der A26 (außer im Bereich der Brücken über die Gewässer) eine offen-
porige Asphaltdeckschicht (OPA) mit dem Korrekturwert DStrO=-5 dB(A) vorgesehen.“**

- Die Nutzungsdauer lärmmindernder Asphaltarten erreicht erfahrungsgemäß kaum mehr als 8 bis 10 Jahre. Außerdem nimmt die Wirksamkeit der Schallreduzierung lärmmindernder Asphaltdeckschichten bereits weit vor Erreichen der ohnehin schon kurzen Haltbarkeitsdauer deutlich ab, so dass die Schallemissionen schon nach kurzer Zeit erheblich höher liegen als berechnet und die Erneuerung der Deckschicht vorzeitig erforderlich wird. Um die dauerhafte Lärminderung durch den Einsatz geeigneter Asphaltarten zu gewährleisten, ist ein Monitoring der Wirksamkeit durchzuführen. Dies ist in den Planunterlagen zu thematisieren und festzuschreiben.

Vorhabensträgerin: *Neu verbaute offenporige Asphalte (OPA) erbringen eine deutlich höhere Lärminderung als die in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigten -5 dB(A), nämlich bis -10 dB(A). Sie altern jedoch mit bis zu 0,5 dB(A) pro Jahr. Die Differenz zwischen rechnerisch angesetzter und tatsächlicher Minderung (das sog. Vorhaltemaß) geht zu Gunsten der von den Immissionen Betroffenen. Nach dem Allgemeinen Rundschreiben 3/2009 des Bundesverkehrsministeriums ist in den ersten 8 Jahren davon auszugehen, dass die Minderung von -5 dB(A) eingehalten wird. Um zu Gunsten der Anwohner eine Sicherheitsreserve zu haben, wird der Belag i.d.R. nach 8 Jahren ausgetauscht.*

OPA wird auf der A26 westlich des Hafenbahntunnels eingebaut. Aufgrund der für eine Bundesautobahn vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung auf der A26, insbesondere der niedrigen LKW-Anteile, gibt es keinerlei Anhaltspunkte für eine verkürzte Nutzungsdauer des offenporigen Asphalts.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der offenporige Asphalt wird aufgrund seiner überschießenden Wirkung die reguläre Nutzungsdauer über den Wirkungsgrad von -5 dB(A) einhalten bzw. übertreffen. Zur Absicherung ist im Übrigen die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.23.1 erlassen worden.**

- Die lärmtechnische Untersuchung berücksichtigt nicht die verstärkte Ausbreitung des Lärms bei Wind, der im Planungsbereich als prägendes Element vorherrscht. Der gesamte Streckenabschnitt der A7 von der AS Heimfeld bis zum nördlichen Ende der Baustrecke verläuft in Nord-Südrichtung auf erhöhter Gradiente, die Rampe M-N ist aufgeständert und quert die Fahrbahnen der A7 in einer

Höhe von bis zu 16 m über Gelände. Der Verkehrslärm wird aufgrund der örtlich üblichen Windverhältnisse mit häufig lebhaften bis starken Winden, vorherrschend aus West, in vielfach weitere Entfernung getragen als mit der angewandten Berechnung ermittelt. Um realitätsnähere Immissionspegelwerte zu ermitteln, die den örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen, sind die überwiegend herrschenden Windverhältnisse bei der Berechnung der Lärmausbreitung zu berücksichtigen. Von der AS Moorburg bis zum Autobahndreieck HH- Süderelbe bei km 164+335 ist keine Lärmschutzwand vorgesehen und sogar bei der Rampe M-N, die extrem exponiert ist und für die in der Prognose 2030 eine Verkehrsstärke von bis zu 14.000 Kfz/24 h erwartet wird (Unterlage 18) sind auf beiden Seiten keine Lärmschutzwände geplant. Die Schallausbreitung von den genannten Streckenabschnitten ist daher neu zu ermitteln und es sind jeweils Lärmschutzwände vorzusehen.

Vorhabensträgerin: Das den Berechnungen zugrundeliegende Rechenverfahren RLS-90 geht grundsätzlich von einer ungünstigen Ausbreitungssituation aus (Temperaturinversion, Mitwindsituation, d.h. leichter Wind von 3 m/s von der Straße zum Immissionsort). Insofern besteht eine gewisse Sicherheit bezüglich der Windverhältnisse, da günstigere Windverhältnisse nicht berücksichtigt werden. Eine zusätzliche Berücksichtigung spezieller Windverhältnisse ist im Regelwerk nicht vorgesehen. Die aufgeständerte Lage wird im Rechenmodell berücksichtigt und wirkt sich insbesondere durch eine geringere Boden- und Meteorologiedämpfung aus. Die Verkehrsbelastung auf der Rampe Stade-Hamburg beträgt 9.300 Kfz/24 h. Die exponierte Lage der Rampe wurde im lärmtechnischen Rechenmodell und bei der Schallausbreitungsrechnung berücksichtigt. Trotz der exponierten Lage sind die Lärmemissionen aus dem Bereich der Rampe Stade-Hamburg im Vergleich zu den Emissionen der A26 und der A7 für die nächstgelegene schutzbedürftige Bebauung am Moorburger Elbdeich von untergeordneter Bedeutung. Eine Neuberechnung der Schallausbreitung ist nicht erforderlich

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Lärmtechnische Untersuchung basiert auf der üblichen und bewährten Methodik und dem vorgeschriebenen Rechenverfahren.

- Durch eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung wäre eine effektive Reduzierung der Lärmemissionen zu erreichen. Es ist daher unverständlich, warum die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit in Fahrtrichtung Süd auf 80 km/h lediglich zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bei Nässe erfolgen soll (vgl. Planung BAB A7 8-streifige Erweiterung, Unterlage U 01, Ziffer 4.1.3) und nicht generell zur Verminderung der Verkehrslärmemission. Der Verzicht auf eine generelle Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit widerspricht der Zielsetzung des BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche zu vermeiden. Die Reduzierung der Lärmemissionen durch Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist technisch sehr einfach umzusetzen und muss daher in dem hier vorliegenden Planungsabschnitt der A7 zum Schutz der im Umfeld wohnenden Menschen umgesetzt werden.

Vorhabensträgerin: *Im Bereich des AK HH-Süderelbe besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h für die A7 und 80 km/h für die A26. Grundsätzlich ist die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesautobahnen begrenzt, da die LKW-Verkehre (insbesondere in der Nacht) einen erheblichen Anteil an den Emissionen haben und deren Geschwindigkeit unverändert bleibt. Im Falle der A7 betragen die LKW-Anteile mehr als 20 %. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h ergäbe sich eine Minderung des Emissionspegels der A7 um weniger als 1,5 dB(A). Aufgrund der geringen, kaum über die Wahrnehmbarkeitsschwelle hinausgehenden lärmtechnischen Wirkung und der großen verkehrlichen Bedeutung der A7 wurde auf eine generelle Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verzichtet.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf der A26 besteht bereits Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h im Bereich des Hafentunnels und östlich davon, auf 100 km/h bis km 3+230 (Westende Lärmschutzwand Hinterdeich) und auf 120 km/h westlich km 3+230. Auf der A7 ist die Geschwindigkeit auf 120 km/h begrenzt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung darüber hinaus entspricht nicht dem Planungsziel, den Verkehr möglichst zügig abzuwickeln und wäre nur als letztes Mittel einzusetzen. Mit den planfestgestellten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen wird auch so ein ausreichender Lärmschutz erzielt, s.o.**

4.9.2 Luftschadstoffe

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 27 der 39. BImSchV) unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Die Verwirklichung des Vorhabens darf lediglich die Möglichkeit nicht ausschließen, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern, was insbesondere der Fall wäre, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschritten. Von solchen Ausnahmen abgesehen, geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012 - 9 A 19.11 - Buchholz 407.4 § 17 FStRG Nr. 228 Rn. 38, BVerwG, Urteil vom 11. Oktober 2017 - 9 A 14/16 -, BVerwGE 160, 78-103, Rn. 119 - 121).

Ein solcher Ausnahmefall liegt nicht vor. Ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 10) werden keine Überschreitungen der lufthygienischen Grenzwerte im Planfall erwartet. Die vorhabenbezogenen Veränderungen sind gering.

Die Luftschadstoffuntersuchung ist auf aktuellem Stand und berücksichtigt die Entwicklung seit Beantragung. Sie beinhaltet sowohl die erforderlichen Ergänzungen aufgrund der zwischenzeitlichen

Planänderungen als auch die geänderten Verkehrszahlen aufgrund der Verkehrsprognose 2030 sowie die neuen Emissionsfaktoren für Diesel-Pkw nach dem vom Umweltbundesamt herausgegebenen „Handbuch für Emissionsfaktoren“ vom April 2017 (bekanntermaßen mussten für Diesel-Pkw starke Korrekturen der Stickoxid-Emissionen vorgenommen werden, da sich im Realbetrieb im Vergleich zu den Prüfstandsmessungen höhere Messwerte bei NOX und NO2 ergeben; es werden nun auch Abgasmesswerte berücksichtigt, die bei realen Fahrten auf der Straße mit Hilfe des Portable Emission Measurement System ermittelt wurden.) Die Luftschadstoffuntersuchung bedient sich anerkannter Methodik und der bewährten Ausbreitungsmodellierung mit dem Modell PROKAS, das den Einfluss des umgebenden Straßennetzes bis in eine Entfernung von mehreren Kilometern vom Untersuchungspunkt berücksichtigt und u.a. für 36 verschiedene Windrichtungsklassen und 9 verschiedene Windgeschwindigkeitsklassen die Schadstoffkonzentrationen berechnet.

Betrachtet wurden der Prognose-Nullfall, also der Fall ohne Realisierung des Vorhabens, und der Planfall, also der Fall mit bzw. nach Realisierung des Vorhabens. Beide Planfälle wurden auf Basis der Verkehrsprognose 2030 und der Prognose der Emissionsfaktoren 2022 beurteilt. Das Jahr 2022 wurde deshalb gewählt, weil es das früheste Jahr der möglichen Inbetriebnahme des Vorhabens ist. Für die Jahre danach ist aufgrund fortschreitender technischer Entwicklung von geringeren Emissionen auszugehen, sodass mit dem Abstellen auf das frühestmögliche Jahr der Inbetriebnahme eher höhere Werte zugrundegelegt werden als zu niedrige. Die Prognose bewegt sich damit insoweit auf der sicheren Seite. Die Annahme der Emissionen leitet sich ab aus den gesetzlichen Vorgaben der verschiedenen Abgasnormen, die für die Zukunft strengere Werte vorsehen und deren Geltungszeitpunkt bereits bekannt ist. Diese Daten sind Bestandteil der Datengrundlage des „Handbuchs für Emissionsfaktoren“ (HBEFA 3.3). Im Jahr 2030 wird dabei angenommen, dass 57 % der Pkw-Fahrleistung auf Autobahnen durch Euro 6-Diesel-Pkw erbracht werden. Im Jahr 2022 liegt der Anteil noch bei 43 %. Bei den Lkw ist die Durchdringung von emissionsärmeren Euro 6-Normen deutlich höher. Der ständigen Flottenmodernisierung wird dadurch Rechnung getragen, dass die Fahrleistungen vom Bezugsjahr abhängen. Für zukünftige Flottenzusammensetzungen werden die Fahrleistungsanteile auf der Basis statistischer Daten zur Nutzungsdauer der Einzelfahrzeuge sowie der gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Euro-Normen prognostiziert. Dabei beruhen die im HBEFA hinterlegten Emissionsfaktoren der Fahrzeuge weitestgehend auf Messungen im Realbetrieb, unabhängig von den Messungen zur Typzulassung auf den Prüfständen. Alternative Antriebe wie bspw. Elektro- oder Hybrid-Fahrzeuge sind im HBEFA derzeit nicht enthalten. Für die Prognosejahre ergeben sich günstigere Emissionen.

Untersucht wurden die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe, nämlich Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstäube (PM₁₀, PM_{2.5}) anhand der bestehenden Grenzwerte der 39. BImSchV. Zwar erzeugt der Kfz-Verkehr eine Vielzahl von Schadstoffen, die die menschliche Gesundheit gefährden können. Für die Untersuchung, ob die durch das Vorhaben zu erwartenden Immissionen unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung die Schadstoffbelastung in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen, ist jedoch die unterschiedliche Relevanz der Schadstoffe hinsichtlich dieser Aussage zu betrachten. So werden die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nach

gutachterlicher Erfahrung am ehesten bei NO₂ und PM₁₀ erreicht, während die Konzentrationen für andere Luftschadstoffe wie Benzol, Blei, Schwefeldioxid (SO₂) und Kohlenmonoxid (CO) im Vergleich zu ihren gesetzlichen Immissionsgrenzwerten von untergeordneter Bedeutung sind. Die verkehrsbedingten Zusatzbelastungen dieser genannten Schadstoffe liegen selbst an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen meist deutlich unterhalb der Hintergrundbelastung und werden deshalb nicht betrachtet. Der Schadstoff Ruß geht in der Betrachtung der PM₁₀-Belastung (Feinstaub) auf. Diese Vorgehensweise ist Stand der Technik und führt zu handhabbaren Ergebnissen, die die lufthygienische Gesamtbelastung gut abbilden.

Die so ermittelte Zusatzbelastung durch den Kfz-Verkehr wurde sodann mit der großräumig vorhandenen Hintergrundbelastung, die auf der Grundlage von Messdaten in Abstimmung mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg bestimmt wurde, überlagert.

In die Berechnungen sind die Emissionen der Kraftfahrzeuge und Bahnen mit der jeweiligen prognostizierten Verkehrsstärke eingegangen. Hieraus geht die verkehrsbedingte Zusatzbelastung hervor. Die Gesamtbelastung ergibt sich folglich aus der großräumig vorhandenen Hintergrundbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Die Berechnung verfügt über eine Auflösung der Immissionspunkte von 10 m × 10 m, so dass für das gesamte Untersuchungsgebiet eine flächendeckende Kenntnis über die Immissionssituation in ca. 1,5 m Höhe vorliegt. Zur Vereinfachung der Darstellung wurden repräsentative Immissionsorte ausgewählt, für die die berechneten Luftschadstoffbelastungen separat ausgewiesen wurden. Es handelt sich dabei um sensible Nutzungen wie Wohnbebauung, Spiel- und Sportplatz. Es handelt sich um folgende Immissionsorte:

Immissionsort 1 = Moorburger Elbdeich 315

Immissionsort 2 = Moorburger Elbdeich 291

Immissionsort 3 = Moorburger Elbdeich 329

Immissionsort 4 = Georg-Heyken-Str. 2

Immissionsort 5 = Heykenaukamp 20

Immissionsort 6 = Fürstenmoor

Immissionsort 7 = Stader Straße 326

Immissionsort 8 = Stader Straße 318

Immissionsort 9 = Hinterdeich 52

Insgesamt sieht das Ergebnis aus wie folgt (Tabelle 6.1 der Luftschadstoffuntersuchung in der Fassung vom Juni 2016 kombiniert mit Tabelle 4.1 der Ergänzung zum Luftschadstoffgutachten vom Dezember 2017; die prognostizierten NO₂-Jahresmittelwerte des Prognose-Nullfalls beruhen auf

der Emissionsdatenbasis HBEFA 3.2, mit aktueller Datengrundlage können sich die berechneten NO₂-Belastungen im Prognose-Nullfall geringfügig erhöhen):

Nr.	Immissionsort (Nutzung)	NO ₂ -Jahres- mittelwert [µg/m ³]	PM10- Jahres- mittelwert [µg/m ³]	PM2.5- Jahres- mittelwert [µg/m ³]	Anzahl der Über- schreitungen des PM10-24 h-Werts von 50 µg/m ³ im Jahr
Prognose-Nullfall 2022 (Verkehrszahlen 2030)					
1	Moorburger Elbdeich 315	25	26	16	26
2	Moorburger Elbdeich 291	23	25	16	23
3	Moorburger Elbdeich 329	25	27	16	29
4	Georg-Heyken-Str. 2	25	27	16	29
5	Heykenaukamp 20	22	25	16	23
6	Fürstenmoor	24	26	16	26
7	Stader Straße 326	25	28	16	32
8	Stader Straße 318	27	29	17	36
9	Hinterdeich 52	21	23	15	18
Planfall 2022 (Verkehrszahlen 2030)					
1	Moorburger Elbdeich 315	26	26	16	26
2	Moorburger Elbdeich 291	24	25	16	23
3	Moorburger Elbdeich 329	25	27	16	29
4	Georg-Heyken-Str. 2	25	26	16	26
5	Heykenaukamp 20	23	25	16	23
6	Fürstenmoor	26	26	16	26
7	Stader Straße 326	26	28	16	32
8	Stader Straße 318	28	28	17	32
9	Hinterdeich 52	23	26	16	26
Beurteilungswerte		40	40	25	35

NO₂

Der geltende Grenzwert für die NO₂-Jahresmittelwerte beträgt 40 µg/m³.

Die Hintergrundbelastung beträgt 20 µg/m³.

Im Prognose-Nullfall treten die höchsten NO₂-Konzentrationen mit 27 µg/m³ an der Stader Straße 318 (Immissionsort 8) auf. An den anderen Immissionsorten werden geringere Werte ermittelt. Am Hinterdeich 52 (Immissionsort 9) entspricht der Wert praktisch der Hintergrundbelastung.

Im Planfall werden an der Stader Straße 318 (Immissionsort 8) mit $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die höchsten NO_2 -Jahresmittelwerte berechnet. An den anderen Immissionsorten werden niedrigere Werte ermittelt, dort liegen die Konzentrationen zwischen $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Damit wird der geltende Grenzwert für NO_2 -Jahresmittelwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ weder im Prognose-Nullfall noch im Planfall an der nächstgelegenen Bebauung weder erreicht noch überschritten. Die NO_2 -Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung lediglich als leicht erhöht einzustufen.

PM10

Der geltende Grenzwert für die PM_{10} -Jahresmittelwerte beträgt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Der geltende 24-Stundengrenzwert für PM_{10} beträgt $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und darf nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden.

Die Hintergrundbelastung beträgt flächendeckend $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Im Prognose-Nullfall werden im Norden des Untersuchungsgebietes entlang der A7 PM_{10} -Jahresmittelwerte bis $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet. Durch die zunehmende Entfernung sinken die Luftschadstoffbelastungen und liegen ab einer Entfernung von ca. 250 m auf Höhe der Hintergrundbelastung. Auch an der Anschlussstelle Hamburg-Moorburg und im Süden des Untersuchungsgebietes werden Jahresmittelwerte bis $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Nahbereich der A7 prognostiziert, an der Bahnlinie am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes bis $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

An den Immissionsorten treten im Prognose-Nullfall die höchsten PM_{10} -Belastungen mit $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Stader Straße 318 (Immissionsort 8) auf. An den anderen Immissionsorten werden geringere Werte zwischen 25 und $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} prognostiziert. Am Hinterdeich 52 (Immissionsort 9) entspricht der Wert der Hintergrundbelastung.

Damit wird der Grenzwert für PM_{10} -Jahresmittelwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Prognose-Nullfall weder erreicht noch überschritten. Die PM_{10} -Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Beim 24-Stundengrenzwert für PM_{10} von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf, werden im Prognose-Nullfall an der Stader Straße 318 (Immissionsort 8) 36 Überschreitungstage ermittelt, wobei die Grenzwertüberschreitungswahrscheinlichkeit dort mit 25 % sehr gering ist und folglich nur in meteorologisch sehr ungünstigen Jahren auftreten wird. An den anderen Immissionsorten wird der PM_{10} -Kurzzeitgrenzwert nach den Berechnungen der Luftschadstoffuntersuchung sicher eingehalten.

Im Planfall werden im Norden des Untersuchungsgebietes, am Autobahnkreuz Süderelbe, an der Anschlussstelle Hamburg-Moorburg sowie entlang der A7 vereinzelt PM_{10} -Jahresmittelwerte bis $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet. Im Süden des Untersuchungsgebietes liegen die prognostizierten PM_{10} -Konzentrationen an der A7 mit maximal $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$ etwas darunter. An der Bahnlinie werden bis

36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt. Entlang der A26 ist die berechnete Zusatzbelastung gering, sodass eine Gesamtbelastung bis 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet wird. Am kurzen Tunnel bin zum AK Hamburg-Süderelbe steigen lokal die Belastungen bis auf 36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ an.

An den Immissionsorten treten im Planfall an der Stader Straße (Immissionsorte 7 und 8) mit 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ die höchsten PM10-Belastungen auf. Am Immissionsort 8 verringert sich damit die maximale PM10-Belastung um 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gegenüber dem Prognose-Nullfall. An den anderen Immissionsorten werden 25–27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Am Hinterdeich 52 wird eine PM10-Belastung von 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit eine Erhöhung um 3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gegenüber dem Prognose-Nullfall prognostiziert.

Damit wird der PM10-Grenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auch im Planfall weder erreicht noch überschritten. Die PM10-Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Beim 24-Stundengrenzwert für PM10 von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf, werden im Planfall an der Stader Straße 318 (Immissionsort 8) nur noch an 32 Tagen Überschreitungen prognostiziert. Derselbe Wert wird für die Stader Straße 326 (Immissionsort 7) ausgegeben. An den anderen Immissionsorten betragen die Überschreitungen zwischen 23 und 29 Tagen. Damit wird auch der 24-Stundengrenzwert für PM10 im Planfall nicht überschritten.

PM2.5

Der geltende Grenzwert für die PM2.5-Jahresmittelwerte beträgt 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die Hintergrundbelastung beträgt 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Im Prognose-Nullfall betragen die höchsten berechneten PM2.5-Konzentrationen im Nahbereich der A7 bis 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. An den werden 16 bis 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Die Belastung am Hinterdeich 52 entspricht der Hintergrundbelastung.

Damit wird der geltende Grenzwert für PM2.5-Jahresmittelwerte im Prognose-Nullfall weder erreicht noch überschritten. Die PM2.5-Immissionen im Prognose-Nullfall sind ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Auch im Planfall treten die höchsten berechneten PM2.5-Konzentrationen mit 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Nahbereich der A7 auf. An den Immissionsorten werden bis auf den Immissionsort Hinterdeich 52 unverändert 16 bis 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM2.5 prognostiziert. Es gibt also keine Änderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall bis auf den Immissionsort 9, an dem sich die PM2.5-Belastungen geringfügig um 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhen.

Damit wird der PM2.5-Grenzwert auch im Planfall deutlich unterschritten und die PM2.5-Immissionen ausweislich der Luftschadstoffuntersuchung als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen.

Folgende Einwendungen, über die noch nicht im Rahmen der vorstehenden Ausführungen entschieden wurde, befassen sich noch mit dem Thema der Luftschadstoffe:

- Es seien auch die Schadstoffeinflüsse auf Früchte und die Erzeugung von Lebensmitteln und das Halten von Tieren (z.B. Rindern), die der Lebensmittelerzeugung dienen, zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Höhere Staub- und Schmutzmissionen werden nur in unmittelbarer Nähe der A26 erwartet. Die Luftschadstoffuntersuchung hat ergeben, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV entlang der A26 durch das Bauvorhaben nicht überschritten werden. Die höchsten Schadstoffkonzentrationen in den Böden sind entlang der Autobahn in einem Abstand bis 10 m vom Fahrbahnrand zu erwarten. Mit der Zunahme der Entfernung nimmt die Schadstoffkonzentration rasch ab. Die Auswirkungen von vielbefahrenen Straßen auf den Boden sind in der Regel auf einen Streifen von ca. 50 m beidseits des Fahrbahnrandes begrenzt (vgl. hierzu FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN 2002). Dies ist so im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt (vgl. Unterlage 12.1, S. 103).*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ausweislich des Erläuterungsberichts des Landschaftspflegerischen Begleitplans (S. 103 ff.) ist mit dem dort geschilderten vorsorglichen Ansatz maximal von einer Beeinträchtigung der Böden in einem 50 m breiten Streifen beidseitig der Trasse auszugehen. Ohne Überlagerungseffekte benachbarter Straßen befinden sich die Schadstoffkonzentrationen an der A26 für die luftgetragenen Schadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2.5} bereits ab ca. 40 m weitestgehend auf dem Niveau der Hintergrundbelastung. Zudem sind an der Südseite der geplanten A26 auf der gesamten Länge sowie auf der Nordseite von km 0+750 bis km 3+230 Lärmschutzwände vorgesehen, die eine Ausbreitung der Schadstoffe auf die angrenzenden Flächen verhindern. Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge im 50 m- bzw. 40 m-Bereich sind daher ausschließlich auf der Nordseite von km 3+230 bis an die Landesgrenze zu erwarten. In diesem Abschnitt befinden sich jedoch zwischen Fahrbahnrand und den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen das Straßenbankett, der Straßengraben, die Dammböschung, die Nordwettern, der Räumstreifen und der Unterhaltungsweg in einer Gesamtbreite von ca. 42 m. Die Schadstoffbelastung jenseits der 42 m entspricht weitestgehend der Hintergrundbelastung; dies ist auch den Detailkarten zu den wichtigsten Luftschadstoffen in Unterlage 10 zu entnehmen. Zudem ist in Unterlage 10 aufgeführt, dass es sich bei den relevanten Schadstoffen im Wesentlichen um NO₂, PM₁₀ und PM_{2.5} handelt. Im Boden und Vegetation kumulierende Schadstoffe wie Blei sind in den Emissionen so gut wie nicht mehr vorhanden.**

- Die in die Luftschadstoffuntersuchung eingestellten Werte basieren auf Annahmen, nicht jedoch auf Messungen.

Vorhabensträgerin: *Der Sachverständige sei an wesentlichen die Lufthygiene betreffenden Forschungsvorhaben beteiligt und berücksichtige in seinem Gutachten die aktuellen Ergebnisse aus Forschung und Wissenschaft.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Prognosen können ihrer Natur nach nicht auf Messungen beruhen. Messungen liegen der Ermittlung der Hintergrundbelastung sowie der Erstellung der Regelwerke und Berechnungsprogramme zugrunde. Die Prognose der zu erwartenden Zusatzbelastung und damit im Ergebnis der Gesamtbelastung kann dagegen nur berechnet werden. Die angewandten Methoden entsprechen dabei dem Stand der Technik.

- Alle höherliegenden Bauwerke (Gleisanlage der Hafenbahn / A7, die zukünftigen Rampen an der A7 mit 16 Meter Höhe, die hochgelegte Waltershofer Straße mit 9,95 Meter, Schadstoffe des Kohlekraftwerkes Vattenfall) sind nicht in die Immissionsmessung und Berechnung eingestellt worden.

***Vorhabensträgerin:** Bei der Berechnung der Luftschadstoffe mit dem Berechnungsmodell PROKAS gehen die Bauwerke, wie sie in der technischen Planung aufgeführt sind, in die Berechnung ein. Dies trifft insbesondere auf Brücken und Dämme (Ausbreitungsrechnung) und die daraus resultierenden Streckenlängsneigungen (Emissionsberechnung) zu.*

Das Steinkohlekraftwerk Vattenfall ist über 2.2 km östlich von der A7 entfernt. Im Genehmigungsbescheid (UVP aus dem Jahre 2008) ist eine Immissionsprognose nach TA Luft enthalten. Für die untersuchten Schadstoffe NO₂ und PM₁₀ ist für das hier zu betrachtende Untersuchungsgebiet die Irrelevanz der Schadstoffbelastung ermittelt worden.

Eine erkennbare Erhöhung von Messwerten, z. B. in Wilhelmsburg, ist durch die ab dem Jahr 2015 in Betrieb gegangenen Anlage nicht zu verzeichnen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Berechnungsmodell PROKAS berücksichtigt fachlich ausreichend die Bauwerke in der Emissions- und Immissionsmodellierung, und zwar sowohl die vorhandene als auch den Planungszustand.

4.9.3 Betriebsbedingte Erschütterungen

Betriebsbedingte Erschütterungen, die zu Schäden an den Gebäuden führen könnten, sind nicht zu erwarten. Die vorhandenen Gebäude befinden sich zu weit entfernt von der planfestgestellten Maßnahme. Einzig am Hinterdeich befinden sich Gebäude näher an der dort neu zu errichtenden Querung mittels Überführung. Allerdings rückt die neue Straße dort zum einen deutlich weiter von den Häusern ab als die vorhandene Straße und zum anderen erfolgt der Neubau der Rampe nach den aktuell gültigen Ausbaustandards, so dass auch dort nicht mit Erschütterungsschäden zu rechnen ist. Bei Abständen von mehr als 20 m ist grundsätzlich nicht mit Schäden an Gebäuden zu rechnen.

Im Übrigen wird auf die entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 2.1 verwiesen, nach der eine Zustandsfeststellung vor Baubeginn stattfindet. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Bestandssituation erfasst wird. Sollte es wider Erwarten zu betriebsbedingten Erschütterungsschäden kommen,

würde dies dokumentiert. Entsprechende Schäden wären ggf. nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen.

4.9.4 Verkehrliche Auswirkungen

- Am Neuenfelder Fährdeich wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen befürchtet.

Vorhabensträgerin: *Am Neuenfelder Fährdeich wird nach den vorliegenden Verkehrsprognosen keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens erwartet, vgl. Verkehrsprognose 2030, PTV, Schlussbericht Mai 2016. Seit der Verkehrsfreigabe der Umgehung Finkenwerder im Dezember 2012 steht eine leistungsfähige Anbindung für das Airbuswerk zur Verfügung. Durch verkehrlenkende Maßnahmen wird insbesondere der Lkw-Verkehr über die Umgehung Finkenwerder geleitet. Dadurch wird der Neuenfelder Fährdeich entlastet.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ausweislich der Prognosen ist dort kein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu befürchten. Aus Anlage 4-6 der Verkehrsprognose 2030 ergibt sich, dass auf dem Neuenfelder Fährdeich in Fahrtrichtung Norden im Vergleich zum Prognosenullfall eine Verkehrszunahme von 340 Kfz/24h und in Fahrtrichtung Süden eine Abnahme um 360 Kfz/24h zu verzeichnen sein wird. Damit bleibt die Verkehrsbelastung dort im Ergebnis nahezu gleich.**

- Bei einem Neu- bzw. Ausbau von Straßen wie dem beantragten Vorhaben einschließlich aller Brückenbauten, Verbindungsrampen und Anschlussstellen sind die Anforderungen an Schwerlast- und Großraumfahrzeuge zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Dies wird berücksichtigt, soweit die geplanten Verkehrsanlagen für Schwerlast- und Großraumtransporte in Betracht kommen, d.h. die Autobahnen (lichte Höhe $\geq 4,70$ m unter Bauwerken) sowie einen Abschnitt des Moorburger Elbdeichs (Unterlage 1, Ziffer 4.3.2) und die Waltershofer Straße (Unterlage 1, Ziffer 4.3.6).*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anforderungen an Schwerlast- und Großraumfahrzeuge werden berücksichtigt, soweit erforderlich.**

Der nördlich der A26 geplante Wirtschaftsweg muss vor dem Baubeginn des Streckenbaus erstellt sein, damit die Erntearbeiten über diesen Weg ablaufen können.

Vorhabensträgerin: *Dies wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: **Aufgrund der Zusagen war keine Entscheidung über die Einwendung zu treffen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffern 2.21 und 2.29 verwiesen.**

- Bei der Ermittlung der Verkehrsbelastung muss berücksichtigt werden, dass in Rübke eine Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW von 30 km/h gilt. Es ist deshalb anzunehmen, dass viele LKW nicht die Autobahnabfahrt in Rübke benutzen, sondern erst an der A7 die Autobahn verlassen und dann die Umgehungsstraße Finkenwerder benutzen. Diese Situation wird den Anteil der LKW an der Gesamtverkehrsbelastung und damit die Verursachung von Lärm noch deutlich weiter erhöhen zu Lasten der Einwender.

Vorhabensträgerin: *In den Modellrechnungen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in Rübke berücksichtigt. Trotzdem nutzen rund 130 Lkw pro Richtung von der A26 aus Richtung Westen mit dem Ziel Airbus/Finkenwerder die Anschlussstelle Rübke. Würden diese Lkw weiter die durchgehend lärmgeschützte A26 bis zur A7 nutzen, führt dies wegen der hohen Grundbelastung von 3.800 Lkw pro Richtung zu keiner höheren Lärmbelastung.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Modellrechnungen berücksichtigen die Benutzung der Strecke über Rübke sowie die dortige Geschwindigkeitsbegrenzung. Selbst jedoch, wenn alle Lkw, die nach der Modellrechnung durch Rübke fahren, stattdessen die Strecke über die A7 und die Umgehungsstraße Finkenwerder benutzen, gingen diese im Gesamtverkehr der A26 und der A7 auf, ohne zu einer Mehrbelastung beizutragen, da ihre Gesamtmenge im Verhältnis zum Gesamtverkehr nicht relevant ist.**

- Die Trassierung auf eine Rampengeschwindigkeit von $V = 50$ km/h wird abgelehnt. Die Geschwindigkeit würde das Staupotenzial erhöhen mit den damit einhergehenden Schadstoffbelastungen.

- Die Verringerung der zulässigen Rampengeschwindigkeit auf $V = 50$ km/h wird aus Lärmschutzgründen begrüßt, es ist allerdings fraglich, ob die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt.

Vorhabensträgerin: *Die Reduzierung der Geschwindigkeit dient unter anderem der Verkehrssicherheit. Durch die lange Steigungsstrecke (ca. 500 m, bis zu 5 %) wird die mittlere Geschwindigkeit des Schwerverkehrs im Hochpunkt der Rampe voraussichtlich noch unter 50 km/h liegen, so dass die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Pkw und Lkw reduziert und der Verkehrsfluss verstetigt wird. Ein stetiger Verkehrsfluss hat positive Auswirkungen auf die entstehenden Abgasemissionen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat plausibel deutlich gemacht, dass die Verkehrssicherheit gerade durch Herabsetzung der Geschwindigkeit gewahrt wird. Dies gilt grundsätzlich für jede Geschwindigkeitsbegrenzung im Zusammenhang mit Auffahrten, Abfahrten, Verflechtungstreifen und Rampen. Hier kommt noch die geschilderte Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Pkw- und Lkw-Verkehr hinzu. Durch ihre Verringerung sinkt die Unfallgefahr. Auch eine damit einhergehende Verstetigung des Verkehrsflusses ist plausibel. Durch die Verringerung der Abbrems- und damit verbundenen Beschleunigungsmanöver werden weniger Schadstoffe erzeugt als bei Staubildung.**

- Die provisorischen Maßnahmen bei den Rampen und Bauwerken, die mit dem geplanten Umbau zu einem Autobahnkreuz begründet werden, beeinträchtigen die Verkehrssicherheit. Dies gilt in ganz besonderem Maß für die Rampe I-J, die als Übergangslösung bis zur Fertigstellung des Autobahnkreuzes in einer angepassten Linienführung mit einer empfohlenen Radiengeschwindigkeit von 40 km/h errichtet werden soll. Dort ist mit einer erheblichen Gefahrenlage zu rechnen.

Vorhabensträgerin: *Beim Weiterbau der A26 nach Osten (Abschnitt 6 a) ist die Herstellung eines vollständigen Autobahnkreuzes geplant und auch die Rampe I-J von Hannover nach Stade soll dann in ihrem endgültigen Zustand gebaut werden. Die vorgesehene Gestaltung der provisorischen Rampe ist zur Vermeidung eines Eingriffs in den Randgraben des Entwässerungsfeldes im Zwischenzustand Autobahndreieck erforderlich. Abweichungen von den Regellösungen der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) sind zulässig, wenn diese begründet sind. Die gewählten Trassierungsparameter der provisorischen Rampe I-J entsprechen den Grenzwerten von Stadtautobahnen (Entwurfsklasse EKA 3) oder liegen darüber. Die Abweichung vom sonst üblichen Trassierungsstandard der EKA 1 vermeidet hier einen Eingriff in den Randgraben des Entwässerungsfeldes, der für eine provisorische Rampe unverhältnismäßig wäre und ist somit begründet.*

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit wird der Verkehrsteilnehmer auf diese bewusste Abweichung vom Trassierungsstandard durch eine deutliche Beschilderung hingewiesen, ggf. unterstützt durch dynamische Verkehrszeichen und Warnleuchten. Aufgrund dieser deutlichen Kennzeichnung wird eine erhöhte Gefährdung der Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle nicht gesehen.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Gestaltung der Rampe ist nicht optimal, was allerdings dem Zwischenzustand geschuldet ist. Auf der anderen Seite bewegen sich die unter der dem Trassierungsstandard befindlichen Parameter im Rahmen des Zulässigen. Die Vorhabensträgerin hat darauf hingewiesen, dass immer noch die Trassierungsparameter für Stadtautobahnen eingehalten werden, also immer noch das erforderliche Maß an Verkehrssicherheit gegeben ist. Da der Ausbau zum Autobahnkreuz im Zusammenhang mit dem Neubau des Abschnittes 6 a bereits beantragt ist, ist überdies zu erwarten, dass der Zwischenzustand entweder gar nicht eintritt, weil beide Abschnitte zusammen gebaut werden können, oder aber auf eine möglichst kurze Zeit beschränkt bleibt.**

- Die für die Ersatzwege 1.1 (Grünbrücke), 1.2 (südlich der Trasse) und 2.2 (südlich der Trasse) ist vorgesehene befestigte Breite von 3 m ist für die landwirtschaftlichen Maschinen sowie für die Räumung der Moorwettern schon heute ungeeignet. Die Wege sind in einer Breite von 3,50 m herzustellen.

Vorhabensträgerin: *Gemäß Unterlage U06-11A und U01C erfolgte die Planung der Ersatzwege auf Grundlage des DWA-Regelwerkes A 904 (Richtlinien für den landwirtschaftlichen Wegebau) und dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003 („Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“). Danach wurde die befahrbare Breite der Wege auf 3,0 m sowie beidseitig 0,5 m befestigte Bankette, insgesamt also 4,0 m festgesetzt. Entlang der*

bestehenden Gewässer und neu zu errichtenden Ersatzgräben wird zwischen Graben und Weg ein Unterhaltungsrandstreifen mit einer Breite von rd. 5,00 m angelegt. Alle Ersatzwege erhalten die erforderlichen Kurveninnenrandaufweitungen. Weiterhin sind bei Wegen, die stumpf enden, Wendeanlagen vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Abmessungen sind regelkonform. Durch die befestigten Bankette wird die geforderte Breite von 3,50 m erreicht. Im Übrigen geht die Planung davon aus, dass aufgrund des vorhandenen Untergrundes zunächst erhebliche Setzungen zu erwarten sind und die Wege im Laufe der Nutzungsdauer wiederholt nachgeschottet werden müssen. So können eventuelle Schäden an den Wegen, die durch Überfahren der Bankette verursacht werden, wieder ausgeglichen werden. Diesbezüglich wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.21 verwiesen.

- Die Ersatzwege sind mit einer Deckschicht zu versehen, die ein laufendes Befahren mit größeren landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen ermöglicht.

Vorhabensträgerin: Die geplante Befestigung ist gemäß Regelwerk DWA-A 904 für Wege mit untergeordneter Funktion im Wegenetz ausreichend. Die maßgebende Achslast beträgt 5 t, ausnahmsweise 11,5 t, d.h., dass für die regelmäßige Befahrung von einer Achslast von 5 t auszugehen ist, aber auch Achslasten bis zu 11,5 t zulässig sind, solange dies nicht die Regelbefahrung ist. Nach DWA-A 904, Ziffer 8.2, Bild 8.3a, wird die Beanspruchung von Wegen in drei Klassen unterteilt:

- „Hohe Belastung“ für „häufige Überfahrten“ bei Wegen mit zentraler Funktion im Wegenetz, maßgebende Achslast 11,5 t,
- „Mittlere Belastung“ für gelegentliche / saisonale Überfahrten bei Wegen mit mittlerer Funktion im Wegenetz, maßgebende Achslast 5 t, gelegentlich 11,5 t
- „geringe Belastung“ für seltene Überfahrten bei Wegen mit untergeordneter Funktion im Wegenetz, maßgebende Achslast 5 t, ausnahmsweise 11,5 t.

Allerdings ergibt sich das geplante Gründungspaket unterhalb der Fahrbahnbefestigung nicht aus der Richtlinie, da diese von tragfähigem Boden ausgeht. Da kein tragfähiger Boden vorhanden ist, muss mit einem Gründungspaket zunächst die Tragfähigkeit hergestellt werden. Die Bemessung des Gründungspaketes beruht auf Erfahrungen / Bemessungen und geht über den Bestand hinaus, da im Bestand seinerzeit noch keine derartigen Gründungspolster hergestellt wurden, sondern die Tragfähigkeit des Bodens (wenn überhaupt) auf andere Weise erreicht wurde. Die geplante Befestigung, insbesondere der Unterbau, beruht auf örtlichen Erfahrungen und ergänzt die Befestigung nach Regelbauweise.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Befestigung entspricht den Vorgaben des gültigen Regelwerks und geht hinsichtlich des Gründungspaketes über

dieses hinaus. Aufgrund des Neubaus nach heutigen Standards wird damit nach Abklingen der Setzungen eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation erzielt.

- Die Wegerechte über die Grünbrücke für Landwirte und Wasser- und Bodenverband sind angesichts der naturschutzfachlichen Planungen und Funktionen ausdrücklich zu sichern.

Vorhabensträgerin: *Der Vorhabenträger duldet die Nutzung des Wirtschaftsweges über die Grünbrücke für die Eigentümer und Pächter der südlich der A26 angrenzenden Flächen sowie für den Wasser- und Bodenverband Moorburg, sofern diese nicht über den Moorburger Alter Deich erreichbar sind.*

Planfeststellungsbehörde: Die Zusage der Vorhabensträgerin wird durch Erteilung der Nebenbestimmung unter Ziffer 2.21 entsprochen. Zusätzlich wird auf Ziffer 2.29 verwiesen.

Der Wirtschaftsweg über die Grünbrücke muss unabhängig von der konkreten Lage mit Lärmschutzwänden an beiden Seiten versehen werden, damit sich die Tiere nicht erschrecken und ausbrechen, während sie an der Bahnstrecke entlang getrieben werden.

Vorhabensträgerin: *Der Vorhabenträger hat das Problem der Lärmemissionen, die von den Durchfahrgleisen der Bahnanlage im Bereich des Hafentunnels ausgehen, erkannt und sieht wie an der Portalseite auch an der Ostseite der Gleisanlage entsprechende Irritationsschutzwände als Lärmschutzwände vor (Irritationsschutzwand K 26.15H, Unterlage 7, Blatt 6C und Unterlage 9, BW-Nr. 13.5). Damit entspricht diese Bauweise den Vorgaben des Merkblattes zur Anlage von Querungshilfen.*

Planfeststellungsbehörde: Eine Entscheidung war nicht zu treffen, da die Einwendung sich durch die Aufnahme der Irritationsschutzwände als Lärmschutzwände in die Planung erledigt hat.

- Es fehlt die Überquerungsmöglichkeit im Zuge des verlegten Unteren Schleusengrabens.

Vorhabensträgerin: *Es wird zugesichert, dass der Untenburger Schleusengraben bauzeitlich mittels des Baustraßensystems jederzeit gequert werden kann. Im Endzustand sind die südlich der A26 gelegenen Flächen über die Ersatzwege 1.1, 1.2 und 2.1 zu erreichen. Der Bauzustand soll für den Endzustand ebenso nutzbar sein und wird entsprechend hergestellt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Zusage der Vorhabensträgerin wird durch Erteilung der Nebenbestimmung unter Ziffer 2.21 entsprochen. Zusätzlich wird auf Ziffer 2.29 verwiesen.

- Die Rampe am Hinterdeich zur Überführung der Stadtstraße über die Autobahn wird für die Wohnhäuser eine erdrückende Wirkung haben.

Vorhabensträgerin: *Der Abstand der Rampe zu den Wohnhäusern ist deutlich größer als der zulässige Mindestabstand gemäß Bauordnung. Eine „erdrückende Wirkung“ wird nicht eintreten.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ohne Zweifel wird die Aussicht sich im Vergleich zum bestehenden Zustand verschlechtern. Eine erdrückende Wirkung ist aufgrund des Abstandes der Rampe zu den Wohnhäusern gleichwohl nicht erkennbar. Am Kreuzungspunkt mit der A26 rückt die neue Straße gegenüber der vorhandenen Straße deutlich ab. Dies kompensiert die größere Höhenlage zumindest teilweise. Der Abstand beträgt dort ca. 40 m bis zur Dammkrone und ca. 25 m bis zum Dammfuß, die Höhe beträgt dort ca. 8 m über Gelände. Je weiter sich die neue Straße der Lage der alten Straße annähert, desto mehr nimmt auch die Höhenlage ab. Es sind so weder eine unmittelbare Nähe noch eine außerordentliche Höhe gegeben, die für eine erdrückende Wirkung sorgen würden.**

- Eine Unterführung der Straße Hinterdeich ist eine bessere Lösung für die Querung der A26 als eine Überführung.

Vorhabensträgerin: *Eine Unterführung der Straße Hinterdeich / Francoper Straße ist geprüft worden. Hierdurch könnten die visuellen Störungen für Mensch und Landschaft eventuell reduziert werden. Dem stünden aber erhebliche Nachteile gegenüber. Bei einer Unterführung müsste auch die Moorwettern mit unterquert werden, dadurch müsste die Gradienten der Francoper Straße bis ca. 7,5 m unter Gelände abgesenkt werden. Dies ergäbe einen erheblichen Eingriff in den Grundwasserhaushalt, Mehrkosten von über 30 Mio. € und die Barrierewirkung für Mensch und Tier würde noch verstärkt werden. Wegen der erheblichen Nachteile kommt eine Unterführung nicht ernsthaft in Betracht.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das erforderliche Trogbauwerk verursachte nicht nur unverhältnismäßige Kosten, es würde aufgrund seiner Dimensionen die Barrierewirkung jedenfalls nicht entscheidend verringern. Optisch wäre zwar vordergründig etwas gewonnen, da das Rampenbauwerk entfiel. Ein großes Trogbauwerk würde jedoch quasi als Schlucht vor den Häusern liegen, so dass sich der rein optische Gewinn stark relativiert. Vor dem Hintergrund der damit verbundenen Kosten ist die Entscheidung für eine Überführung nachvollziehbar.**

4.9.5 Sonstige betriebsbedingte Auswirkungen

- Die in Dammlage verlegte Trasse der A26 wirke als „zweiter Deich“, so dass das Wasser bei einem Bruch des Elbdeiches langsamer abfließen könne. Das Wasser fließe zwar durch die Unterführungen der A26, die einen Wasserabfluss aber nur unzureichend gewährleisten könnten. Die Sachschäden und Gefahren für Menschen im Falle einer Überflutung seien hierdurch wesentlich umfangreicher. Die Weideflächen südlich der Autobahn werden keine Wassermassen mehr aufnehmen können. Das Wasser werde sich dann nördlich des Autobahndammes und somit bedrohlich unter anderem für

Rübke, Neuenfelde, Francop, Moorburg und Finkenwerder aufstauen. Im Falle einer Sturmflut könnten die schnell antretenden Wassermassen die Durchlässe Richtung Süden nicht ausreichend passieren. Die Trasse der A26 sei daher auf die Hohe Geest zu verlegen oder aber auf längeren Strecken in etwa auf Geländehöhe zu planen, damit das Wasser die Trasse überqueren könne.

Vorhabensträgerin: *Das Risiko einer Überschwemmung durch Sturmflut und Deichbruch sei angesichts der laufenden Instandhaltung und Überwachung durch die zuständigen Behörden als äußerst gering einzuschätzen. Die geplanten Gewässerunterführungsbauwerke im Zuge der A26 weisen lichte Weiten auf, die deutlich über den in der Ortlichkeit vorhandenen Gewässerquerschnitten liegen, so dass im Falle eines Deichbruchs durchaus ein Teil der anfallenden Wassermassen in südliche Richtung abfließen kann.*

Sofern der unwahrscheinliche Fall eines Deichbruchs trotzdem eintreten sollte, seien die wesentlich verbesserten Warn- und Vorsorgesysteme zu berücksichtigen, sodass auf derartige Ereignisse heute wesentlich schneller als bei der Sturmflutkatastrophe von 1962 reagiert werden könne. Die A26 könnte bei einem solchen Katastrophenfall als Evakuierungsweg und zur schnellen Heranführung der Einsatz- und Hilfskräfte genutzt werden.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Katastrophenfälle sind grundsätzlich nicht Planungsgegenstand, da diese aufgrund der geringen Eintrittswahrscheinlichkeit sowie der Ungewissheit von Ob, Art und Weise ihres Eintritts nicht planbar sind. Die Hochwassersicherheit hängt in erster Linie von den vorhandenen Hochwasserschutzanlagen ab, die in den letzten Jahren bedeutend erhöht und verstärkt wurden und sich in einem guten Zustand befinden. Gerade laufen die nächsten Hochwasserschutzprogramme an, die eine weitere Verbesserung des Hochwasserschutzes beinhalten. Vor diesem Hintergrund ist das Versagen der Deiche höchst unwahrscheinlich. Bei dieser geringen Eintrittswahrscheinlichkeit sämtliche Planungen im Hinterland bezüglich ihrer eine evtl. Überflutung betreffenden Eigenschaften zu überprüfen ist daher unverhältnismäßig. Sinn des aufwändigen öffentlichen Hochwasserschutzes ist u.a. auch, dass dies gerade nicht mehr erforderlich ist. Möglicherweise wäre das Vorhandensein der neuen Straße in den Evakuierungsplänen im Sinne einer bevorzugten Evakuierung des nördlich der A26 befindlichen Gebietes zu berücksichtigen, jedenfalls aber als der A26 als höchster Geländepunkt, die damit eine Fluchtburg bildet und über die eine Evakuierung zukünftig deutlich zügiger stattfinden kann. Im Übrigen handelt es sich bei den nördlich der A26 gelegenen Flächen immer noch um großflächige Arealen, die viel Wasser aufnehmen können.**

- Das Begleitgrün an der Autobahn darf nicht höher als 8 m werden, damit es zu keiner Beschattung der angrenzenden Obstanlagen kommt.

Vorhabensträgerin: *Eine Verschattung der anliegenden Obstanbauflächen tritt nicht auf, da sich nördlich der A26 zunächst die Nordwettern, ein Raumstreifen sowie ein Wirtschaftsweg einschließlich Vorgewende mit einer Gesamtbreite von über 24 m anschließt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Den Ausführungen der Vorhabensträgerin, nach denen aufgrund des räumlichen Abstandes des Begleitgrüns zu den angrenzenden Obstanlagen keine Verschattungswirkungen zu erwarten sind, ist nichts hinzuzufügen. Im Übrigen sind Verschattungen grundsätzlich nicht entschädigungspflichtig, da die Pflanzung von Bäumen auf einem Nachbargrundstück grundsätzlich geduldet werden muss. Soweit hiervon Ausnahmen aufgrund nicht gewahrter Abstandsflächen oder unzumutbarer erdrückender Wirkungen in Betracht kommen, liegen diese nicht vor.

- Am Haus Hinterdeich 42 wird eine unzumutbare Belastung durch Fahrlicht in Wohn- und Schlafzimmern befürchtet.

***Vorhabensträgerin:** Wie die bestehende Straße Hinterdeich verläuft auch die nördliche Überführungsrampe der Francoper Straße in einem leichten Bogen. Die Scheinwerfer eines Fahrzeugs strahlen geradeaus, so dass sie je nach Größe des Radius auf die Fahrbahn treffen oder auf die Außenseite der Kurve strahlen, nicht aber auf die Innenseite. Das Gebäude des Einwenders liegt auf der Innenseite des Bogens, so dass es ausgeschlossen ist, dass die Scheinwerfer der Fahrzeuge auf der Überführungsrampe in stärkerem Maße als im Bestand in die Fenster strahlen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Ausführungen der Vorhabensträgerin sind plausibel. Die Lage des Gebäudes schließt unzumutbare Lichtbeeinträchtigungen, die über die vorhandenen Wirkungen hinausgehen, aus. Die Fahrzeugscheinwerfer strahlen nicht direkt auf das Gebäude. Dies gilt im Übrigen für sämtliche Gebäude des Hinterdeichs, die im inneren Kurvenradius liegen. Erst etwas weiter nördlich treffen die Fahrzeugscheinwerfer auf die Gebäude. In diesem Bereich geschieht dies jedoch auch im bisherigen Zustand. Geringfügige Unterschiede im Winkel der auftreffenden Lichtstrahlen sind wahrscheinlich, ändern aber nichts grundsätzlich an der bereits vorhandenen Wirkung, insbesondere sind unzumutbare Lichteinwirkungen auszuschließen.

- Durch die 6 bis 8 m hohe Rampe am Hinterdeich entsteht ein Wertverlust für die Grundeigentümer.

***Vorhabensträgerin:** Eine eventuelle Wertminderung von Grundstücken und Immobilien ist nach der geltenden Rechtslage nicht entschädigungsfähig, da es sich nicht um eine Folge einer direkten Inanspruchnahme handelt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Eigentümer muss grundsätzlich hinnehmen, dass sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Wert seines Grundstückes negativ auswirkt. Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass Eigentümer nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten geschützt sind. Planungsbedingte Einbußen sind insoweit als Ausdruck der Sozialbindung ent-

schadigungslos hinzunehmen. § 74 Abs. 2 HmbVwVfG trifft insoweit eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Dies gilt speziell dann, wenn die Planung wie vorliegend dem öffentlichen Interesse dient. Ein Anspruch auf Entschädigung besteht nur dann, wenn die Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Es entstehen weder unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen oder Luftschadstoffbelastungen, noch entsteht eine unzumutbare Erdrückungswirkung, siehe dazu die entsprechenden Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss. Die entstehende Situation ist zwar nachteilig im Vergleich zur Bestandssituation, beeinträchtigt die Anwohner jedoch nicht in ihren Rechten. Die Beeinträchtigung der unterhalb der Rechtsbeeinträchtigung anzusiedelnden Belange erachtet die Planfeststellungsbehörde insbesondere vor dem Hintergrund der getroffenen Maßnahmen zur Beeinträchtigungsminderung (Lärmschutzwände, Begrünungsmaßnahmen) als zumutbar. Vgl. auch Ziffer 3.6.

- Es ist ein Wildzaun nördlich der A26 vorzusehen.

Vorhabensträgerin: *Auf der Südseite der A26 wird in Abschnitten ohne Lärmschutzwände ein Wildschutzzaun angeordnet. Auf der Nordseite der A26 wurde ursprünglich nur in den Bereichen, in denen die Nordwettern nicht die Grenze darstellt, ein Wildschutzzaun angeordnet. Im Rahmen der 1. Planänderung wurde dann auch entlang der Nordwettern ein Wildschutzzaun angeordnet.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich erledigt. Seit der 1. Planänderung sind entlang der gesamten Neubaustrecke entweder Lärmschutzwände oder, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, Wildschutzzäune vorgesehen.

- Zur Gewährleistung des Wildwechsels müssen mehrere Brücken eingerichtet werden. Auch bei geringerem Wildaufkommen darf der Abstand zwischen diesen Brücken nicht beliebig erweitert werden, da ansonsten das Bestreben zur Überwindung der Wildschutz-Zäune wieder zunimmt. Diese Maßnahmen stehen aber in keinem finanziellen Verhältnis zu einem möglichen Nutzen für die Tiere bei der Vermeidung von Wildunfällen. Lärmschutzwände und Wildzäune sind deshalb abzulehnen.

Vorhabensträgerin: Im Zuge der Planung der A26 wurden die Auswirkungen des Eingriffs auf den Naturhaushalt umfassend ermittelt. Die hieraus abgeleiteten artenschutzrechtlich notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen wurden in den Unterlagen des LBP (U12.1) und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (U12.6) dargestellt. Um der unvermeidbaren Zerschneidungswirkung der A26 entgegenzuwirken, wurden für alle betroffenen artenschutzrechtlich relevanten Arten Querungshilfen konzipiert und die für eine Aufrechterhaltung der Austauschfunktionen notwendigen Dimensionierungen der Querungshilfen als Mindestanforderungen anhand der aktuellen Vorkommen der nachgewiesenen Arten festgesetzt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Auf die Lärmschutzwände, die Irritationsschutzwände sowie die Wildzäune kann nicht verzichtet werden. Die Lärm-

schutzwände sind überwiegend aus Gründen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV erforderlich, zum anderen Teil aufgrund des erforderlichen Schutzes des Vogelschutzgebietes. Die Irritationsschutzwände sind aus artenschutzrechtlichen Gründen unverzichtbar. Die Wildzäune gewährleisten einen Schutz vor Kollisionen zwischen Wild und dem Verkehr und sind daher gleichfalls unverzichtbar. Die insoweit unvermeidliche Barrierewirkung wird, soweit möglich, durch die planfestgestellten Querungsbauwerke gemindert. Hier sind hinsichtlich des Wildes in erster Linie die Gewässerquerungen mit ihren großen Querschnitten sowie die Grünbrücke zu nennen. Anordnung und Maß der Querungen sind gutachterlich ermittelt und orientieren sich an den Vorkommen und deren Querungsbedarf vor Ort. Die Planfeststellungsbehörde hält die beantragten und planfestgestellten Querungsbauwerke für erforderlich und ausreichend, insbesondere vor dem Hintergrund der auch aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen durch mehrfache Planänderungen weiterentwickelten Planung und der damit verbundenen hohen Kosten.

4.10 Fragen des Grunderwerbs

Durch das Vorhaben werden Flächen in Anspruch genommen, die in Privateigentum oder auch im Eigentum der öffentlichen Hand stehen. Die Inanspruchnahmen sind zum Teil dauerhaft und zum Teil temporär auf die Zeit der Baudurchführung begrenzt. Der hier planfestgestellte Eingriff in das Privateigentum infolge der Realisierung des Vorhabens hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Zu den Einzelheiten der vorstehend genannten Inanspruchnahmen wird auf die Planunterlagen, insbesondere die Grunderwerbspläne und -verzeichnisse Planunterlage 5 (Grunderwerb) verwiesen.

Nähere Ausführungen zur Zulässigkeit der Grundstücksinanspruchnahme sowie die Behandlung der Einwendungen, die sich allgemein mit dem Thema der Flächeninanspruchnahmen befassen, erfolgen sogleich unter Ziffer 4.10.1 dieses Beschlusses. Einzelne Einwendungen enthalten zu den vom Vorhaben hervorgerufenen Eigentumsbetroffenheiten individuelle Ausführungen, die einer gesonderten Betrachtung bedürfen. Diese werden unter Ziffer 4.10.4 dieses Beschlusses einschließlich der jeweiligen Erwidern der Vorhabensträgerin und der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde wiedergegeben.

Folgende Zusagen hat die Vorhabensträgerin im Zusammenhang mit Flächeninanspruchnahmen gemacht:

Die Vorhabensträgerin sagt zu, Ersatzwege und Ent- und Bewässerungsanlagen vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen funktionsfähig herzustellen ggf. auch über bauzeitliche Provisorien.

Bodenstruktur und Bodenbeschaffenheit werden wiederhergestellt werden, das heißt Erdarbeiten mit geeigneten Geräten werden in Absprache mit dem Grundeigentümer durchgeführt.

Die Vorhabensträgerin sagt zu, die neu zu schaffenden Vorgewende in Abstimmung mit den betroffenen Flächeneigentümern und Bewirtschaftern im Zusammenhang mit der Baustraßenherstellung herzustellen. Sollte eine Einigung über die herzustellende Breite der Vorgewende zwischen den Beteiligten im Einzelfall scheitern, ist das Vorgewende mit der vorgesehenen Breite von 5 m herzustellen.

Die Vorhabensträgerin hat einer gleichzeitigen Nutzung der nördlich der Autobahntrasse liegenden 10m breiten Arbeitsstreifens als Vorgewende zugestimmt, soweit dieses mit der Baudurchführung vereinbar ist. Sollte im Rahmen der Ausführungsplanung ersichtlich werden, dass der Arbeitsstreifen nicht in allen Bereichen als Vorgewende zur Verfügung steht, ist für den Verlust der Bäume, der aufgrund der Herstellung eines Vorgewendes außerhalb des Arbeitsstreifens entsteht, eine Entschädigung zu zahlen. Die Arbeitsstreifen werden nach der Baudurchführung soweit wie möglich wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt, d.h. verdichteter Boden wird aufgelockert und evtl. Beschädigungen werden beseitigt.

Zäune und Einfriedungen von Grundstücken, die im Zuge der Baumaßnahme entfernt werden müssen, werden wieder hergestellt.

Die Gräben und Gruppen werden an den neu zu bauenden Gräben südlich und nördlich der A26 mit ausreichenden Rohren angeschlossen.

Die Erreichbarkeit aller Flächen wird zu jeder Zeit gewährleistet.

Die Zusagen sind im Rahmen der Nebenbestimmungen zusätzlich gesichert worden, vgl. Ziffern 2.19, 2.20 und 2.21.

4.10.1 Allgemeines

Die für die dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme erforderlichen Flächen werden von der Vorhabensträgerin erworben werden bzw. für dauernd zu beschränkende Flächen eine Dienstbarkeit eingetragen. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung nicht gelingt, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 19 Abs. 1 FStrG iVm §§ 3, 4 Abs. 1 Hamburgisches Enteignungsgesetz das Enteignungsrecht. Für die Enteignung ist von der Vorhabensträgerin eine Entschädigung zu leisten. Vgl. hierzu auch Ziffer 3.6.

Auch die vorübergehende unmittelbare Inanspruchnahme darf nur erfolgen, soweit dies erforderlich ist. Für die vorübergehende Inanspruchnahme steht den Betroffenen ebenfalls eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Sofern eine Einigung mit der Vorhabensträgerin nicht gelingt, entscheidet auch insoweit die Enteignungsbehörde, vgl. Ziffer 3.6.

Diese Inanspruchnahme privater oder auch im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Grundstücke ist in dem von der Vorhabensträgerin beantragten Umfang rechtmäßig, weil das Vorhaben nach Abwägung aller von ihm berührten privaten und öffentlichen Belange zulässig ist und dem All-

gemeinwohl dient, vgl. Ziffern 4.2, 4.3. Die für das Vorhaben sprechenden Interessen des Gemeinwohls überwiegen die nach Art. 14 Abs. 1 GG geschützten privaten Interessen. Die Vorhabensträgerin hat glaubhaft dargestellt, dass es zu der Grundstücksinanspruchnahme keine Alternative gibt, gleichzeitig hat sie die Beeinträchtigungen bereits durch die ursprüngliche Planung und sukzessiv durch die Planänderungen optimiert und minimiert.

Nach § 17 Satz 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere darf die mögliche Enteignung nicht außer Verhältnis zum Zweck des Vorhabens stehen. Die Eigentumsinteressen der Betroffenen sind demnach zu dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung gemessen an den Planungszielen (vgl. Ziffer 4.2) ins Verhältnis zu setzen. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf die Ausführungen unter Ziffer 4.3 zur Planrechtfertigung verwiesen.

Die vorhabensbedingten dauerhaften Flächeninanspruchnahmen sind auf eine Vielzahl von Grundstücken verteilt, so dass die Belastungen für die betroffenen Grundstückseigentümer unterschiedlich intensiv ausfallen. Während in vielen Fällen die Inanspruchnahme nur kleine Teile der jeweiligen Grundstücke betrifft, wird in anderen Fällen das gesamte Grundstück in Anspruch genommen oder es verbleiben bei einzelnen landwirtschaftlichen Betrieben ungünstige Flächenzuschnitte bzw. Restgrundstücke. Hinsichtlich einzelner Betroffener ergeben sich aus den Flächenverlusten und Zerschneidungswirkungen Existenzgefährdungen, vgl. Ziffer 4.10.3.

Da das nähere Umfeld der A26 nahezu flächendeckend landwirtschaftlich genutzt wird, hätte eine andere Streckenführung im selben Landschaftsraum keine nennenswerten Verbesserungen zur Folge, es würden dann lediglich andere Grundstückseigentümer entsprechend belastet. Bei einer Trassenführung weiter nach Süden würden demgegenüber erheblich stärkere Beeinträchtigungen der Vogelschutzgebiete „Moorgürtel“ und „Moore in Buxtehude“ auftreten, was mit § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG nicht zu vereinbaren wäre. Der ungünstige Flächenzuschnitt für einzelne Betriebe nach der Inanspruchnahme für das Vorhaben ist daher unvermeidbar. Deshalb begrüßt die Planfeststellungsbehörde die Bestrebungen der Vorhabensträgerin, sich mit den Betroffenen zu einigen, um eine für alle Seiten verträgliche Lösung zu erzielen.

Der hier planfestgestellte Eingriff in das Privateigentum infolge der Realisierung des Vorhabens hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Der Umfang der dauerhaften Flächeninanspruchnahmen resultiert aus der für die Trasse mit einem Regelquerschnitt RQ31 und die danach abgeleitete Kronenbreite auf der Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Zusätzlich resultieren Flächenbedarfe aus den Querungsbauwerken sowie dem Anschluss an die A7 und deren Ausbau. Die vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen sind für die Baustelleneinrichtung und Baudurchführung beidseits der Trasse notwendig.

Mittelbare Vorhabenwirkungen wie Luftschadstoffimmissionen (vgl. Ziffern 4.8.4 und 4.9.2) oder Lärmeinwirkungen (vgl. Ziffern 4.8.1 und 4.9.1), die die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle erreichen, sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Erhebliche Erschütterungen, die zu Schäden an Gebäuden führen könnten, sind weder in der Bauphase, noch im Betrieb der A26 zu

erwarten. Eine für Gebäude schadensgeeignete Übertragung von Bodenschwingungen auch ausgehend von dem Baubetrieb erscheint nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unwahrscheinlich. Sollte es wider Erwarten baubedingt zu schädigenden Einwirkungen auf benachbarte bauliche Anlagen oder Nutzungen kommen, so sind diese nach dem Ergebnis der angeordneten Zustandsfeststellung auszugleichen.

Mit Blick auf die durch das Vorhaben berührten Eigentumsbelange ist somit nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens die damit verbundenen Beeinträchtigungen des privaten Eigentums einschließlich etwaiger faktischer Wertminderungen und etwaiger (entschädigungspflichtiger) Substanzeinbußen bis hin zu einzelnen Existenzgefährdungen überwiegt.

Soweit Einwendungen den Verlust von Pachtflächen zum Inhalt haben, so ist die Begründung eines Teils der Existenzgrundlage auf Pachtflächen grundsätzlich mit einem wirtschaftlichen Risiko behaftet, das vom Betriebsinhaber selbst zu tragen ist. Die Pachtverträge beinhalten Kündigungsmöglichkeiten. Dieses wirtschaftliche Risiko ist den Pächtern bekannt und von diesen zu tragen. Gerade Pachtverträge sollen dem Eigentümer die Option ermöglichen, die eigenen Flächen künftig selbst einer anderen Nutzung zuführen zu können. Eine fristgemäße ordentliche Kündigung bestehender Pachtverhältnisse ruft keine außervertraglichen Entschädigungsansprüche hervor.

Folgende von verschiedenen Einwendern vorgetragene Einwendungen bezogen sich allgemein auf Flächeninanspruchnahmen:

- Die Hafensbahnstrecke wird mit der A26 in Troglage unterführt (Bauwerksverzeichnis 6.8, Bauwerke 26.15, 26.16, 26.17). Für die Herstellung des Trogbauwerkes werden Spund- oder Schlitzwände bis in eine Tiefe von -18 m NN in den Boden gebracht. Diese Wände werden durch Anker im Boden rückverankert. Für die Rückverankerung sollen die betroffenen Grundstücke nördlich und südlich des Trogbauwerkes belastet werden. Die „Baugrubenwände und Anker verbleiben nach Fertigstellung des Bauwerks im Boden. Die Grundbuchsicherung kann nach Fertigstellung des Bauwerks gelöscht werden“ (EB HH, S. 51). Über die Nutzbarkeit des so belasteten Bodens bzw. Untergrundes wird im Erläuterungsbericht keine Aussage getroffen.

Vorhabensträgerin: *Die geneigten Anker verbleiben auf den nördlich und südlich des Kreuzungsbauwerkes gelegenen Grundstücken in ca. 5 bis 35 m Tiefe innerhalb der Flächen der FHH. Eine landwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Grundstücke ist weiterhin möglich.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Bodenanker sind während der Bauphase für die Stabilisierung der Baugrubenwand erforderlich. Eine Beseitigung der Bodenanker wäre nur durch ein Ausgraben der Anker möglich. Die hierfür erforderliche Baugrube würde zu weiteren Eingriffen führen sowie hohe Kosten verursachen. Im Vergleich zur geringfügigen Beeinträchtigung durch die nur unterirdisch verlaufenden Anker erschei-**

nen der Planfeststellungsbehörde die Inkaufnahme der Eingriffe sowie die Kosten der Beseitigung als unverhältnismäßig. Ohne weiteren Anlass und damit ohne bauliche Erforderlichkeit muss dies auch im Interesse der betroffenen Grundeigentümer daher ausgeschlossen werden. Die Bodenanker, mit denen die Baugrubenwand während der Bauphase rückverankert wird, sind nach Fertigstellung des Vorhabens und dem hiermit begründeten Entfall ihrer statischen Notwendigkeit zu durchtrennen und wirksam zu entkoppeln, vgl. Ziffer 2.33. Danach sind die Bodenanker von den betroffenen Grundeigentümern dennoch als funktionslos im Boden verbleibend grundsätzlich zu dulden. Die Duldungspflicht des Grundeigentümers endet, sobald und soweit Arbeiten auf dem betroffenen Grundstück anstehen, denen die Anker im Wege sind. Soweit die Duldungspflicht dinglich gesichert wurde, haben die Betroffenen zu diesem Zeitpunkt einen Anspruch auf Löschung der Sicherung. Die Duldung der Bodenanker ist zu entschädigen.

Sollte es durch die Anker zu Schäden am Grundstück kommen, z. B. durch hochquellenden Beton oder Setzungen, hat die Vorhabensträgerin geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Verbleibende Schäden durch die Bodenanker sind ebenfalls zu entschädigen, vgl. Ziffer 2.33.

- Wenn gebaut wird, wie geplant wurde, ist südlich der A26 keine rentable Landwirtschaft mehr möglich. Ich verliere wegen Zerstückelung meiner Fläche etwa 2 ha (Einwender E0074). Hierbei handelt es sich um die Hauptfutterfläche. Infolgedessen erwarte ich extreme Ernteausfälle. Zudem verliere ich meine Naturschutz- und Grünlandprämie.

***Vorhabensträgerin:** Es ist nicht ersichtlich, warum südlich der A26 keine wirtschaftliche Nutzung der Flächen mehr möglich sein sollte. Aspekte des Erschwernisausgleichs werden ggfls. in einem der Planfeststellung gesondert nachgeordneten Entschädigungsverfahren behandelt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Einwender hat der vorzeitigen Beendigung von Pachtverträgen zugestimmt und sich eigenständig zur Betriebsaufnahme entschlossen. Das Vorliegen einer Existenzgefährdung ist darüber hinaus weder nachgewiesen worden, noch liegt dies hier vor. Der Eintritt von extremen Ernteausfällen, die sich durch die Veränderung von Flächenzuschnitten ergeben könnten, erschließt sich nicht und wurde nicht begründet. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen werden als zulässig angesehen.

- Südlich der geplanten Autobahn gelegen, ist es wegen der extrem hohen Wasserstände schon seit geraumer Zeit schwierig, meine Flächen zu bewirtschaften (Einwender E0074).

Durch die geplante Abtrennung der unterirdischen Wasserläufe werden die Flächen wegen des aufsteigenden Wassers unbrauchbar (auf der Südseite der geplanten Trassenführung ist keine Entwässerung geplant/möglich). Künftig werden diese Flächen wegen noch extremerer Vernässung jedoch

gänzlich unbewirtschaftbar. Es ist geplant, am Oberburger Querweg den Graben zur A7 hin abzudichten. Das Wasser soll durch die Absetzteiche in die Landscheide abgeführt werden. Das Wasser wird zwar reinlaufen, aber niemals raus! Die Flächen sind jetzt schon teils durch Rückstauwasser überflutet und liegen so tief, dass es schwierig ist sie zu befahren. Bei einem höheren Wasserspiegel, wären diese unbefahrbar. Zudem würde es dann z.B. bei Gewittern im Sommer mit Starkregen zu Ernteausfällen kommen, weil das Heu nicht getrocknet werden kann. Ein noch höherer Wasserspiegel ist daher, selbst kurzfristig, unzumutbar.

Vorhabensträgerin: Eine „Abtrennung unterirdischer Wasserläufe“ ist nicht geplant. Zur Entwässerung ist auf der Südseite parallel zur A26 ein Ersatzgraben geplant, an den die Gruppen und Gräben angeschlossen werden. Die bisher geplante Anbindung des Querweggrabens an die Absetzteiche und Moorburger Landscheide wird nicht hergestellt. Stattdessen erfolgt der ordnungsgemäße Abfluss über den Wulfgraben und die Unterste Untenburger Wetterung zum Schöpfwerk Moorburg. Dies wird mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Funktionsfähigkeit der Oberflächenentwässerung ist in den Antragsunterlagen plausibel dargestellt und von den Wasserbehörden bestätigt worden. Negative Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen durch die vermutete Veränderung von Wasserspiegeln sind nicht ersichtlich und wird insbesondere auch durch die Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde gewährleistet.

- Ich befürchte, dass die von mir bewirtschafteten Flächen künftig (z.B. in der Bauphase) nur durch erheblich mehr Zeitaufwand bzw. gar nicht zu erreichen sein werden, da neue Zuwegungen geschaffen werden müssen (Einwender E0062). Durch die erschwerte Erreichbarkeit (Zuwegungen werden versetzt/ verändert) und dem daraus resultierenden erhöhten Zeitaufwand entstehen zudem horrende Kosten für Lohnarbeiten. Die benötigte Zeit ist nicht einmal mehr planbar! Auch die Kosten für angemietete landwirtschaftliche Maschinen etc. ziehen, z.B. durch Stau, immense Folgekosten nach sich. Ein Ladewagen beispielsweise kostet derzeit € 180,-/Std (!).

Vorhabensträgerin: Die Erreichbarkeit aller Flächen wird sichergestellt, auch während der Bauzeit. Gelegentliche Verkehrsstaus gehören zum allgemeinen Lebensrisiko und sind entschädigungslos hinzunehmen. Im Übrigen werden eventuelle Entschädigungen für Betriebserschwernisse ggfls. in einem der Planfeststellung gesondert nachgeordneten Entschädigungsverfahren behandelt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Die Bestimmung der Höhe der zu zahlenden Entschädigungen bleibt zunächst dem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vorbehalten, vgl. § 19a FStrG. Sofern keine Einigung zustande kommt, sind die Flächeninanspruchnahmen im Wege der Enteignung zu entschädigen. Hierzu gehört auch die Entschädigung für Umwege, soweit sich diese im Detail als unzumutbar erweisen.

- Boden, der beim Bau der geplanten Nordwettern oder anderer Gräben anfällt, verbleibt in meinem Eigentum und muss ortsnah verbracht werden dürfen (Einwender E0062).

Vorhabensträgerin: *Der Boden wird baustellenintern verwertet, ein Einbau der Böden auf Privatflächen wird abgelehnt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aufgrund der großen Mengen Bodenaushubs, der insbesondere beim Aushub der Nordwettern sowie bei der Erstellung des Tunnel-/Trogbauwerkes anfällt, musste ein Bodenverwertungskonzept entwickelt werden. Dieses sieht insbesondere zur Reduzierung des bei der Mineralisierung des Torfes (wesentlicher Bestandteil des Bodenaushubs) freiwerdenden CO₂ die baustelleninterne Verwertung vor. Eine private Nutzung des Bodenaushubs kann im Rahmen des Bodenverwertungskonzeptes nicht ermöglicht werden.**

4.10.2 Vereinbarung

Die in ihrem Grundeigentum oder als Pächter betroffenen Einwender zu E0014, E0028, E0039, E0044, E0059, E0060, E0066 und E0072 haben beruhend auf den 2012 beantragten und ausgelegten Planunterlagen Einwendungen erhoben und im Nachgang am 22.12.2014 eine Vereinbarung insbesondere über den Flächenerwerb, Erwerbsmöglichkeiten von Ersatzflächen, den Abschluss von neuen Pachtverträgen, die Sicherstellung von Wegerechten, die Sicherstellung der Ent- und Bewässerung und die Zahlung von Entschädigungsleistungen mit der FHH und der HPA abgeschlossen. Mit dieser Vereinbarung wurden sämtliche Entschädigungsansprüche aufgrund der flächen- und betrieblichen Betroffenheiten, wie sie sich bis zum 22.12.2014 darstellten, geregelt.

Demnach haben sich die Einwender mit der Planung der A26 und insbesondere der daraus folgenden Flächeninanspruchnahme der im Eigentum stehenden oder gepachteten Flächen einverstanden erklärt. Die seitens der Einwender, die die Vereinbarung unterzeichnet haben, erhobenen Einwendungen hinsichtlich der Grundstücksinanspruchnahme haben sich damit inhaltlich erledigt, soweit sie sich auf die 2012 beantragten und ausgelegten Planunterlagen bezogen. Da die Einwendungen hierzu formal nicht zurückgenommen worden sind, wird im Folgenden vorsorglich dennoch über diese Einwendungen entschieden. Entschieden wird auch insoweit, als sich die Einwendungen auf die im weiteren Verlauf des Verfahrens beantragten Planänderungen beziehen.

4.10.3 Existenzgefährdung

Zu einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung könnte es für die Betriebe (zugleich auch Einwender) E0038, E0039, E0052, E0060, E0072 kommen. Führt ein Vorhaben durch Flächeninanspruchnahmen oder andere Wirkungen zu einer Existenzgefährdung landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe, so liegt darin stets ein abwägungserheblicher Belang. Die Planfeststellungsbehörde muss deshalb bei Vorliegen entsprechender Anhaltspunkte prüfen, ob Existenzgefährdungen durch das Vorhaben tatsächlich eintreten werden und, falls dem so ist, entscheiden, ob die für das Vorhaben

streitenden öffentlichen Belange bei entsprechender Abwägung trotzdem die Verwirklichung des Vorhabens rechtfertigen, selbst wenn dies im Einzelfall zu einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung führt.

Ob eine Existenzgefährdung vorliegt, ist durch eine fachliche Begutachtung der jeweiligen Betriebe zu klären. Die Planfeststellungsbehörde kann allerdings auch ohne gutachterliche Prüfung eine Existenzgefährdung verneinen, wenn das Vorhaben weniger als 5 % der von einem landwirtschaftlichen Betrieb genutzten Flächen in Anspruch nimmt, sofern nicht besondere Anhaltspunkte ausnahmsweise für eine Existenzgefährdung auch unterhalb der genannten Schwelle sprechen. Im Rahmen der Planfeststellung müssen Existenzgefährdungen jedoch nur dann als solche berücksichtigt werden, wenn sie unmittelbar durch das Vorhaben ausgelöst werden. Betriebe, die auch ohne den Entzug der Flächen für das Vorhaben dauerhaft nicht überlebensfähig sind, können dem Vorhaben auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Existenzgefährdung entgegengehalten werden. Maßgeblich ist dabei, ob der Ertrag aus dem landwirtschaftlichen Betrieb ausreicht, um dem Betriebsinhaber eine – wenn auch bescheidene – Lebensführung zu ermöglichen und ob der Ertrag darüber hinaus wegen der mittel- und längerfristig notwendig werdenden Investitionen in die Anlagegüter ausreichend ist.

Zur Ermittlung der eventuell eintretenden Existenzgefährdungen hat die Vorhabensträgerin Gutachten bei Prof. Dr. Mährlein, welcher von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen als Sachverständiger für Bewertungs- und Entschädigungsfragen öffentlich bestellt und vereidigt ist, in Auftrag gegeben. Der Gutachter hat insgesamt fünf Betriebe näher untersucht, bei denen eine Existenzgefährdung in Betracht kommt. Zusätzlich wurde ein Gutachten von Herrn Bußmann, welcher von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen als Sachverständiger für Aufwuchs und Aufwuchsschäden sowie die Bewertung bebauter und un bebauter Grundstücke öffentlich bestellt und vereidigt ist, erstellt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Gutachten einschließlich der beauftragten Nachträge und Ergänzungen intensiv geprüft. Die Gutachter sind methodisch entsprechend den einschlägigen, vorstehend dargestellten Anforderungen der Rechtsprechung vorgegangen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den sorgfältig getroffenen und nachvollziehbar erläuterten Feststellungen der Gutachter, so dass in die Abwägung im Ergebnis nur die Existenzgefährdung von vier Betrieben einzustellen ist.

Hinsichtlich einer eventuellen Existenzbedrohung der Betriebe E0039, E0060 und E0072 sind darüber hinaus auch die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2 zu berücksichtigen. Mit der Vereinbarung haben sich die Einwender mit der Planung der A26 und der daraus folgenden Flächeninanspruchnahme der im Eigentum stehenden oder gepachteten Flächen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Betriebe einverstanden erklärt. Die Einwender E0039, E0060 und E0072 haben zwischenzeitlich die für das Vorhaben benötigten Flächen an die Vorhabensträgerin verkauft.

Bestehende Pachtverträge, die für die Trasse benötigt werden, wurden mittlerweile bezüglich aller genannten Betriebe gekündigt.

Da die Einwendungen hierzu formal nicht zurückgenommen worden sind, wird im Folgenden vorsorglich dennoch über die individuellen Einwendungen entschieden. Entschieden wird auch insoweit, als sich die Einwendungen auf die im weiteren Verlauf des Verfahrens beantragten Planänderungen beziehen.

Die also in die Abwägung einzustellenden Existenzgefährdungen von vier Betrieben sind zwar gewichtig, aber es überwiegen die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele und Vorteile die Rechte und Belange der betroffenen Landwirte. Unabhängig davon führte und führt die Vorhabensträgerin mit den betroffenen Landwirten intensive Gespräche über eine Abwendung der Existenzgefährdung durch betriebliche Umstellungen und die Bereitstellung von Ersatzland. Diese führten bereits zu Planänderungen und Zusagen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Darüber hinaus wurden zum Teil auch bereits entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen, zu einem anderen Teil stehen diese unmittelbar bevor. Da diese Vereinbarungen zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses allerdings teilweise noch nicht endgültig abgeschlossen waren sowie noch nicht grundbuchlich umgesetzt sind und auch die konkrete Zuweisung von Flächen teilweise noch nicht feststeht, wurden die prognostizierten Auswirkungen des Vorhabens auf diese Betriebe vorsorglich in vollem Umfang in die Abwägung eingestellt.

4.10.3.1 Betrieb E0038

Die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat die Auswirkungen des Vorhabens auf den landwirtschaftlichen Betrieb der Einwender gutachterlich untersuchen lassen. Zusätzlich wurde zu den vom o.g. Gutachter erstellten Gutachten in Abstimmung zwischen Einwendern und Vorhabensträgerin ein Gutachten bei Herrn Bußmann, welcher von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen als Sachverständiger für Aufwuchs und Aufwuchsschäden sowie die Bewertung bebauter und unbebauter Grundstücke öffentlich bestellt und vereidigt ist, in Auftrag gegeben.

Der Betrieb ist durch die Lage der Hofstelle und des überwiegenden Teils der Flächen zwischen der Bahnlinie (Hafenbahn) und der Waltershofer Straße gekennzeichnet. Es handelt sich um einen als Vollerwerb geführten Futterbaubetrieb mit der Spezialisierung auf Rindfleischerzeugung auf der Basis einer Mutterkuhhaltung. Eine Besonderheit stellt die Vermarktung dar, die in Bezug auf das Rindfleisch überwiegend auf dem Wege einer Direktvermarktung erfolgt. Des Weiteren wird auch beim Verkauf von Zucht- und Masttieren der direkte Absatzweg an Tierhalter gewählt. Durch das Ausschalten des Zwischenhandels können somit insgesamt deutliche Mehreinnahmen realisiert werden, die für den Betrieb von hoher wirtschaftlicher Bedeutung sind. Die betriebliche landwirtschaftliche Fläche umfasst insgesamt rd. 30,1 ha, hiervon sind rd. 8,4 ha Eigenland und rd. 21,7 ha Pachtland. Es wird ausschließlich Grünland bewirtschaftet.

Der geplante Bau der A26 zieht eine Durchschneidung der südlich der Hofstelle liegenden Kernfläche des Betriebes nach sich, die bisher vollständig direkt an die Hofstelle angeschlossen ist und

folglich den bewertungsrechtlich relevanten Sonderstatus „Hofanschlußfläche“ aufweist. Der Hofanschluß ermöglicht eine geschlossene Bewirtschaftung, insbesondere eine Weidewirtschaft, direkt von der Hofstelle aus. Der Bau der A26 entzieht zunächst in nicht geringem Umfang für die Trasse benötigte Fläche, teils dauerhaft, teils vorübergehend. Es kommt hinzu, dass einige an den Trassenverlauf angrenzende Teilbereiche dauerhaft belastet werden. Die abgetrennte Fläche kann nur noch unter Inkaufnahme von diversen erheblichen Erschwernissen, zusätzlichen Arbeiten und vor allem zusätzlichen Kosten weiter bewirtschaftet werden. Während der Bauphase der A26 wird es weiterhin erforderlich, die Waltershofer Straße wegen der Erstellung eines Brückenbauwerkes zu verlegen. Für diese Verlegung wird Eigentumsfläche des Betriebs östlich der Waltershofer Straße in Anspruch genommen. Zugleich ist davon auszugehen, dass eine Nutzbarkeit dieser Eigentumsfläche für landwirtschaftliche Zwecke nach der Bauphase nicht mehr möglich sein wird.

Hieraus wird deutlich, dass die vorhabensbedingte Durchschneidung der südlich der Hofstelle liegenden Kernfläche des Betriebes zu einer Existenzgefährdung für den Betrieb der Einwender führt. Unter der Voraussetzung der Bereitstellung eines Mindestmaßes an Ersatzland und notwendigen, umfangreichen betrieblichen Anpassungsmaßnahmen an die Situation mit der A26 bleibt eine rentable Fortführung der Bewirtschaftung allerdings möglich und die Existenzgefährdung kann damit abgewendet werden. Sollte die diesbezügliche und absehbare endgültige Einigung, über die es bereits Vereinbarungen zwischen der Vorhabensträgerin und Einwender gibt, allerdings wider Erwarten scheitern, werden die wirtschaftlichen Folgen gravierend sein und die Wahrscheinlichkeit einer Existenzgefährdung könnte sich realisieren. Die Planfeststellungsbehörde hat sich trotz dieser Existenzgefährdung für die Zulassung der Verwirklichung des Vorhabens entschieden und dabei die möglichen Folgen für den Einwender berücksichtigt. Die Schaffung einer neuen Verkehrsverbindung zur besseren verkehrlichen Anbindung des Unterelberaums und der dortigen privaten, gewerblichen und industriellen Ansiedlungen, zur Entlastung der vorhandenen und überlasteten Straßen und Ortsdurchfahrten zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des derzeitigen und des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens und zur Reduzierung von Umweltbelastungen entlang der vorhandenen, zu entlastenden Straßen unter Sicherstellung eines angemessenen Lärmschutzes entlang der neuen A26 und der ausgebauten A7 sowohl für die Anlieger als auch für das benachbarte Europäische Vogelschutzgebiet überwiegen die - wenn auch gewichtigen - der Einwender am Erhalt ihres Betriebes sowie ihres Eigentums. Die Höhe der in diesem Fall zu leistenden Entschädigung bleibt dem gesonderten Verfahren nach § 19a FStRG, gegebenenfalls gefolgt von einem Enteignungsverfahren, vorbehalten, vgl. hierzu auch Ziffer 3.6.

Sollte die Einigung dagegen erfolgen, ist eine Rücknahme der Einwendungen vereinbart. Soweit dies nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geschieht, erledigen sich die hier getroffenen Entscheidungen und an ihre Stelle treten die zwischen Vorhabensträgerin und Einwendern getroffene Vereinbarung.

Die Einwender haben in ihrer Einwendung über die Existenzgefährdung hinaus zahlreiche Aspekte nachteiliger Auswirkungen auf ihren Betrieb, die durch den Bau der A26 befürchtet werden, geltend gemacht.

Zwischenzeitlich haben die Einwender, wie bereits erwähnt, gegenüber der Vorhabensträgerin erklärt, eine Vereinbarung über den Flächenerwerb, Erwerbsmöglichkeiten von Ersatzflächen, den Abschluss von neuen Pachtverträgen, die Herstellung neuer Wegebeziehungen auf zukünftigen Eigentums- und Pachtflächen, die Sicherstellung von Wegerechten, die Sicherstellung der Ent- und Bewässerung, Umgestaltungsmaßnahmen der Hofflächen und die Zahlung von Entschädigungsleistungen mit der FHH und der HPA, ähnlich der unter Ziffer 4.10.2 benannten Vereinbarung, abzuschließen zu wollen. Mit dieser Vereinbarung würden sämtliche Entschädigungsansprüche aufgrund der flächen- und betrieblichen Betroffenheiten geregelt.

Demnach haben sich die Einwender mit der Planung der A26 und insbesondere der daraus folgenden Flächeninanspruchnahme der im Eigentum stehenden oder gepachteten Flächen bereits jetzt grundsätzlich einverstanden erklärt und sich die seitens der Einwender erhobenen Einwendungen damit inhaltlich dem Grunde nach erledigt. Da die Einwendungen jedoch formal nicht zurückgenommen worden sind und die endgültige Unterzeichnung der Vereinbarung noch aussteht, muss im Folgenden vorsorglich dennoch hierüber entschieden werden.

In der Einwendung zur ersten Auslegung sind zahlreiche Aspekte hinsichtlich des erstellten Gutachtens über die Existenzbedrohung, die aus den vorhabensbedingten Auswirkungen der beantragten Maßnahme entsteht, geltend gemacht worden. Von Seiten der Einwender besteht Einvernehmen über das Vorliegen der Existenzbedrohung an sich, nicht jedoch hinsichtlich der Details zur Ermittlung der Höhe der zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen. Da über die Höhe der Entschädigung nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden wird und Einigkeit hinsichtlich der Existenzbedrohung dem Grunde nach vorliegt, muss über die Einwendungen hinsichtlich der Details bezüglich der Höhe der ermittelten Entschädigung im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden. Sie wird im Entschädigungs- bzw. Enteignungsverfahren festgesetzt, sofern die angestrebte Einigung zwischen Vorhabensträgerin und Einwendern nicht zwischenzeitlich zustande kommt, s. o.

Sofern die Einwender allgemein den Flächenverlust benennen, so ist dieser nicht vollständig und unmittelbar durch den Bau der A26 verursacht. Der Betrieb verliert auch in erheblichem Maße Betriebsflächen, da Pachtverträge nicht verlängert worden sind oder nicht verlängert werden. Ein Grundwesen jeder Pachtung besteht darin, dass diese zeitlich befristet ist.

Weiterhin sind mit den beantragten Planänderungen für die Einwender auch Minderungen ihrer Beeinträchtigungen verbunden. Hier sind z. B. die Viehtrift über das östliche Tunnelportal, zusätzliche Lärmschutzwände und Bewässerungseinrichtungen zu nennen. Dadurch haben sich einige Punkte der Einwendung erledigt, da sie im Sinne der Einwender in der Planung berücksichtigt worden sind.

Folgende Einwendungen wurden vorgetragen:

- Die Betroffenen gehen davon aus, dass durch den Wegfall der südlich der Autobahn liegenden Betriebsflächen der landwirtschaftliche Betrieb aufgegeben oder komplett an einen vollständigen neuen Ersatzstandort verlagert werden muss. Von Umwegen kann keine Rede sein, sondern es geht

aus ihrer Sicht um den vollständigen Verlust des Betriebes vor Ort und damit die Notwendigkeit, diesen gegebenenfalls an einem geeigneten neuen und ebenso ertragsfähigen Ersatzstandort fortzusetzen.

Vorhabensträgerin: *Die Planungsfolge Umweltschäden entsteht im Wesentlichen durch die Zerschneidung der Betriebsflächen infolge der A26. Die Betriebsflächen südlich der A26 verlieren den direkten Hofanschluss, sie können aber weiter bewirtschaftet werden, wenn auch verbunden mit erhöhtem Aufwand und betrieblichen Anpassungsmaßnahmen. Wenn der erhöhte Aufwand durch die Familienmitglieder nicht geleistet werden kann, müssen ggfls. Fremdarbeitskräfte herangezogen werden oder andere geeignete Anpassungsmaßnahmen vorgenommen werden.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Die Bestimmung der Höhe der zu zahlenden Entschädigungen bleibt zunächst dem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vorbehalten, vgl. § 19a FStrG. Sofern keine Einigung zustande kommt, sind die Flächeninanspruchnahmen im Wege der Enteignung zu entschädigen. Hierzu gehört auch die Entschädigung für Umwege, soweit diese trotz der Minderungen z.B. durch die Viehtrift weiterhin vorliegen und sich im Detail als unzumutbar erweisen.**

- Eine Umlegung der Waltershofer Straße in östlicher Richtung auf die landwirtschaftlichen Flächen während der Bauphase ist nicht akzeptabel. Auf der Westseite hat die Freie und Hansestadt Hamburg Eigentumsflächen, die für diese vorübergehende Straßenverlegung genutzt werden können. Die Nutzflächen der Einwender wären nach der Umlegung so dauerhaft geschädigt, dass sie für eine Landwirtschaft nicht mehr gebraucht werden könnten, eine Rekultivierung in den früheren qualitativen Zustand ist undenkbar.

Vorhabensträgerin: *Die Umfahrung der Waltershofer Straße wurde im Rahmen der 1. Planänderung nach Westen auf die in der Einwendung genannten Eigentumsflächen der FHH verlegt. Von der notwendigen Umverlegung sind nunmehr keine privaten Eigentumsflächen des Einwenders betroffen. Die von der Maßnahme betroffenen Pachtflächen wurden von der FHH bereits gekündigt. Östlich der heutigen Waltershofer Straße werden die privaten Eigentumsflächen des Einwenders jedoch nach wie vor z.T. für die Umverlegung des Leitungspaketes Waltershofer Straße benötigt. Auch diese westlich der Waltershofer Straße zu verlegen, wäre aufgrund der Tatsache, dass eine bautechnische Integration des Leitungspaketes in die umverlegte Waltershofer Straße aufgrund des Baugrundes nicht möglich ist, nur unter Nutzung der hofnahen Flurstücke 553, 554 und 555 möglich, die sich wiederum im Eigentum der Einwender befinden. Da diese als Weideflächen genutzt werden, während die östlich in Anspruch zu nehmenden Flächen Grünlandflächen sind, ist die weniger schwer wiegende Inanspruchnahme diejenige östlich der Waltershofer Straße. Nach der Durchführung der Leitungsumverlegung können die hiervon betroffenen Bereich ggf. als landwirtschaftliche Flächen wieder durch den Einwender genutzt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Schwerpunkt der Beeinträchtigung, die Anlage einer temporären Umfahrung der Waltershofer Straße, hat sich durch die 1. Planänderung erledigt. Die verbleibende Leitungsverlegung lässt sich nicht vermeiden, jedoch sind die damit einhergehenden Beeinträchtigungen des Bodens deutlich geringer, sodass die Flächen nach Beendigung der Leitungsverlegung wieder als landwirtschaftliche Flächen genutzt werden können. Im Übrigen werden sowohl die temporäre Inanspruchnahme als auch eventuell verbleibende Schädigungen entschädigt.

- Der schwerwiegenden Betroffenheit muss Rechnung getragen werden durch umfassende Regelungen schon in dem Planfeststellungsbeschluss, sofern es nicht zu einer Vereinbarung mit dem Vorhabenträger kommen sollte. Es müssen durch Nebenbestimmungen zugunsten der Einwender verbindliche Regelungen vorgesehen werden, welche einen sachlich und wirtschaftlich angemessenen Ausgleich für die Nachteile der Planung gewährleisten.

Eine Verlagerung des Problems der drohenden Existenzvernichtung auf die nachfolgenden Verhandlungen über Grunderwerb und Enteignungsentschädigung ist nicht ausreichend. Vielmehr wird beansprucht, die Folgen des Bauvorhabens für den landwirtschaftlichen Betrieb bereits auf der Stufe der Planfeststellung zu prüfen und abzuwägen sowie durch geeignete Festsetzungen zugunsten der Betroffenen weitest möglich zumutbar und erträglich zu gestalten.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin hat die Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis genommen und steht in Verhandlungen mit dem Einwender.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Betrieb sind umfänglich erfasst und Bestandteil der Abwägung. Es wird davon ausgegangen, dass das Vorhaben den Betrieb so stark beeinträchtigt, dass von einer Existenzgefährdung auszugehen ist, s.o. Die Höhe der zu leistenden Entschädigung wird in dem Planfeststellungsverfahren nachgelagerten Entschädigungsverfahren bzw. dem Enteignungsverfahren ermittelt, vgl. § 19a FStrG, soweit sich Vorhabensträgerin und Einwender nicht bereits zuvor haben gütlich einigen können. Da der Entschädigungsanspruch demnach durch diesen Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt ist, wird der Konflikt vollständig gelöst, soweit er dem Planfeststellungsverfahren obliegt.

- Die Bauarbeiten zum Umbau der 110-KV-Freileitungen auf den Grundstücken der Einwender beginnen bereits vor dem Bau der A26 und werden ebenso wie diese 5 Jahre dauern, vgl. Bauwerksverzeichnis Nr. 16.19. Die Einwender sind von beiden Verfahren betroffen und beanspruchen deshalb eine Gesamtbetrachtung der Belastung ihrer Flächen und ihres Betriebes.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin kann nur zu ihrem eigenen Vorhaben Stellung nehmen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Einwendungen, die zum Verfahren der 110-KV-Freileitung gemacht worden sind, sind im dortigen Verfahren zu klären.

Die Beurteilung von Eingriffen eines zeitlich und rechtlich getrennten Verfahrens ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

- Die Leitungen (vgl. Bauwerksverzeichnis Nr. 16.20-28) können aus Sicht der Einwender auch westlich der Waltershofer Straße auf den städtischen Flächen verlegt werden. Die Erschütterungen sind auf der Westseite der Waltershofer Straße ebenso stark wie bereits heute innerhalb der Waltershofer Straße, so dass eine zusätzliche Belastung nicht besteht. Darüber hinaus sollten die Leitungen eigentlich einen zureichenden technischen Schutz gegen Erschütterungen aufweisen, was das Überfahren mit schweren Fahrzeugen angeht, so dass Leitungsbruch in keinem Fall zu erwarten wäre.

Vorhabensträgerin: *Der Vorhabenträger hat dem Einwender ein Ankaufsangebot für seine Flächen unterbreitet, das auch die von der Leitungstrasse betroffenen Flächen beinhaltet. Für die Bautätigkeiten sollen in diesem Bereich alle Flächen innerhalb der Eingriffsgrenze erworben werden.*

Aufgrund der Komplexität der Bautätigkeiten zur Überführung der Waltershofer Straße über die A26 unter laufendem Verkehr müssen Leitungsverlegungen und die Umfahrung der Baustelle zeitlich und örtlich entkoppelt werden. Die Baustellenumfahrung erfolgt westlich der Waltershofer Straße in bereits beengten Verhältnissen, so dass eine zusätzliche Leitungstrasse für mehrere Medien hier keinen Platz mehr hat.

Die von der Leitungsumverlegung betroffenen Eigentumsflächen des Einwenders werden lediglich bauzeitlich in Anspruch genommen. Der Vorhabenträger sichert zu, mit dem Einwender nach Abschluss der Bautätigkeiten in Verhandlung über eine Rückpachtung der rekultivierten und nicht mehr benötigten Flächen zu treten.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme der Flächen der Einwender ist zulässig, da eine Leitungsverlegung auf der anderen Seite der Waltershofer Straße aus Platzgründen nicht möglich ist bzw. zu deutlich stärkeren Auswirkungen führen würde.

- Benötigt wird außerdem eine Überführung des Hausstromanschlusses für die Zaunanlagen entlang des Weges, d.h. es muss ein Kabel verlegt werden.

Vorhabensträgerin: *Der Hausstromanschluss wird auf Kosten der Vorhabensträgerin verlegt, dies ist Gegenstand der Gütevereinbarung.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Nebenbestimmung 2.20 verwiesen

- Hinsichtlich des Zeitpunktes ist relevant, dass die Viehtrift rechtzeitig benutzbar wird, um den Hofanschluss der südlichen Weideflächen jederzeit uneingeschränkt zu erhalten, insbesondere auch schon ab Beginn der Bauarbeiten.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin trägt die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung seiner Anlagen. Die Zaunanlage steht im baulichen Zusammenhang mit der Überfahrt und stellt sicher, dass das Vieh weder auf die Hafenanlage gerät, noch die Viehtrift verlässt. Die Vorhabensträgerin trägt somit auch die Kosten der Unterhaltung bzw. überträgt diese an den Unterhaltungspflichtigen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung hat sich erledigt. Die Vorhabensträgerin hat die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung ihre Anlagen zu tragen. Dies schließt auch die Zaunanlage ein.**

- Auch der Wirtschaftsweg östlich der Bahnanlage ist eine Viehtrift. Dieser Weg muss ausbruchssicher gebaut werden. Die Kosten für den Bau und die Unterhaltung der Viehtrift einschließlich der Zaunanlage sowie der beiderseitigen Lärmschutzwände muss zulasten des Vorhabenträgers gehen.

Vorhabensträgerin: *Der Zaun wird im Zuge der Ausführungsplanung vorgesehen. Die Herstellungskosten und Unterhaltungskosten für die Überführung, den Weg und die Grabenüberfahrt trägt die Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung hat sich erledigt. Die Vorhabensträgerin hat die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung ihrer Anlagen zu tragen. Dies schließt auch die Zaunanlage ein.**

4.10.3.2 Betrieb E0039

Die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat die Auswirkungen des Vorhabens auf den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders gutachterlich untersuchen lassen.

Die Trasse der A26 verläuft ca. 550 m südlich der Hofstelle. Sie durchschneidet sowohl Eigentums- als auch Pachtflächen sowie gleichermaßen Obstbau- und Grünlandflächen. Von der Baumaßnahme sind insgesamt 6 Flurstücke betroffen. Durch den Bau der BAB-Überführung „Moorburger Alter Deich“ werden dem Betrieb verschiedene Flächen Grünland durch die BAB-Trasse entzogen. Bei den Flächen handelt es sich ausschließlich um von der FHH gepachtetes Grünland. Für ein Flurstück gilt jedoch ein Sonderkündigungsrecht der FHH für den Fall der vorzeitigen Inanspruchnahme der Pachtflächen für den Bau der A26 bzw. für die Schaffung von Kompensationsflächen für den Bau der A26 sowie für die Hafenerweiterung. Für zwei Flurstücke im Bereich der geplanten Überführung „Moorburger Alter Deich“ wurde ein Pachtvertrag auf unbegrenzte Zeit geschlossen. Dieser ist jährlich kündbar. Die Laufzeit des für drei weitere Flurstücke abgeschlossenen Pachtvertrages endet am 31.12.2018. Zum Erreichen der eigenen und der gepachteten Flächen können nach dem Bau der Autobahntrasse keine Privatwege mehr genutzt werden. Die Flächen müssen entweder über die „Waltershofer Straße“ oder über die Straße „Moorburger Hinterdeich“ angefahren werden.

Von erheblicher Bedeutung für den Betrieb ist, dass sämtliche südlich der Trasse verbleibenden Obstbauflächen nicht mehr obstbaulich genutzt werden können, d. h. es kommt lediglich eine Nutzung als Dauergrünland in Betracht.

Folgende Maßnahmen sind geeignet, um die Existenzgefährdung abzuwenden:

Die südlich der Trasse verbleibende bisherige Obstbaufläche kann nur noch als Grünland genutzt werden. Als Kompensation kann dem Betrieb die derzeit von der FHH gepachtete, nördlich der Trasse liegende Obstbaufläche im Tausch mit den abgetrennten Obstbauflächen zu Eigentum übertragen werden. Damit könnte der Verlust an obstbaufähiger Fläche neutralisiert werden.

Veränderungen von vorhandenen Anlagen und Be- und Entwässerung können durch Neuanlagen kompensiert werden.

Es wird deutlich, dass der vorhabenbedingte Flächenentzug sowie die Nutzungsänderungen der südlich der A26 liegenden Flächen zu einer Existenzgefährdung für den Betrieb des Einwenders führt. Sollte der bereits geschlossene Kaufvertrag zwischen Vorhabensträgerin und Einwender wider Erwarten nicht grundbuchlich umgesetzt werden, werden die wirtschaftlichen Folgen gravierend sein und die Wahrscheinlichkeit einer Existenzgefährdung könnte sich realisieren. Die Planfeststellungsbehörde hat sich trotz dieser Existenzgefährdung für die Zulassung der Verwirklichung des Vorhabens entschieden und dabei die möglichen Folgen für den Einwender berücksichtigt. Die Schaffung einer neuen Verkehrsverbindung zur besseren verkehrlichen Anbindung des Untereelberaums und der dortigen privaten, gewerblichen und industriellen Ansiedlungen, zur Entlastung der vorhandenen und überlasteten Straßen und Ortsdurchfahrten zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des derzeitigen und des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens und zur Reduzierung von Umweltbelastungen entlang der vorhandenen, zu entlastenden Straßen unter Sicherstellung eines angemessenen Lärmschutzes entlang der neuen A26 und der ausgebauten A7 sowohl für die Anlieger als auch für das benachbarte Europäische Vogelschutzgebiet überwiegen die - wenn auch gewichtigen - der Einwender am Erhalt ihres Betriebes sowie ihres Eigentums. Die Höhe der in diesem Fall zu leistenden Entschädigung bleibt dem gesonderten Verfahren nach § 19a FStrG, gegebenenfalls gefolgt von einem Enteignungsverfahren, vorbehalten, vgl. hierzu auch Ziffer 3.6.

Folgende Einwendungen wurden darüber hinaus vorgetragen:

- Weder die Obst- noch die Grünlandflächen verfügen über ein Grabensystem zur Entwässerung. Die Flächen sind gepoldert und werden über eine Polderpumpe entwässert, die zukünftig auf den Flächen des Betrieb nördlich der Trasse der A26 liegen wird. Es ist also erforderlich, die Entwässerung weiter sicher zu stellen, und zwar am besten durch die Anlage einer Stromverbindung und einer Polderpumpe mit Anschluss an die vorhandenen Drainagen auf einem Flurstück der FHH. Die Unterhaltungslast für die Pumpe obliegt dann dem Eigentümer.

Der Einwender strebt eine Vereinbarung über die Kostenübernahme mit dem Vorhabensträger an, dann müsste keine Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden, außer

der Anordnung, dass von der vorhandenen Stromzuleitung nördlich der Trasse ein Anschluss nach südlich der Trasse gezogen wird.

Vorhabensträgerin: Die bestehende Polderpumpe befindet sich nördlich der zukünftigen A26 und wird für die Polderung der nördlichen Flächen auch weiterhin benötigt. Für die Entwässerung der südlichen Flächen wird durch die Vorhabensträgerin im Rahmen der Herstellung der A26 eine neue Stromversorgung hergestellt. Die Stromversorgung sowie die zukünftige Polderpumpe befinden sich auf Flächen der FHH, die langfristig an den Einwender verpachtet sind. Die Entwässerungseinrichtungen (Drainagen/Pumpen) werden nach Abstimmung mit dem Einwender durch ihn hergestellt. Gem. AVB-L Punkt 9 zum Pachtvertrag ist der Pächter u.a. zur Unterhaltung von Anlagen, Gräben und Drainage-Anlagen verpflichtet. Nach Beendigung des Pachtverhältnisses hat der Pächter das Pachtobjekt gem. Punkt 21 AVB-L geräumt und frei von in seinem Eigentum stehenden Anlagen (Drainagen & Polderpumpe) freizumachen. Zukünftig sind die Eigentums-/Unterhaltungsverhältnisse wie folgt geregelt: Die Stromleitung befindet sich im Eigentum der FHH. Die Unterhaltungslast für die Leitungen und Entwässerungsanlagen ergeben sich aus den AVB-L zum Pachtvertrag. Die Polderpumpe befindet sich im Eigentum des Pächters, wofür er die Unterhaltungslast trägt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich erledigt. Die Unterhaltungslast für die Leitungen und Entwässerungsanlagen sowie das Eigentum und die Unterhaltungslast für die Polderpumpe sind vertraglich geregelt worden. Der Verlauf der Stromleitung ist im Lageplan 07 dargestellt. Die Leitung schließt im Norden auf dem Flurstück 714 Moorburg an die bestehende Leitung an, wird über die Flurstücke 721, 834, 836, 843 und 2117 der Gemarkung Moorburg geführt und bindet auf dem Flurstück 848, südlich der A26, wieder an die Bestandsleitung an. Für die südlichen Flächen wird die Stromversorgung durch die Vorhabensträgerin hergestellt.

- Zu den Flächen südlich der A26 besteht keine rechtlich gesicherte Zufahrt, nachdem die Autobahn gebaut ist, weder von der Straße Moorburger Alter Deich noch von der Waltershofer Straße. Es wird vor Baubeginn eine rechtlich gesicherte Zufahrt erwartet.

Vorhabensträgerin: Für die Flächen südlich der A26 ist eine Zufahrt über Moorburger Alter Deich vorgesehen. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit wird der Straßenbaulastträger die Wegegrundstücke im erforderlichen Umfang erwerben; siehe Unterlage 1, Erläuterungsbericht, 4.3.8. Mit dem Einwender wurde eine Einigung erzielt, dass er seine Flächen südlich der A26 sowohl über den Moorburger Alter Deich als auch über die Grünbrücke westlich der Waltershofer Bahn erreichen kann.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich erledigt. Die Erreichbarkeit der benannten Flächen ist mit dem vorgesehenen Wegekonzept sichergestellt.

4.10.3.3 Betrieb E0052

Die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat die Auswirkungen des Vorhabens auf den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders gutachterlich untersuchen lassen.

Die östlich liegende Kernfläche des Betriebes wird in der Weise durchtrennt, dass rund 60,0 % der Fläche südlich der Trasse verbleiben. Eine kleinere gepachtete Fläche im Trassenbereich wird durch Überbauung verloren gehen. Dadurch verbleibt lediglich noch eine unwirtschaftliche Restfläche, so dass es insgesamt zu einem Totalverlust kommt. Der westlich liegende Flächenstreifen „Moorburger Alter Deich“ wird zu einen durchschnitten. Zum anderen wird durch die Trasse und durch die Wirtschaftswegüberführung Fläche vollständig entzogen. Insgesamt gehen dem Betrieb ca. 10 ha Weidefläche verloren.

Aus dem Gutachten ergibt sich, dass bereits beim Bau der Reithalle im Jahr 2005 berücksichtigt worden war, dass die Hofstellenfläche lediglich bis zum Jahr 2018 gepachtet ist, die Pachtverträge für die Weideflächen jährlich gekündigt werden können und dass eine Verlängerung der Verträge bedingt durch die Planungen zum Bau der A26, zur Hafenerweiterung und zum Bau der Hafenbahn mit erheblichen Unsicherheiten verbunden ist.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass der Betrieb mit dem Bau der Autobahntrasse bereits kurzfristig nicht mehr die sogenannte kritische Auslastungsgrenze erreichen wird, welche die Voraussetzung für eine rentable Betriebsführung und Sicherung der wirtschaftlichen Existenz darstellt. Ohne die Möglichkeit, Ersatzflächen pachten zu können, müsste, um den zu erwartenden Schaden so gering wie möglich zu halten, der Betrieb aufgegeben werden.

Um die Existenzgefährdung abzuwenden, hat die Vorhabensträgerin mit der Einwenderin einen Pachtvertrag über Ersatzflächen abgeschlossen. Für den Fall, dass der bereits geschlossene Pachtvertrag zwischen Vorhabensträgerin und Einwenderin keinen Bestand haben sollte und sich die Existenzgefährdung realisiert, hat sich die Planfeststellungsbehörde dennoch für die Zulassung der Verwirklichung des Vorhabens entschieden und dabei die möglichen Folgen für den Einwender berücksichtigt. Die Schaffung einer neuen Verkehrsverbindung zur besseren verkehrlichen Anbindung des Unterelberaums und der dortigen privaten, gewerblichen und industriellen Ansiedlungen, zur Entlastung der vorhandenen und überlasteten Straßen und Ortsdurchfahrten zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des derzeitigen und des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens und zur Reduzierung von Umweltbelastungen entlang der vorhandenen, zu entlastenden Straßen unter Sicherstellung eines angemessenen Lärmschutzes entlang der neuen A26 und der ausgebauten A7 sowohl für die Anlieger als auch für das benachbarte Europäische Vogelschutzgebiet überwiegen die - wenn auch gewichtigen - der Einwender am Erhalt ihres Betriebes sowie ihres Eigentums. In diesem Fall müssten die wirtschaftlichen Folgen entschädigt werden. Die Höhe der in diesem Fall zu leistenden Entschädigung bleibt dem gesonderten Verfahren nach § 19a FStrG, gegebenenfalls gefolgt von einem Enteignungsverfahren, vorbehalten, vgl. hierzu auch Ziffer 3.6.

4.10.3.4 Betrieb E0060

Die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat die Auswirkungen des Vorhabens auf den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders gutachterlich untersuchen lassen. In dem Gutachten wurde eine Existenzbedrohung durch die Auswirkungen des Vorhabens festgestellt, die sich insbesondere aus dem Flächenentzug sowie der Abtrennung der südlich der Trasse liegenden Flächen und daraus erforderlich werdenden Umwegen ergibt. Der weitaus überwiegende Teil der abgetrennten Betriebsfläche ist Pachtland.

Als vordringlich realisierbare Anpassungsmaßnahme an die veränderte Betriebssituation zur Verhinderung der Existenzbedrohung erweist sich die Fortführung des Betriebes mit Weiterbewirtschaftung der durch die A26 abgetrennten südlichen Flächen des Betriebes unter Inkaufnahme von erheblicher zusätzlicher Arbeit und zusätzlichen Kosten.

Zwischenzeitlich wurden die bestehenden Pachtverträge, soweit die betroffenen Grundstücke für die Trasse benötigt werden, gekündigt und hat der Einwender die für das Vorhaben benötigten Flächen an die Vorhabensträgerin verkauft. Sollte der bereits geschlossene Kaufvertrag zwischen Vorhabensträgerin und Einwender wider Erwarten nicht grundbuchlich umgesetzt werden, werden die wirtschaftlichen Folgen gravierend sein und die Wahrscheinlichkeit einer Existenzgefährdung könnte sich realisieren. Die Planfeststellungsbehörde hat sich trotz dieser Existenzgefährdung für die Verwirklichung des Vorhabens entschieden und dabei die möglichen Folgen für den Einwender berücksichtigt. Die Schaffung einer neuen Verkehrsverbindung zur besseren verkehrlichen Anbindung des Untereelberaums und der dortigen privaten, gewerblichen und industriellen Ansiedlungen, zur Entlastung der vorhandenen und überlasteten Straßen und Ortsdurchfahrten zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des derzeitigen und des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens und zur Reduzierung von Umweltbelastungen entlang der vorhandenen, zu entlastenden Straßen unter Sicherstellung eines angemessenen Lärmschutzes entlang der neuen A26 und der ausgebauten A7 sowohl für die Anlieger als auch für das benachbarte Europäische Vogelschutzgebiet überwiegen die - wenn auch gewichtigen - der Einwender am Erhalt ihres Betriebes sowie ihres Eigentums. Die Höhe der in diesem Fall zu leistenden Entschädigung bleibt dem gesonderten Verfahren nach § 19a FStRG, gegebenenfalls gefolgt von einem Enteignungsverfahren, vorbehalten, vgl. hierzu auch Ziffer 3.6.

Folgende Einwendungen wurden darüber hinaus vorgetragen:

- Der Bau einer Autobahn in nur 100 m Entfernung von den Häusern an der Straße Hinterdeich ist nicht hinnehmbar. Bewohner und Eigentümer müssen Nachteile und Wertminderungen ihrer Häuser entschädigungslos hinnehmen. Allein deshalb müsste die Trasse weiter nach Süden verschoben werden - dann wäre der Wertverlust zumindest abgemildert.

Vorhabensträgerin: *An der Straße Hinterdeich beträgt der Abstand zwischen Lärmschutzwand und nächstgelegenen Wohngebäude ca. 110 m.*

Eine eventuelle Wertminderung von Grundstücken und Immobilien ist nach der geltenden Rechtslage nicht entschädigungsfähig, da es sich nicht um eine Folge einer direkten Inanspruchnahme handelt. Eine Südverschiebung der A26 ist durch eine eventuelle Wertminderung nicht zu rechtfertigen und ist wegen des südlich angrenzenden Vogelschutzgebietes rechtlich nicht durchsetzbar. Eine Südverschiebung der Trasse wäre gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG in Verbindung mit Artikel 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie (RL 92/43/EWG) unzulässig, da es zumutbare Alternativen gäbe (vergleiche Unterlage 14.2).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Trasse ist bewusst zwischen Vogelschutzgebiet, Obstbauflächen und Anlieger so angeordnet worden, die jeweiligen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Jede größere Verschiebung führte zu stärkeren Beeinträchtigungen der hiervon betroffenen Rechte und Belange. Die aufgrund des relativ großen Abstandes zumutbaren Beeinträchtigungen führen auch nicht zu unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen. Dies gilt insbesondere auch für Lärmauswirkungen sowie die Luftschadstoffimmissionen. Es wird auf Ziffern 2.23, 3.6, 4.7 und 4.9.2 verwiesen.

- Die Wege, die nördlich und südlich gebaut werden, sind nur wegen der A26 nötig. Deshalb fordere ich, diese auf dem Eigentum der Bundesrepublik zu bauen.

Vorhabensträgerin: *Soweit von den derzeitigen Eigentümern gewünscht, wird der Bund die Wegegrundstücke in sein Eigentum übernehmen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich erledigt. Es wird auf Ziffer 2.29 verwiesen.

- Es gibt keine rechtlich gesicherte Zufahrt der Flächen südlich der A26 nach deren Bau. Die Zufahrt über den Moorburger Alten Deich und Moorburger Hinterdeich ist von den Eigentümern nur geduldet.

Vorhabensträgerin: *Für die Flächen südlich der A26 ist eine Zufahrt über Moorburger Alter Deich vorgesehen. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit wird der Straßenbaustraßenbauer die Wegegrundstücke im erforderlichen Umfang erwerben; siehe Unterlage 1 Erläuterungsbericht Kap. 4.3.8. Die Lage der Grundstückszufahrten werden i.R. der Ausführungsplanung mit den Eigentümern/Pächtern abgestimmt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die dauerhafte Erreichbarkeit der Flächen ist mit dem vorgesehenen Wegekonzept sichergestellt. Die Abstimmung der individuellen Lage mit den jeweiligen Eigentümern kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

- Für den Mehraufwand, der meinem Betrieb durch den Bau der A26 entsteht, fordere ich eine Entschädigung.

Vorhabensträgerin: *Eventuelle Entschädigungen werden ggfls. in einem der Planfeststellung gesondert nachgeordneten Entschädigungsverfahren behandelt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich erledigt. In der Vereinbarung zwischen der FHH und den Flächenbetroffenen vom Dezember 2014 sind der Grunderwerb und betriebliche Ausgleichszahlungen geregelt. Damit ist auch der betriebliche Mehraufwand abgegolten, vgl. Ziffer 4.10.2.

4.10.3.5 Betrieb E0072

Die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat die Auswirkungen des Vorhabens auf den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders gutachterlich untersuchen lassen.

Mit dem Betrieb liegt ein im Nebenerwerb geführter Obstbaubetrieb vor, dessen Hofstelle an der Straße Moorburger Elbdeich liegt. Der Betrieb verfügt über insgesamt rd. 17 ha landwirtschaftliche Flächen, wobei es sich ausschließlich um Eigentumsfläche handelt. Aufgrund der Spezialisierung auf Obstbau wird das 10 ha umfassende Grünland nicht mehr benötigt, es ist deshalb verpachtet. Von den insgesamt 7 ha Obstbau werden 5 ha intensiv bewirtschaftet, das erzeugte Obst (Äpfel) wird zu einem erheblichen Teil direkt vermarktet.

Unterhalb der Obersten Untenburger Wetterung verläuft die A26-Trasse. Nördlich dieses Vorfluters liegt die bewirtschaftete Obstbaufläche, wohingegen die südlich davon liegende Fläche Grünland ist. Da es sich um die Inanspruchnahme einer Fläche von lediglich etwa 1 ha handelt und diese verpachtet ist, erfolgt kein direkter Eingriff in den ausgeübten Betrieb. Es gehen lediglich die Pachteinahmen verloren. Selbst bei einer eigenen Bewirtschaftung würde hierdurch keine Existenzgefährdung ausgelöst, da die 1,0 ha bei ungefähr 17,0 ha Gesamtfläche einem Anteil von 5,9 % entsprechen und dieser Wert deutlich unter dem Erfahrungswert von 10,0 % liegt, der unter ungünstigen Umständen eine Existenzgefährdung auslösen kann.

Da die A26-Trasse nicht in den laufenden Betrieb eingreift, wird lediglich ein wirtschaftlicher Schaden verursacht, der die Existenzgrundlage nicht berührt und ohne Weiteres durch eine entsprechende Entschädigungsleistung kompensiert werden kann. Im Übrigen ist zwischen der Vorhabensträgerin und dem Einwender ein Kaufvertrag abgeschlossen inklusive der Bereitstellung von Ersatzflächen sowie dem Zugeständnis von Geil und Gare für betriebliche Anpassungen. Insoweit erübrigen sich an dieser Stelle Überlegungen dahingehend, wie eine Existenzgefährdung abgewendet werden könnte.

Folgende Einwendungen wurden darüber hinaus vorgetragen:

- Über die landwirtschaftlichen Betriebe in Moorburg sind Gutachten erstellt worden. Mit Ausnahme meines Betriebes sind alle Betriebe als existenzgefährdet eingestuft worden. Dies stellt eine grobe Benachteiligung meines Betriebes dar. Die Gründe hierfür sind vielfältig und werden im Einzelnen dargelegt.

Vorhabensträgerin: Für den Betrieb wurde lediglich eine geringere Betroffenheit durch den Entzug von rd. 1 ha landwirtschaftliche Fläche (Eigentumsfläche) festgestellt, hierbei handelt es sich um nicht selbst genutztes Grünland. Es kann zuverlässig davon ausgegangen werden, dass die mit dem Flächenentzug verbundenen wirtschaftlichen Folgen weit unterhalb derjenigen Schwelle bleiben, die im Falle einer Existenzgefährdung nach rechtlichen Kriterien überschritten werden müsste.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Betroffenheit von ungefähr 1,0 ha landwirtschaftlicher Fläche entspricht bei rd. 17,0 ha Gesamfläche einem Anteil von 5,9 %. Dieser Wert liegt deutlich unter dem Erfahrungswert von 10,0 %, der unter ungünstigen Umständen bereits eine Existenzgefährdung auslösen kann. Dieses Ergebnis des Gutachtens wird geteilt. Dies gilt umso mehr, als die Fläche nicht selbst genutzt wird, sodass keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Betrieb erfolgen, sondern lediglich die Pachteinahmen betroffen sind, die ohne Weiteres einer Entschädigungsregelung zugänglich sind. Es wird auf die o.g. Ausführungen verwiesen.

- Der Gutachter ist beauftragt worden von der Öffentlichen Hand und somit steht der Gutachter grundsätzlich in einem wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zum Auftraggeber. Die Prinzipien gutachterlichen Grundsatzes gebieten, dass der Auftraggeber kein wirtschaftliches Interesse am Urteil des Gutachtens haben darf. Es hätte zum Beispiel die Möglichkeit gegeben, über die Begutachtung von der Öffentlichen Hand informiert zu werden mit dem Hinweis auf mögliche Gutachter oder aber mit dem Hinweis auf Selbstbeauftragung eigener Gutachter.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aufgrund seiner öffentlichen Bestellung und Vereidigung ist der Gutachter grundsätzlich zur Neutralität verpflichtet. Es sind keine Gründe ersichtlich, die Anlass bieten, die Neutralität anzuzweifeln.

- Da es legitim ist, dass bei landwirtschaftlichen Betrieben generationsübergreifend gedacht und geplant wird, kann die Öffentliche Hand meiner Familie nicht entgegenhalten, dass die jetzige Betriebs-situation für das Planungssituation maßgeblich sein soll. Insbesondere wirkt der Tatbestand der Existenzgefährdung auch für die heranwachsende Generation. Es kann den Hofnachfolgern im Alter von 14 und 11 Jahren allerdings nicht zugemutet werden, bereits jetzt über die spätere Nutzung Aussagen zu treffen. Diese Umstände hätte der Gutachter im Zweifel zugunsten der Betriebsführung werten müssen.

Vorhabensträgerin: Im seinem Gutachten vom 20.06.2008 hat der Gutachter ausdrücklich die Problematik der zwangsläufig noch nicht feststehenden Hofnachfolge aufgenommen. Es wurde die im Gespräch mit Einwender getroffene Aussage in Kap. 4.4 aufgenommen, wonach eine Verkaufsbereitschaft bezüglich der südlich der A26 verbleibenden Grünlandflächen verneint wurde, um den Hofnachfolgern die Fortführung des Betriebes als Option zu erhalten.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Beurteilung der Existenzbedrohung des Betriebes ändert sich nicht dadurch, dass über die spätere Nutzung keine Aussagen getroffen werden.

- Die Nutzung von landwirtschaftlichen Eigentumsflächen ist in besonders hohem Maße durch die Generationennachfolge bestimmt. Ich nehme für mich in Anspruch, dass eine arrondierte Fläche im Gegensatz zu zwei gleich geteilten Flächen eine Existenzgefährdung für zukünftige Generationen darstellt.

***Vorhabensträgerin:** Was als Existenzgefährdung zu bewerten bzw. wie diese zu bewerten ist, ist rechtlich vorgegeben und unterliegt ausschließlich einer objektivierten Sichtweise. Eine subjektive Wahrnehmung ist hierbei nicht maßgebend. Die Durchschneidung der vollarrondierten Fläche kann schwerwiegende betriebliche Folgen nach sich ziehen. Diese treten aber nur dann ein, wenn die Gesamtfläche bewirtschaftet wird. Das ist vorliegend nicht der Fall, da das Grünland nicht selbst genutzt wird, sondern verpachtet ist.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Die Bestimmung der Höhe der zu zahlenden Entschädigungen bleibt zunächst dem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vorbehalten, vgl. § 19a FStrG. Sofern keine Einigung zustande kommt, sind die Flächeninanspruchnahmen im Wege der Enteignung zu entschädigen. Hierbei werden alle situationsspezifischen Tatbestände gewürdigt, so auch eventuelle besondere Folgen einer Zerschneidung von zusammenhängenden Grundstückflächen.

- Besonders schwer wiegt die Tatsache, dass für die anderen Betriebe ein zweites vertieftes Gutachten erstellt wurde. Für meinen Betrieb wurde dies nicht in die Wege geleitet. Ich wurde über die unterschiedliche Vorgehensweise auch nicht vom Vorhabenträger in Kenntnis gesetzt. In diesen vertieften Gutachten sollen bereits konkret Flächeninanspruchnahmen vom Gutachter aufgezeigt worden sein. Dieses ohne den Betrieb einzubinden, der den größten Flächenverlust hinzunehmen hat, stellt eine grobe Benachteiligung meiner Interessen dar. Hier wurde der Gleichheitsgrundsatz verletzt. Grundsätzlich ist diese Entwicklung der Ereignisse geeignet, von einer beabsichtigten Benachteiligung meiner Interessen auszugehen.

***Vorhabensträgerin:** Der Vorwurf der Benachteiligung, Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes und beabsichtigter Benachteiligung ist unhaltbar und wird entschieden zurückgewiesen.*

Es wurde bereits dargelegt, aus welchem Grunde die vertiefende Begutachtung im Falle des Betriebes des Einwenders nicht erfolgte. Für den Betrieb des Einwenders wurde bisher kein vertieftes Gutachten erstellt, da gemäß der ersten Begutachtung (Mährlein 2008) keine Existenzgefährdung zu erwarten ist. Für mehrere andere Betriebe war eine Existenzgefährdung zu befürchten; daher

wurden für diese Betriebe in Abstimmung mit den betroffenen Betrieben vertiefende Gutachten erstellt. Eine Einbindung des Einwenders war dafür nicht erforderlich und nicht zielführend.

Dem Gutachten vom 20.06.2008 war im Übrigen ein Lageplan beigefügt, aus dem bereits das Ausmaß des Flächenentzuges ersehen werden konnte. Die vom Einwender vorgetragene Sichtweise, sein Betrieb sei von allen Moorburger Betrieben am stärksten betroffen, ist unzutreffend und nicht nachvollziehbar. Drei der insgesamt fünf Betriebe erleiden ein vergleichbares oder höheres Maß an Eigentumsflächenentzug, und der Umfang der südlich der Trasse verbleibenden Flächen ist bei den übrigen Betrieben teils ebenfalls deutlich größer.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der beantragten Maßnahme auf den Betrieb bleiben deutlich unterhalb eines Maßes, das eine Existenzgefährdung nahelegen würde. Die Erstellung eines zweiten Gutachtens ist nicht erforderlich.

- Nach Erstellung des Gutachtens wurde keine Stellungnahme der Öffentlichen Hand angefordert. Dies verletzt das Prinzip der Stellungnahme.

Vorhabensträgerin: Das Gutachten wurde dem Einwender im Oktober 2008 zugestellt. Es oblag ihm selbst, hierzu Stellung zu beziehen, wovon er jedoch keinen Gebrauch gemacht hat. Auf Wunsch des Einwenders wurde das Gutachten außerdem seiner Rechtsvertretung ebenfalls im Oktober 2008 zugestellt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Weitere verfahrensrechtliche Beteiligungserfordernisse als die im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen und erfolgten sind nicht ersichtlich.

4.10.4 Sonstiges

4.10.4.1 Einwendung E0013

- Auf dem Land des Einwenders (Flurstück 2476, Gemarkung Francop) ist das Polderschöpfwerk I geplant. Diesem kann so derzeit nicht zugestimmt werden, da man Obstanbaufläche verlieren würde.

Vorhabensträgerin: Die Vorhabensträgerin steht mit dem Betroffenen hinsichtlich der Entschädigungsregelung in direktem Austausch. Ein Gutachten zur Ermittlung des Entschädigungsanspruchs ist erstellt, die abschließenden Vereinbarungen sind noch offen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf Ausführungen der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Zulässigkeit der Flächeninanspruchnahmen verwiesen. Das vorhandene Polderschöpfwerk für den Polder 1 muss zurückgebaut und durch ein neues Polderschöpfwerk ersetzt werden. Der vorgesehene Standort ergibt sich aus

den geplanten Entwässerungsanlagen. Ein anderer Standort, der den Einwender weniger belastet und eine gleiche Funktionsfähigkeit des geplanten Polderschöpfwerkes 1 besitzt, ist nicht ersichtlich.

- Der Einwender möchte an seiner Hofstelle ein Betriebsleiterhaus bauen, auch um die Hofnachfolge zu sichern. Das wird momentan vom Bezirk Harburg verwehrt.

***Vorhabensträgerin:** Die Genehmigung eines Betriebsleiterhauses ist nicht Gegenstand der Autobahnplanung und kann daher nicht berücksichtigt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Baugenehmigungen für private Zwecke, die sich nicht als notwendige Folgemaßnahme darstellen, können nicht Gegenstand der Planfeststellung sein.

4.10.4.2 Einwendung E0015

- Gänzlicher Verlust der Pachtfläche von gesamt 2894 qm, 2090 qm für dauerhaft nicht nutzbare Fläche, 804 qm für vorübergehend beanspruchte Fläche; hierfür wird Flächenausgleich und Ersatz für entgangenen Ertrag über die gesamte Pachtrestlaufzeit gefordert.

***Vorhabensträgerin:** Es wird soweit wie möglich Ersatzland angeboten. Im Übrigen werden Entschädigungen in einem der Planfeststellung gesondert nachgeordneten Entschädigungsverfahren behandelt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Höhe notwendig werdender Entschädigungen sind in dem Planfeststellungsverfahren nachgelagerten Verfahren nach § 19a FStrG festzulegen.

- Die Fläche der Nordwettern incl. Räumstreifen und Fahrweg sind Teil der A26 und müssen aus diesem Grunde vom Vorhabenträger mit erworben werden.

***Vorhabensträgerin:** Der Verlauf der Grundstücksgrenze in Mitte der Nordwettern ist mit dem Hauptentwässerungsverband und den Anliegern abgestimmt. Im Rahmen des Süderelbefonds wurde orts-nah Flächenersatz für die angekauften Flächen bereitgestellt. Die Eigentümer haben im Zuge dieses Flächengeschäftes der Eintragung der Dienstbarkeit zugunsten des HEV ohne zusätzliche Entschädigung zugestimmt – mit Ausnahme des Einwenders. Die Vorhabensträgerin geht derzeit von einer gütlichen Einigung ohne Angebot von Ersatzland aus.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Nordwettern als Gewässer 2. Ordnung incl. des Räumstreifens sowie der geplante Fahrweg müssen als notwendige Folgemaßnahme hergestellt werden und sind nicht als Bestandteil der A26 anzusehen. Die A26 schneidet die zukünftig nördlich der Autobahn gelegenen Flächen sowohl von der Moorwettern als auch von dem parallel verlaufenden Weg Francoper Hinterdeich ab. Um die

Entwässerung sowie die Erreichbarkeit sowohl der landwirtschaftlichen Flächen als auch der neuen Nordwettern zu Unterhaltungszwecken sicherzustellen, sind sowohl die Anlage der neuen Nordwettern als auch des parallel verlaufenden neuen Weges erforderlich. Die Kompromisslösung des Verbleibs des neuen Weges sowie des hälftigen Verbleibs der Nordwettern in Privateigentum entsprach dem Wunsch der überwiegenden Anzahl der Grundeigentümer, die die Flächen nicht verkaufen wollten sowie dem Bestreben, der Vorhabensträgerin zu einer Mitgliedschaft im Entwässerungsverband zu verhelfen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass der Weg nicht öffentlich zugänglich ist und die Vorhabensträgerin sich an der Unterhaltungslast entsprechend beteiligt (wobei hier zusätzlich gesonderte Vereinbarungen zwischen der Vorhabensträgerin und dem Entwässerungsverband getroffen werden). Die Vorhabensträgerin hat dem Wunsch der Grundeigentümer entsprochen, weil der Verbleib der Flächen beim ursprünglichen Eigentümer als das mildere Mittel gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen vollständigen Erwerb durch die Vorhabensträgerin anzusehen ist. Die betroffenen Eigentümer haben dieser Lösung weit überwiegend zugestimmt. Um bei dem Linienbauwerk einheitlich zu verfahren, kommt eine Sonderlösung für den Einwender im Sinne eines Erwerbs des Erschließungsweges sowie auch der nördlichen Hälfte der Nordwettern nur im Bereich der Fläche des Einwenders durch die Vorhabensträgerin nicht in Betracht. Da die Unterhaltung vom Entwässerungsverband vorgenommen wird, dürften dem Einwender auch keine zusätzlichen Lasten entstehen. Solche hat er auch nicht geltend gemacht. Sollten dennoch finanzielle Nachteile verbleiben, können diese im Rahmen des Entschädigungsverfahrens berücksichtigt werden.

- Polderleitungen, Polderschächte, Drainageleitungen, Beregnungsleitungen müssen verlegt werden, für Obstbauflächen die hierfür gerodet werden müssen, wird Entschädigung oder Ersatz gefordert. Ein vorhandener Wildzaun Flurstück 1776,1777 mit einer Toranlage 5 m Breite muss ersetzt werden. Bodenstruktur und Bodenbeschaffenheit müssen wiederhergestellt werden, das heißt Erdarbeiten nur bei geeigneter Witterung mit geeigneten Geräten in Absprache des Grundeigentümers.

Vorhabensträgerin: *Wird das Polder- und Beregnungssystem durch das Bauvorhaben gestört, erfolgt in Absprache mit den Betroffenen die Wiederherstellung. Die für das Bauvorhaben notwendige Rodung von Obstbäumen wird entschädigt. Der Wildzaun mit Toranlage wird wiederhergestellt. Die Vorhabensträgerin hat seine Bauablaufplanung an die Erfordernisse des Vorhabens angepasst, eine Beschränkung auf bestimmte Witterungen kann nicht zugesagt werden.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird hinsichtlich der Erdarbeiten bei bestimmter Witterung zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

- Auf dem Flurstück 1776 darf kein Straßenaufastungsdaam errichtet werden, da danach das Grundstück, durch Verdichtung, für die Landwirtschaft unbrauchbar wird.

Vorhabensträgerin: *Dies wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf Ziffer 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.**

- Ein befestigtes Vorgewende muss wiederhergestellt werden. Der Bestandsplan in den Planunterlagen erweist sich als unvollständig, Flstck. 1776, es sind keine bestehenden Sprinkleranlagen, keine Beregnungshydranten und keine Polderleitungen eingezeichnet.

Vorhabensträgerin: *Das Vorgewende wird wiederhergestellt. Die bestehenden Anlagen werden bei der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Eigentümer berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf Ziffer 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.**

- Der Ausbaustreifen von 804 qm wird nicht gebraucht, alle Arbeiten können von Süden her verrichtet werden.

Vorhabensträgerin: *Der Arbeitsstreifen wird nur soweit in Anspruch genommen, wie das für die Baudurchführung unvermeidbar ist (z. B. zum Bau der Polderschöpfwerke und Grundstückszufahrten; Wiederherstellung der Gruppen; Herstellung der Vorgewende). Die Polderschöpfwerke, Grundstückszufahrten, Gruppen und Vorgewende liegen teilweise im Arbeitsstreifen selbst. Daher muss der Arbeitsstreifen im notwendigen Umfang in Anspruch genommen werden.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Verzicht auf den Ausbaustreifen von 804 qm ist nicht möglich, da nicht alle Arbeiten von Süden her ausgeführt werden können.**

- Unterhaltungsweg Nordwettern, Flurstück 1776, es wird kein Wegerecht zugunsten Dritter eingetragen. Begründung: Im alten Räumungsweg Moonwettern war auch kein Wegerecht eingetragen. Ein Wegerecht bedeutet Grundstückswertminderung. Dieses ist nicht hinzunehmen.

Der neu herzustellende Unterhaltungsweg ist nicht ausreichend gegründet, weil er quer über die Beetstruktur der Obstbauflächen verläuft, dieses Gelände ist immer wieder von Gräben und Mulden durchzogen. Es besteht starke Setzungsgefahr, da der Weg nicht auf altabgelagertem Gelände, so wie z.B. der alte Hinterdeichweg gebaut ist. Die 0,30 m Schotterschicht als Unterbau ist nicht ausreichend, es ist kein Geotextil oder Fließ vorgesehen. Die Asphalttschicht von 7 cm ist bei weitem nicht ausreichend, der Hinterdeichweg weist eine Asphalttschicht in einer Stärke von 15- 25 cm auf. Diese Asphaltstärke sollte der neue Weg mindestens haben. Es wird mit starken Setzungen in den Grabenmulden gerechnet, die Unterhaltung darf nicht dem HEV, sondern muss dem Vorhabenträger auferlegt werden.

Vorhabensträgerin: Das Wegerecht ist erforderlich und dient der Rechtssicherheit, da der Weg der Unterhaltung der Nordwettern und der geplanten Polderschöpfwerke sowie der Erschließung der angrenzenden Privatgrundstücke dient.

Der Unterhaltungsweg wird bereits in der Bauausführung zur Erschließung der Polderschöpfwerk-Baustellen mit Baustellenverkehren SLW 60 aufwändig hergestellt und gegründet. Gemäß den Angaben im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 9) erhält der Weg eine Asphaltbefestigung für mittlere Beanspruchung gemäß der Richtlinie DWA-A 904. Diese Bauweise ist vorgesehen für Wege mit mittlerer Funktion im Wegenetz und mittlerer Beanspruchung. Setzungen werden i.R. der Ausführungsplanung berücksichtigt. Damit ist die Befestigung ausreichend dimensioniert. Über die Unterhaltung soll eine Vereinbarung mit dem HEV geschlossen werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Sicherung des Wege-rechts ist aus den aufgezeigten Gründen erforderlich. Die Dimensionierung des zu erstellen-den Weges entspricht den geltenden Richtlinien und ist nicht zu beanstanden. Die Unterhal-tungslast ergibt sich entsprechend aus dem Bauwerksverzeichnis und ist vom künftigen Un-terhaltungspflichtigen nicht in Frage gestellt worden.

- Durch die Nordwettern müssen die Einwender zusätzliche Bewirtschaftungsauflagen und zusätzli-che Betriebserschwernisse hinnehmen. Z.B. Abstandsauflagen zu ständig wasserführenden Grä-ben, einige Pflanzenschutzmittel dürfen nicht eingesetzt werden. Dieses wird nicht hingenommen. Es wird bemängelt, dass auf dem Flurstück 1776 ein Eingriffsbereich für das neu zu errichtende Polderschöpfwerk (Sandaufschüttungsdamm) entsteht.

Vorhabensträgerin: Mit der Herstellung der Nordwettern und des Unterhaltungsweges sind keine zusätzlichen Bewirtschaftungsauflagen und Betriebserschwernisse verbunden. Der Abstand zwi-schen Wirtschaftsfläche und Nordwettern (Wasserspiegel) beträgt ca. 13 Meter, so dass ein genü-gend großer Gewässerschutzstreifen vorhanden sein wird. Somit entsteht durch die Nordwettern keine andere Bewirtschaftungssituation als die, die der Einwender am Hinterdeich einzuhalten hatte.

Der Vorhabenträger hat die Planung am Polderschöpfwerk 7a so geändert, dass der Einwender hiervon nicht betroffen ist. Auf dem Flurstücke 1776 der Gemarkung Nincop ist keine Sandaufschüt-tung für das Polderschöpfwerk vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Durch die Errichtung der Nordwettern sind aufgrund der Abstandssituation keine Bewirtschaftungsauflagen oder Be-triebserschwernisse zu erwarten, die nicht am bisher angrenzenden Gewässer Hinterdeich schon existiert hätten. Hinsichtlich der Planung am Polderschöpfwerk hat sich die Einwen-dung durch die Umplanung erledigt.

4.10.4.3 Einwendung E0028

- Be- und Entwässerungsanlagen, also Drainagekästen mit Sammlern und Saugern und Beregnungsleitungen, darunter eine Hauptleitung für einen Bereich von ca. 2 ha, werden zerstört. Dieser ganze Bereich muss neu installiert werden. Der Flächenverlust unserer Obstanbaufläche würde sich während der Bauphase noch weiter erhöhen, da durch den Arbeitsstreifen weitere Bäume für ein Vorgewende entfernt werden müssten (ca. 2000 qm). Nach Ende der Bauarbeiten muss der Arbeitsstreifen in Abstimmung mit uns als Eigentümer drainiert und teilweise befestigt wieder übergeben werden. Im Bereich Arbeitsstreifen befindet sich ein großer Drainageschacht, der erhalten werden muss, da durch ein Verlegen viele Saugleitungen neu angeschlossen werden müssten mit der Konsequenz weiterer größerer Baumrodungen. Deshalb wird der Arbeitsstreifen an allen Betriebsflächen generell abgelehnt.

Vorhabensträgerin: *Der Arbeitsstreifen wird nur soweit in Anspruch genommen, wie das für die Baudurchführung unvermeidbar ist. (z. B. zur Wiederherstellung der Gruppen; Herstellung der Vorgewende). Einer gleichzeitigen Nutzung als Vorgewende kann zugestimmt werden, soweit das mit der Baudurchführung vereinbar ist.*

Der Arbeitsstreifen wird nach der Baudurchführung soweit wie möglich wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt, d.h. verdichteter Boden wird aufgelockert und evtl. Beschädigungen werden beseitigt.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme durch den Arbeitsstreifen ist erforderlich. Zum Schutz des Einwenders sind entsprechende Nebenbestimmungen erlassen worden, vgl. Ziffern 2.19, 2.20, 2.21. Danach ist die Funktionsfähigkeit der vorhandenen und durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Be- und Entwässerungsanlagen auch während der Bauzeit aufrecht zu erhalten, darf der Arbeitsstreifen von den Anliegern als Vorgewende genutzt werden bzw. werden neue Vorgewende angelegt und die hierfür erforderliche Inanspruchnahme zusätzlich entschädigt.**

- Für Flächenverlust und eventuell auch für Arbeitsstreifen müssen betriebsnahe Ersatzflächen im Hafenerweiterungsgebiet (im Sielverband Hohenwisch gibt es ca. 7 ha Staatsflächen) als Eigentumsflächen bereitgestellt werden. Unproduktive Wege- und Fahrzeiten, die entstehen, müssen entschädigt werden.

Vorhabensträgerin: *Für Flächenverluste werden soweit wie möglich Ersatzflächen angeboten. Entschädigungen werden ggfls. in einem der Planfeststellung gesondert nachgeordneten Entschädigungsverfahren behandelt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Die Bestimmung der Höhe der zu zahlenden Entschädigungen bleibt zunächst dem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vor-**

behalten, vgl. § 19a FStrG. Sofern keine Einigung zustande kommt, sind die Flächeninanspruchnahmen im Wege der Enteignung zu entschädigen. Hierzu gehört auch die Entschädigung für Umwege, soweit sich diese im Detail als unzumutbar erweisen.

- Auf dem Flurstück 1798 Gemarkung Nincop soll Polderschöpfwerk 11 neu gebaut werden. Die Fläche dafür wird gegen Entschädigung zur Verfügung gestellt. Die Pumpenanlage soll nach Einbau in unser Privateigentum übergehen. Das wollen wir nicht. Es muss Regelungen geben, dem HEV die Eigentumsrechte zu übertragen.

Vorhabensträgerin: *Alle neuen Polderschöpfwerke befinden sich auf den Privatgrundstücken der jeweiligen Eigentümer. Betrieb und Unterhaltung der Polderschöpfwerke obliegt dem Hauptentwässerungsverband der Dritten Meile Alten Landes (HEV). Es ist beabsichtigt, die Polderschöpfwerke in das Eigentum des HEV zu übertragen; Regelungen hierzu sind noch zwischen den Beteiligten zu treffen.*

Planfeststellungsbehörde: **Eine Entscheidung war nicht zu treffen, da den Einwendern das Eigentum an den Polderschöpfwerken nicht gegen ihren Willen aufgedrängt werden kann. Dies ist im Übrigen auch nicht vorgesehen. Das Eigentum wird dem für Betrieb und Unterhaltung zuständigen HEV übertragen werden. Entsprechend Nr. 19.3 des Bauwerksverzeichnisses werden die zu errichtenden Polderschöpfwerke 1 bis 11 in das Eigentum des HEV übertragen.**

- Das Flurstück 10322 Gemarkung Neugraben, wo nach Grunderwerbsverzeichnis 9.83.1 noch 78 qm von der FHH erworben werden müssen, soll nach neuer Vorgewendeerstellung eine Anbindung (Überfahrt) an den Wirtschaftsweg südlich der A26 erhalten.

Vorhabensträgerin: *Die Erreichbarkeit des Flurstückes 10322 wird zu jeder Zeit gewährleistet. Derzeit und zukünftig besteht eine Zuwegung direkt von der Francooper Straße aus Süden. Eine zusätzliche Überfahrt von dem Ersatzweg im Norden des Flurstücks 10322 Gemarkung Neugraben ist nicht vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die dauerhafte Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des Grundstücks ist mit dem geplanten Wegesystem sichergestellt. Weitere Zufahrten sind auch aus Gründen der Abwägung nicht erforderlich. Die 78 m² sind im Übrigen nicht mehr als dauerhafter Erwerb vorgesehen, sondern unterliegen nach entsprechenden Planänderung nur noch der vorübergehenden Inanspruchnahme.**

4.10.4.4 Einwendung E0055

- Zerschneidung und Wegfall von Grünlandpachtflächen, die für den 2. Betriebszweig Mutterkuhhaltung sehr wichtig sind. Zerschneidung des Wirtschaftsweges zum Moor und den Grünflächen (Pacht

und Eigenland), die dann nur durch erhebliche Umwege bei der Ernte und den täglichen Weidekontrollgang der Rinder zu erreichen sind.

Vorhabensträgerin: *Eventuelle Entschädigungen für Bewirtschaftungsschwernisse werden ggfls. in einem der Planfeststellung gesondert nachgeordneten Entschädigungsverfahren behandelt. Für die tägliche Weidekontrolle werden im Zuge der A26 West neue Wegebeziehungen angelegt, die dem Einwender später auch zur Verfügung stehen. Die damit zusammenhängenden Umwege und Entschädigungen wurden im Rahmen eines Gutachtens bewertet und dem Einwender zur Kenntnis gebracht.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Die Bestimmung der Höhe der zu zahlenden Entschädigungen bleibt zunächst dem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vorbehalten, vgl. § 19a FStrG. Sofern keine Einigung zustande kommt, sind die Flächeninanspruchnahmen im Wege der Enteignung zu entschädigen. Hierzu gehört auch die Entschädigung für Umwege, soweit sich diese im Detail als unzumutbar erweisen.**

- Der Betrieb ist aus Sicht der Einwender existenzbedroht, weil aufgrund der Zerschneidung der Betriebsflächen durch die Trasse der A26 der Betriebszweig Mutterkuhhaltung/Weidehaltung nicht mehr möglich sein wird.

Das Ergebnis des Existenzgefährdungsgutachtens vom 28.10.2016 wird nicht anerkannt. Eine Existenzgefährdung liegt nach ständiger Rechtsprechung dann vor, wenn ein landwirtschaftlicher Betrieb durch eine hoheitlich genehmigte oder zugelassene Maßnahme derart betroffen wird, dass bei Verwirklichung der Planung seine Fortführung unmöglich wird (vgl. etwa BGHZ 100, 148). Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist zu prüfen, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist, und die Prüfung der Existenzfähigkeit ist grundsätzlich nach „objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen“, wobei der individuelle Betrieb in „seiner Struktur zu betrachten ist, und keine theoretische Bewirtschaftungseinheit“. (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08). Deshalb ist es auch vorliegend zwingend, den landwirtschaftlichen Betrieb als Ganzes zu betrachten (Obst und Grünland), und zwar schon deshalb, weil der Obstanbau ein stark schwankendes Geschäft ist, bei dem es regelmäßig angeraten wird, sich zu diversifizieren, um Preisschwankungen abzufedern.

Auch der Gutachter des Vorhabenträgers nimmt deshalb an, dass es sinnvoll ist, den Betriebszweig Mutterkuhhaltung aufrecht zu erhalten. Es wird bestritten, dass allein durch die Entschädigung der Mehrwege die Aufrechterhaltung des Betriebszweigs Mutterkuhhaltung ermöglicht wird. Der Gutachter berücksichtigt in keiner Weise die beschränkte vorhandene Arbeitskraft auf dem konkreten Betrieb, die dazu führt, dass der konkrete Betrieb den Betriebszweig aufgeben muss, wenn es zum Eingriff kommt. Zeitlich sind die Wege nicht darstellbar, es müsste eine weitere Arbeitskraft eingestellt werden.

Abzustellen ist aber für die Existenzgefährdung auf den konkreten Betrieb. Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist „eine gegebene - langfristige - Existenzfähigkeit eines Betriebes danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffung erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebs nicht gänzlich außer Betracht bleiben.“ (BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, 4 C 25/90, 4 ER 302/90, juris).

Nach diesen Grundsätzen liegt auch mit eventueller Entschädigung der Mehrwege eine Existenzgefährdung vor, weil dem Betrieb als Strukturmerkmal der zweite Betriebszweig Mutterkuhhaltung verloren geht, zumal auf den Pachtflächen südlich der Trasse in Zukunft auf Grundlage von Maßnahme 22A eine Weidehaltung unzulässig wäre. Auch dies ist in die Betrachtung einzubeziehen. Umwege erübrigen sich insofern.

***Vorhabensträgerin:** Die Vorhabensträgerin hat die Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis genommen und steht in direkten Verhandlungen mit dem Einwender.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Das genannte Gutachten zur Prüfung der Existenzbedrohung des Betriebes wurde von einem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erstellt. Die Planfeststellungsbehörde hat das Gutachten intensiv geprüft. Der Gutachter ist methodisch entsprechend den einschlägigen Anforderungen der Rechtsprechung vorgegangen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den sorgfältig getroffenen und nachvollziehbar erläuterten Feststellungen des Gutachters.

Danach würde selbst die vollständige Aufgabe der Mutterkuhhaltung nicht zu einer Existenzgefährdung des Betriebes führen. Der Gewinnbeitrag durch die Mutterkuhhaltung trägt, je nach gewähltem Szenario, lediglich zu 9% bis 17% zum wirtschaftlichen Gesamtergebnisse des Betriebes bei. Die eingriffsbedingt voraussichtlich erforderliche Einstellung der Mutterkuhhaltung wird das Gesamtergebnis nicht in existenzgefährdender Weise belasten.

Die Bestimmung der Höhe der für die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen zu zahlenden Entschädigungen bleibt zunächst dem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vorbehalten, vgl. § 19a FStRG. Sofern keine Einigung zustande kommt, sind die Flächeninanspruchnahmen im Wege der Enteignung zu entschädigen. Hierzu gehört auch die Entschädigung für Umwege, soweit sich diese im Detail als unzumutbar erweisen.

- Der Betriebszweig wird auch aufgrund der Maßnahme 22A des LBP betroffen. Im Zuge des LBP sind die bereits erwähnten Ausgleichsmaßnahmen auch auf vom Betrieb bislang bewirtschafteten Flächen vorgesehen, die eine Mutterkuhhaltung, insbesondere Beweidung, ausschließen werden.

***Vorhabensträgerin:** Der Vorhabenträger hat die Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis genommen. Gemäß den Ausweisungen des LBP ist eine Beweidung der Flächen nicht mehr vorgesehen. Eine*

einschürige Mahd ist jedoch möglich. Die bestehenden Pachtverträge mit dem Einwender müssen angepasst werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Maßnahme 22A des LBPs soll auf Flächen südlich der A26 und nördlich der bestehenden Moorwettern umgesetzt werden. Der Einwender war Pächter der Flurstücke 1841 Ninco sowie 2375 und 2373 Francop, die sich im Bereich der Maßnahme 22A befinden. Die Pachtverhältnisse wurden fristgerecht zum 31.12.2018 gekündigt. Bei den Pachtverträgen handelte es sich um kurzlaufende Pachtverträge, die jeweils zum Ende eines jeden Jahres kündbar waren. Der Pächter muss bei kurzlaufenden Pachtverträgen jederzeit damit rechnen, dass die Verträge durch den Eigentümer gekündigt werden.

Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin dem Einwender in Aussicht gestellt, dass für die Bewirtschaftung der 22A-Maßnahmen-Flächen Bewirtschaftungsverträge abgeschlossen werden können. Dabei handelt es sich in der Regel um langfristige Verträge. Hierdurch würde es dem Einwender ermöglicht, seine Betriebszweige, wie von ihm vorgebracht, zu einem gewissen Maß zu diversifizieren und jährliche Preisschwankungen im Obstbaugeschäft auszugleichen.

4.10.4.5 Einwendung E0062

Es wird verlangt, dass alle südlich der Trasse liegenden Grundstücke, die sich im Eigentum des Einwenders befinden, erworben oder getauscht werden (das Tauschverhältnis sollte am Süderelbe-orientiert sein) und die Flächen nördlich der Trasse als Eigentum erhalten bleiben.

Vorhabensträgerin: *Eine Betroffenheit des Betriebes des Einwenders ist nicht erkennbar. Im Übrigen werden eventuelle Entschädigungen in einem der Planfeststellung gesondert nachgeordneten Entschädigungsverfahren behandelt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die im Eigentum des Einwenders stehenden Flurstücke sind nicht durch vorübergehende oder dauerhafte Inanspruchnahmen betroffen.

4.10.4.6 Einwendung E0066

- Beanstandet wird die Zerschneidung des Flurstücks 52 in 2 Teilstücke durch die A26. Eine Nutzung wird nicht mehr wirtschaftlich sein.

Vorhabensträgerin: *Der größte im Privateigentum verbleibende Teil des Flurstücks 52 befindet sich südlich der A26. Er kann über die Straßen Hinterdeich und Francoper Straße erreicht werden. Eventuelle Entschädigungen für Betriebserschwerisse (Mehraufwand durch Umwegfahrten etc.) werden in einem der Planfeststellung gesondert nachgeordneten Entschädigungsverfahren behandelt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Im Übrigen wurden in der Vereinbarung zwischen der FHH und den Flächenbetroffenen vom Dezember 2014 der Grunderwerb und betriebliche Ausgleichszahlungen geregelt, vgl. 4.10.2. Damit ist auch der betriebliche Mehraufwand abgegolten.

4.10.4.7 Einwendung E0075

- Die Baustraße ist mit 10 Metern zu breit

***Vorhabensträgerin:** Der Arbeitsstreifen wird nur soweit in Anspruch genommen, wie das für die Baudurchführung unvermeidbar ist (z. B. zum Bau der Polderschöpfwerke und Grundstückszufahrten; Wiederherstellung der Gruppen; Herstellung der Vorgewende).*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Erforderlichkeit der Breite des Arbeitsstreifens ergibt sich aus den Antragsunterlagen und ist in dem beantragten Maß zulässig. Zugunsten der Einwender und sonstigen Betroffenen hat die Vorhabensträgerin als mindernde Maßnahme zugesagt, den Arbeitsstreifen nur soweit in Anspruch zu nehmen, wie es für die Baudurchführung erforderlich ist. Weiterhin wurde zugesagt, im Falle einer Inanspruchnahme der Arbeitsstreifen, die Bewertung des Schadens durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen vornehmen zu lassen. Vgl. hierzu Ziffer 2.21.

- Der Räumstreifen (Deichkrone) des neuen Deiches ist mit 5 Metern überdimensioniert. Der jetzt vorhandene Deich hat eine Kronenbreite von 3 Metern, was ausreichend ist.

***Vorhabensträgerin:** Die Dimensionierung der Nordwettern und des daran anschließenden Räumstreifens und Unterhaltungsweges wurden mit dem Hauptentwässerungsverband abgestimmt und in der Planung umgesetzt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die für die Unterhaltung der Nordwettern vorgesehenen Räumstreifen und Unterhaltungswege entsprechen nach dem Stand der Technik im Umfang den wasserwirtschaftlichen Erfordernissen.

4.10.4.8 Einwendung E0079

- Der Obstbaubetrieb verliert zwei Hektar Land in Straßennähe. Die Straßennähe ermöglicht eine zügige Abfahrt des geernteten Schnittgutes. Für die Inanspruchnahme der Flächen durch die Autobahn wird deshalb eine Ausgleichsfläche in Straßennähe gefordert. Diese Flächen müssen in der Nähe der Betriebsflächen liegen, damit Betriebsabläufe nicht gestört werden. Ähnlich der Abwicklung mit der REGE sollte über ein Tauschverfahren nachgedacht werden.

Es droht der Verlust von Pachteinnahmen. Die Fläche war bisher langfristig verpachtet und hat Pachteinnahmen erbracht.

Wir erwarten Schäden an der Bausubstanz unseres Hauses, die vom Verursacher auszugleichen sind.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich erledigt. Der Einwender hat die Flurstücke 602 (alt)/2048 (neu) Nincop sowie 939 Nincop im Rahmen eines freihändigen Erwerbs an die FHH verkauft und hierfür Ersatzland erhalten. Flächen, die im Eigentum des Einwenders stehen oder vom Einwender gepachtet sind, sind durch die Maßnahme nicht berührt. Aufgrund des Abstandes des Wohnhauses des Einwenders von etwa 3 km bis zur Maßnahme sind Schäden an der Bausubstanz durch Bautätigkeiten nicht zu erwarten. Eine Betroffenheit durch das Vorhaben ist nicht erkennbar.

4.10.4.9 Einwendung E0094

- Nach den Plänen sind wir als Landwirte durch Ausgleichsmaßnahmen auf dem Kleinen Brook in Hamburg-Reitbrook betroffen. Die betroffene Fläche wird als Weide für Rinder genutzt. Die beweidete Fläche soll verringert und teilweise vernässt werden. Gegen diese Maßnahmen machen wir Einwendungen geltend. Eine Reduzierung der Fläche bedeutet für uns einen erheblichen Eingriff in den betrieblichen Erfolg. Wir sind dringend auf unsere Weideflächen angewiesen.

***Vorhabensträgerin:** Die Eigentumsflächen des Einwenders wurden zwischenzeitlich gegen Ackerflächen außerhalb des Maßnahmengbietes getauscht. Eigentümerin der Flächen ist jetzt die Freie und Hansestadt Hamburg. Der Einwender ist jedoch weiterhin Pächter der Flächen im Maßnahmengebiet. Mit den Pachtverträgen wurden die naturschutzfachlichen Auflagen zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme verbindlich vereinbart (vgl. Maßnahmenblatt 6E/CEF, Unterlage 12.5).*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich erledigt. Die Flächen, auf denen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt werden, stehen nicht länger im Eigentum des Einwenders. Die hierüber abgeschlossenen neuen Pachtverträge berücksichtigen die Beeinträchtigungen durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

4.10.4.10 Einwendung E0095

- Das Flurstück 85 wird überplant. Dagegen widerspreche ich. Als Folge der vorliegenden Planungen wird die jahrzehntelange wirtschaftliche Nutzung der Flurstücke als Weidefläche für die Viehhaltung sowie als Anbaufläche für die Heumahd erheblich eingeschränkt. Dies bedeutet einen erheblichen Wertverlust. Zudem entsteht durch die Planung eine Insellage. Offen bleibt die Wahrung der Zugänglichkeit der Flurstücke. Diesbezüglich wird eine Eintragung von Dienstbarkeiten verlangt, so dass die Flurstücke von öffentlichem Grund aus per Geh-, Fahr- und Leitungsrecht auch zukünftig erreicht werden können.

Vorhabensträgerin: *Der Einwender hat seine von der Maßnahme betroffene Fläche inzwischen an die FHH verkauft.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Im Übrigen besteht durch den Verkauf der betroffenen Fläche des Einwenders an die Freie und Hansestadt Hamburg keine Betroffenheit mehr.**

4.10.4.11 Einwendung E0119

- Wir wenden uns gegen die geplante Errichtung eines Unterhaltungsweges am Rande unserer Liegenschaft. Die Oberflächenentwässerung unserer Liegenschaft erfolgt in Abstimmung und mit Genehmigung der Hamburger Wasserbehörden zu einem großen Teil in oberirdischen Versickerungsanlagen / Versickerungsbecken, die direkt östlich parallel zu dem geplanten, aufzuhöhenen Unterhaltungsweg liegen. Diese Anlagen sind für die Entwässerung des Betriebes von entscheidender Bedeutung und dürfen keinesfalls ohne Weiteres verändert werden. Eine flächenmäßige oder bauliche Beeinträchtigung / Veränderung der Versickerungsanlagen kann daher von uns nicht akzeptiert werden.

Vorhabensträgerin: *Das Versickerungsbecken liegt zum Teil auf Flächen im Eigentum der Einwenderin und zum Teil auf Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg. Die oberirdischen Versickerungsanlagen / Versickerungsbecken bleiben sowohl in ihrer Lage als auch in ihrer Funktion unverändert erhalten. Für den erforderlichen Unterhaltungsweg müssen Flächen der Einwenderin in Anspruch genommen werden.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind erforderlich und zulässig. Die Bestimmung der Höhe der zu zahlenden Entschädigungen bleibt zunächst dem nachgelagerten Entschädigungsverfahren vorbehalten, vgl. § 19a FStrG. Sofern keine Einigung zustande kommt, sind die Flächeninanspruchnahmen im Wege der Enteignung zu entschädigen.**

Im Übrigen befindet sich die Vorhabensträgerin mit der Einwenderin in Verhandlungen hinsichtlich des Abschlusses eines Kaufvertrages bezüglich der durch die Maßnahme betroffenen und im Eigentum der Einwenderin stehenden Flächen.

4.10.4.12 Einwendung E0112

- Das Vorhaben durchschneidet die gemeinschaftlichen Jagdbezirke Neuenfelde II, Neuenfelde III und Francop im südlichen Bereich. Infolge von Bau und Betrieb der Trasse liegt eine dauerhafte Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts nach § 8 Absatz 5 BJagdG vor.

Mit der Durchschneidung sind Biotopveränderungen in den Jagdbezirken zu befürchten. Bei der zu erwartenden sehr hohen Fahrzeugfrequenz auf der A26 kann die Niederwildjagd in einem erheblichen Sicherheitskorridor beiderseits der A26 allenfalls noch unter stark erschwerten Bedingungen ausgeübt werden. Hinzu kommt die Beschränkung des Schussfeldes und der Schussrichtung aus dem Gesichtspunkt des § 20 BJagdG beim Jagen mit der Flinte auf Feder- und Haarwild aus Sicherheitsgründen. Dies gilt umso mehr für die Jagdausübung mit der Büchse auf Rehwild.

Weitere Beeinträchtigungen sind Einschränkungen von Wildwechselln, Mehrkosten im Hinblick auf jagdliche Einrichtungen sowie der Erwerb eines neuen Jagdkatasters etc.

Wird das Jagdausübungsrecht der Jagdgenossenschaften wie beschrieben verletzt, so besteht ein Anspruch auf Entschädigung in Geld gegen die Vorhabensträgerin. Im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts sind zu berücksichtigen:

- Bauzeitentschädigung
- Entschädigung für den Rechtsverlust auf den entzogenen Flächen wegen Verkleinerung der Jagdbezirke
- Entschädigung für den Eingriff in das auf den Restbesitz beschränkte Jagdausübungsrecht.

Die genaue Bezifferung der Schadenshöhe bleibt der gutachterlichen Wertermittlung vorbehalten. Wegen der Ermittlung der Schadenshöhe ist von der Rechtsprechung seit längerem das sog. Pachtzinsdifferenzverfahren anerkannt. Auf dieser Methode basieren auch die „Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigungen von gemeinschaftlichen Jagdbezirken“ vom 07.06.2001, die vom Bundesministerium für Justiz herausgegeben wurden.

Die Jagdgenossenschaften Neuenfelde II, Neuenfelde III und Francop beantragen, durch Entschädigungsfeststellungsbeschluss für die genannten Jagdgenossenschaften die von der Stadt Hamburg zu zahlende Entschädigung für die baubedingten und dauerhaften Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts infolge des Neubaus der A26.

Planfeststellungsbehörde: Der nicht gegen das Vorhabens als solches, sondern auf Entschädigung gerichteten Einwendung wird stattgegeben. Die genannten Beeinträchtigungen werden aufgrund der Zerschneidungswirkung eintreten, sie sind auch nicht vermeidbar. Da die Interessen der Vorhabensträgerin sowie der Allgemeinheit an der Verwirklichung des Vorhabens die Interessen der Jagdberechtigten an der ungestörten Ausübung der Jagd überwiegen, sind diese Beeinträchtigungen zu dulden. Die Beeinträchtigungen sind gleichwohl nicht ohne einen entsprechenden Entschädigungsanspruch hinzunehmen. Wird bei der Errichtung einer Autobahn die Teilfläche eines gemeinschaftlichen Jagdbezirks für den Bau der Trasse in Anspruch genommen, kann die in ihrem Jagdausübungsrecht betroffene Jagdgenossenschaft Ausgleich der Vermögensnachteile verlangen, die ihr durch die Verkleinerung des Jagdbezirks und durch die Erschwerisse bei der Jagdausübung auf den ihr verbliebenen Restflächen entstanden sind, BGH, Urteil vom 15. Februar 1996 - III ZR 143/94 -, juris. Dementsprechend setzt die Planfeststellungsbehörde einen Anspruch auf Entschädigung dem

Grunde nach fest, vgl. Ziffer 2.38. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren nach § 19a FStrG zu entscheiden.

4.10.4.13 Einwendungen E0101

Die WEB Windenergie Betriebsgesellschaft Deutschland GmbH (nachfolgend: WEB) betreibt auf dem Flurstück Nr. 2463, Gemarkung Francop, nördlich der geplanten Autobahntrasse der A26 bei km 5+050 drei Windenergieanlagen.

Der Einwender E 0101 betreibt dort ebenfalls eine Windkraftanlage.

Die Windfang eG (nachfolgend Windfang) betreibt auf dem in der Nähe liegenden Flurstück Nr. 1678 der Gemarkung Francop ebenfalls drei Windkraftanlagen.

Sowohl WEB als auch Windkraft streben weitere Windkraftanlagen bzw. ein Repowering an.

Die WEB betreibt gemeinsam mit den Einwendern E0101 und Windfang auf dem Flurstück Nr. 2463, Gemarkung Francop, südlich der geplanten Autobahntrasse, angrenzend an den Francoper Hinterdeich eine Strom-Übergabestation, mittels derer sie den gewonnenen Strom der Windkraftanlagen in das Stromnetz einspeist. Die Übergabestation befindet sich im hälftigen Eigentum von WEB und Windfang, für den Einwender E0101 besteht ein Nutzungsrecht. Die zukünftige A26 wird sich zwischen den Windkraftanlagen und der Übergabestation befinden.

Die Anlage „DORA“ der WEB des Typs Micon M 1500/600 kW besitzt eine Nabenhöhe von 46 m und verfügt über einen Rotordurchmesser von 43,0 m. Damit ergibt sich eine Gesamthöhe von 67,50 m bei senkrecht stehendem Rotorblatt. DORA befindet sich in einem Abstand von circa 85 m zum nördlichen Rand der zukünftigen A26.

Bislang verfügt DORA weder über eine Eiserkennung noch über eine Abschalttechnik bei Eisgefahr. Aufgrund der Nähe der Windkraftanlage zur zukünftigen A26 könnte es durch Eiswurf zu einer Gefährdung der Sicherheit des Straßenverkehrs kommen. Sämtliche weiteren Windkraftanlagen befinden sich außerhalb des kritischen Bereichs (siehe im Folgenden) zur zukünftigen A26.

DORA hatte ihre reguläre Entwurfslebensdauer in 2017 erreicht und darf nach Auskunft der Genehmigungsbehörde nach Vorlage eines Standsicherheitsgutachtens auf Basis einer Verlängerung der Betriebsgenehmigung zunächst noch bis Februar 2026 betrieben werden. Eine weitere Verlängerung ist möglich.

Im November 2018 hat die Vorhabensträgerin das „Gutachten zu Risiken durch Eiswurf und Eisfall am Standort Francop“ erstellen lassen (Büro F2E Fluid & Energy Engineering GmbH & Co. KG, Hamburg, 26.11.2018). Ausgehend von der Unterschreitung des durch die Muster-Liste der technischen Baubestimmungen bzw. die Muster-Verwaltungsvorschrift sowie in Hamburg den Hamburgischen Bauprüfdienst für Windkraftanlagen empfohlenen Mindestabstandes von 1,5 x (Nabenhöhe + Rotordurchmesser) wurden dort die Risiken durch Eiswurf und Eisfall durch den Betrieb von DORA hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf der zukünftigen A26 auf Basis der bekannten bzw. ermittelten

Daten zur örtlichen Situation einschließlich der relevanten Wetter- und Windbedingungen und Vereisungshäufigkeiten, der Berechnung der Flugbahnen von Eisstücken etc. untersucht und bewertet. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass das Risiko als akzeptabel einzustufen und der weitere Betrieb damit grundsätzlich zulässig ist. Unabhängig von der grundsätzlichen Zulässigkeit des weiteren Betriebes empfiehlt das Gutachten darüber hinaus, Maßnahmen zur Risikominderung in Betracht zu ziehen. Dies wären z. B. die Installation eines Eissensors und die Ausrichtung des Rotors nach Abschaltung durch die Eiserkennung parallel zur Fahrbahn. Sofern eine technische Umsetzbarkeit nicht gegeben sei, könnten die Maßnahmen jedoch auch entfallen, da es sich lediglich um zusätzliche risikomindernde Maßnahmen handele, die nicht erforderlich seien, um das Risiko als akzeptabel einzustufen.

Die zuständige Genehmigungsbehörde schließt sich dem Ergebnis in Ihrer Stellungnahme vom 12.12.2018 an. Auch danach ist ein Weiterbetrieb der WKA Dora möglich. Insbesondere seien die größten Abwurfweiten in nordöstlicher und östlicher Richtung zu erwarten, da die höchsten Windgeschwindigkeiten im langjährigen Mittel bei Südwest bis Westwind auftreten und diese Windrichtungen am häufigsten auftreten. Dennoch werde sich der Empfehlung des Gutachters angeschlossen, die im Gutachten unter Ziffer 5.1 empfohlenen Maßnahmen in Betracht zu ziehen. Die Installation einer Eiserkennung auf dem Maschinenhaus sei nach Recherche der Genehmigungsbehörde technisch möglich und werde mit Kosten von 14.000 - 18.000 € beziffert (Stand 2015). Nach einer Eiserkennung würde die WKA abgeschaltet und der Rotor in eine günstige Parkposition gefahren. Der Gutachter merke auf S. 22 des Gutachtens an, „... dass auch der Einsatz eines Eissensors empfehlenswert ist, der eine Vereisung nur zu Teilen erkennt.“ Nach der Vereisungskarte des Deutschen Wetterdienstes müsse im Durchschnitt an 7 Tagen mit Vereisungen gerechnet werden. Es werde sich allerdings die Frage stellen, ob die Forderung für eine Nachrüstung der Windkraftanlage mit einem Eiserkennungssystem für ein Jahr Restlaufzeit verhältnismäßig sein werde. In Anbetracht des Auslaufens der EEG-Fördermittel Ende 2019 für Windkraftanlagen, die vor 2000 errichtet wurden, sowie der eigenen Angaben der Betreiberin zur Ertragslage sei fraglich, ob die Windkraftanlage Dora ab 2020 noch wirtschaftlich betrieben werden könne. Es sei daher auch fraglich, ob sich eine Nachrüstung der Anlage mit einem Eiserkennungssystem für die Restlaufzeit bis einschließlich Februar 2026 als wirtschaftlich darstelle.

Folgende Einwendungen wurden erhoben:

- **Gewährleistung der Unversehrtheit und Zugänglichkeit.** Die Windkraftanlagen, die Übergabestation und die Leitungen dürfen nicht beschädigt werden. Sie müssten zu Wartungs- und Reparaturzwecken mit Schwerlastverkehr jederzeit anfahrbar sein. Diese Zuwegung bestehe derzeit über den Francoper Hinterdeich (Einwendungen E1001, Windfang).
- **WEB und Windfang** hätten konkrete Absichten eines **Repowering**. Die im Ablehnungsbescheid der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg vom

08.11.2012 behauptete Beeinträchtigung der Flugsicherheit sowie des Flugbetriebs durch ein mögliches Repowering sei unzutreffend. Daher werde einer Planung widersprochen, die ein Repowering der Bestandanlagen unmöglich mache (Einwendungen WEB und Windfang).

- **Kein Rückbau** der Windkraftanlage DORA. Sollte ein Rückbau der Anlage Dora erforderlich sein, hätte dies erheblichen Umsatz- und Erlöseinbußen zur Folge. Ein Rückbau der vorgenannten Windenergieanlage hätte ruinöse Auswirkungen auf den bestehenden Windpark. Daher werde einem Rückbau widersprochen, Entschädigungsansprüche blieben vorbehalten (Einwendung WEB).

- **Keine Versetzung** der Anlage Dora. Eine Versetzung würde erhebliche Kosten verursachen (die in der Einwendung genannten diesbezüglichen Zahlen sind der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabensträgerin bekannt). Darüber hinaus seien die Standorte der drei Bestandanlagen insoweit optimiert, als dass zwischen ihnen minimale Windverschattungseffekte auftreten und ein maximaler Windertrag erreicht wird. Eine Verlegung der Anlage Dora in die Nähe der anderen Bestandanlagen würde zu einer erheblichen Windabschattung zu Lasten des Windparks der WEB führen. Bereits eine Verminderung von 10 % Windertrag in Hauptwindrichtung würde für die zweite Anlage des Windparks der WEB eine jährliche Erlöseinbuße in Höhe von EUR 7.000,00 führen. Daher werde einer Versetzung widersprochen, Entschädigungsansprüche blieben vorbehalten (Einwendung WEB).

- **Keine Abschaltung an Frosttagen**. Die Drehrichtung der Rotoren verhalte sich parallel zur geplanten Fahrbahn, so dass sich kein Eiswurf in Richtung Norden entwickeln könne. Überdies gewährleiste der bestehende Abstand von rund 80 Metern, dass bei etwaigem Eiswurf genügender Sicherheitsraum zur Verfügung steht. Daher wäre die Abschaltung der Anlage Dora an Frosttagen unverhältnismäßig. Der Windpark der WEB bewege sich bereits jetzt wirtschaftlich in einer engen Kalkulation. Ein Verzicht auf die Erlöse der Windenergieanlage Dora an Frosttagen würde die Wirtschaftlichkeit des Windparks bedrohen. Daher werde einer Planung, die vorsehe, die Windenergieanlage Dora bzw. weitere Anlagen der WEB wegen drohendem Eiswurf abzuschalten, widersprochen, Entschädigungsansprüche blieben vorbehalten (Einwendung WEB).

- **Einbußen durch Windabschattung** durch LKW-Verkehr sowie die höher liegende Fahrbahn. Nach der Straßenquerschnittsplanung der A26 werde sich die Fahrbahn bis zu 3 Meter über das bisherige Geländeniveau erheben. Rechne man dazu die Höhe eines heute im Verkehr üblichen Schwerlast-Sattelschleppers von 4 Metern, so ergebe sich eine Windabschattungsbarriere in Höhe von 7 Metern. Da es sich bei den Windenergieanlagen der WEB um ältere, kleinere Anlagen handle, deren Rotorblätter sich an der tiefsten Stelle bis auf ca. 54 Meter herabbewegten, sei bei Umsetzung der Planung und Aufnahme des Verkehrs mit einem Windabschattungseffekt zu rechnen, der sich nicht unerheblich auf den Ertrag des Windparks auswirkt. Eine Windertragseinbuße von 10 % führe bereits zu einer jährlichen Erlöseinbuße von rund 7.000,00 € pro Windrad. Daher werde einer Planung widersprochen, die zu einer Windabschattung der Windenergieanlagen führe, Entschädigungsansprüche blieben vorbehalten (Einwendung WEB).

- **Erhöhter Wartungsaufwand** durch Feinstaubimmissionen. Da es sich um einen älteren Windpark handele, der in den kommenden Jahren ohnehin einer höheren Anfälligkeit unterliege, werde die erhebliche Feinstaubbelastung, die durch den Auto- und Schwerlastverkehr entstehe, nochmals zu kürzeren Wartungsintervallen und damit höheren Kosten führen. So führte die Feinstaub- und Partikelbelastung zu einer stärkeren Verschmutzung der Oberfläche der Rotorblätter. Wenn die Oberfläche eines Tragflügels oder eines Rotorblattes nicht vollkommen glatt sei, begünstige das den Strömungsabriss. Die Folge sei eine Verringerung der Drehgeschwindigkeit. Auch wenn sich diese nachteilige Wirkung nur im unteren Prozentbereich bewege, so führte ein um ein Prozent verminderter Wirkungsgrad der Windenergieanlagen in 10 Jahren bereits zu einer Erlöseinbuße von rund EUR 20.000,00 (Einwendung WEB).

Planfeststellungsbehörde: Den Einwendungen wird hinsichtlich der Gewährleistung der Unversehrtheit und Zugänglichkeit stattgegeben, als die Vorhabensträgerin sicherzustellen hat, dass die benachbarten Windkraftanlagen, die zugehörige Übergabestation und die dazwischen verlaufenden Leitungen durch die Bauarbeiten nicht beschädigt werden bzw., soweit eine Verlegung der Leitungen erforderlich ist, durch entsprechende neue Leitungen unter Vermeidung betrieblicher Unterbrechungen ersetzt werden und sämtliche Anlagen zu Wartungs- und Reparaturzwecken jederzeit anfahrbar sind, soweit eine Anfahrbarkeit auch derzeit besteht, vgl. Ziffer 2.40. Die Einwendungen werden zurückgewiesen hinsichtlich der Forderung, die Anfahrbarkeit durch Schwerlastverkehr zu gewährleisten. Eine solche Anfahrbarkeit besteht auch derzeit nicht. Bei den angrenzenden Straßen Francoper und Neuenfelder Hinterdeich handelt es sich aktuell um asphaltierte, landwirtschaftlich genutzte Wege von ca. 3,0 m Breite und mit einer stark sanierungsbedürftigen Deckschicht. Die Befahrbarkeit ist auf 5 t beschränkt. Auch die vorhandenen Radien erlauben derzeit keine Benutzung durch Schwerlastverkehr, wie dies für ein Repowering erforderlich wäre (Länge der Transportfahrzeuge 24-58 m, Breite 3,50-4,30, Gesamttonnage über 100 t).

Die Einwendungen werden hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen des angestrebten Repowerings der Windkraftanlage DORA durch das planfestgestellte Vorhaben zurückgewiesen. Ein Repowering der Windkraftanlage DORA ist ausgeschlossen, da selbige außerhalb der Eignungsbiete steht und nur noch Bestandsschutz genießt. Die übrigen Windkraftanlagen bzw. die Eignungsgebiete weisen einen ausreichenden Abstand zur zukünftigen A26 auf, so dass dem Repowering in dieser Hinsicht nichts entgegensteht. Zur Anfahrbarkeit siehe vorstehend.

Die Einwendung wird hinsichtlich der befürchteten Einbußen durch Windabschattung zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hält die potentielle Beeinträchtigung der Windkraftanlagen durch eine Windabschattung angesichts der Entfernung der Windkraftanlage zur Straße, deren geringfügiger Erhebung über das vorhandene Geländeniveau und im Vergleich dazu der Höhe der Rotornabe für vernachlässigbar gering. Sollte es wider Erwarten überhaupt zu negativen Effekten kommen, stellte sich die Frage der Zumutbarkeit. Grundsätzlich haben auch Betreiber von Windenergieanlagen die Bebauung von Nachbargrundstücken zu dulden,

selbst wenn sich daraus Windabschattungseffekte ergeben, vgl. VG Neustadt (Weinstraße), Beschluss vom 17.02.2014 - 4 L 89/14.NW, Rn. 34 juris.

Die Einwendung wird hinsichtlich des befürchteten erhöhten Wartungsaufwandes durch Feinstaubimmissionen zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde vermag keine Beeinträchtigung der Windkraftanlagen durch Feinstaubimmissionen anzunehmen. Diese Einschätzung beruht zum einen auf der Entfernung der Windkraftanlage zur A26, zum anderen auf der Höhe der Rotornabe und schließlich auf der gutachterlichen Aussagen zur geringen vorhabensbedingten Zusatzbelastung durch Schadstoffe (vgl. Ziffer 4.9.2) Entschädigungsfähige im Sinne der Einwendung erhöhte Wartungskosten sind nach alledem nicht zu erwarten.

Die gegen einen Rückbau der Windkraftanlage DORA, also letztlich gegen einen Widerruf der Betriebsgenehmigung gerichtete Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar kann die Entscheidung über einen Widerruf der Betriebsgenehmigung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sein; die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst lediglich sämtliche für die Verwirklichung des Vorhabens einschließlich notwendiger Folgemaßnahmen erforderliche Genehmigungen etc., vgl. Ziffer 3.2. Sie umfasst nicht die Erteilung oder den Widerruf von Genehmigungen für Anlagen Dritter, die, wie vorliegend, nicht Gegenstand des Vorhabens und auch nicht notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens sind. Die Entscheidung hierüber obliegt der zuständigen Genehmigungsbehörde, hier der Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Immissionsschutz und Betriebe.

Dennoch kann mittelbare Folge der vorliegenden Planfeststellung sein, dass die Genehmigungsbehörde den weiteren Betrieb der Windkraftanlage DORA neben der A26 zum Zeitpunkt deren Inbetriebnahme untersagt oder von Auflagen abhängig macht. Angesichts des Ergebnisses des Gutachtens zur Risikobewertung sowie der Stellungnahme der Genehmigungsbehörde zu diesem Gutachten hält die Planfeststellungsbehörde dies zwar für unwahrscheinlich. Nach beidem wäre der weitere Betrieb grundsätzlich zulässig. Eher denkbar wäre, dass die Genehmigungsbehörde eine Nachrüstung mit Eissensoren zur Eisgefahrerkennung und nachfolgender Abschaltung anordnet; hierzu siehe im Folgenden. Trotz der Wahrscheinlichkeit, dass ein weiterer Betrieb der Windkraftanlage DORA auch nach Inbetriebnahme der A26 möglich sein wird, ist vorsorglich eine Abwägungsentscheidung auch für den Fall des Widerrufs der Betriebsgenehmigung zu treffen, um auch für diesen Fall eine Lösung des durch das Vorhabens ausgelösten Konfliktes zu erzielen.

Diese hier vorsorglich zu treffende Entscheidung geht zu Lasten der Windkraftanlage. Das Interesse der Vorhabensträgerin und der Allgemeinheit an Bau und Betrieb der A26 überwiegen das wirtschaftliche Interesse der Einwenderin, das ohne Weiteres entschädigungsfähig ist, deutlich. Da Ursache eines Widerrufs der Betriebsgenehmigung der Schutz des Vorhabens wäre und damit vom Vorhaben ausgelöst würde, stünde dem Einwender für diesen Fall

ein Entschädigungsanspruch gegen die Vorhabensträgerin zu. Ein solcher Entschädigungsanspruch wird hiermit für den Fall des Widerrufs der Betriebsgenehmigung dem Grunde nach festgestellt. Die Einzelheiten wären im Entschädigungsverfahren zu regeln, § 19a FStrG.

Die Entscheidung über den weiteren Betrieb wird erst zu treffen sein, wenn die A26 in Betrieb genommen werden soll. Dies kann frühestens im Jahre 2024 der Fall sein. Bis dahin wird DORA weiterbetrieben werden können. Möglicherweise hat DORA zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der A26 ihre Restlebensdauer erreicht und soll oder kann ohnehin nicht mehr weiterbetrieben werden. Sollte dies nicht der Fall sein, dürfte die Restlebensdauer der dann ca. 30 Jahre alten Windkraftanlage zumindest absehbar sein. Zudem arbeitet DORA nach Aussage des Einwenders bereits jetzt in einer wirtschaftliche engen Kalkulation; vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache des Wegfalls der EEG-Umlage im Jahr 2020 erscheint es ebenfalls unwahrscheinlich, dass DORA zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der A26 noch betrieben werden wird oder noch lange wird betrieben werden können. Der dann noch eintretende wirtschaftliche Schaden wäre von der Vorhabensträgerin zu tragen. Die Einzelheiten wären im Entschädigungsverfahren zu regeln, § 19a FStrG.

Dies trifft auch für eventuell von der zuständigen Genehmigungsbehörde alternativ zum Widerruf der Betriebsgenehmigung angeordnete Sicherheitseinrichtungen zu. Auch insoweit wird die Einwendung zurückgewiesen. Die Genehmigungsbehörde hat zu erkennen gegeben, dass dies in Betracht zu ziehen ist. Dies gilt umso mehr, als die technische Entwicklung voranschreitet und möglicherweise neue Systeme am Markt sind, die auch in wirtschaftlicher Weise an Altanlagen nachzurüsten sind. Sollte die Installation entsprechender Sicherheitseinrichtungen angeordnet werden und eine Abschaltung an Frosttagen zu Folge haben, wäre der insoweit eintretende Schaden (Installation der Sicherheitseinrichtung, Ertragseinbußen durch Abschaltungen) von der Vorhabensträgerin zu tragen. Ein solcher Entschädigungsanspruch wird hiermit für den Fall der Anordnung des Anbringens von Sicherheitseinrichtungen zur Abschaltung an Frosttagen dem Grunde nach festgestellt. Die Einzelheiten wären im Entschädigungsverfahren zu regeln, § 19a FStrG.

Sollte die Installation von Sicherheitseinrichtungen sich angesichts einer geringen Restlaufzeit nicht als wirtschaftlich erweisen, käme auch ein Widerruf der Betriebsgenehmigung in Betracht. In diesem Fall stünde der Einwenderin eine entsprechende Entschädigung zu. Ein solcher Entschädigungsanspruch wird hiermit für den Fall des Widerrufs der Betriebsgenehmigung dem Grunde nach festgestellt, s.o. Die Einzelheiten wären im Entschädigungsverfahren zu regeln, § 19a FStrG.

Hinsichtlich der Forderung, die Windkraftanlage DORA nicht zu versetzen, ist die Einwendung gegenstandslos. Eine Versetzung der Anlage DORA kann nicht Gegenstand der Planfeststellung sein. Sofern die Anlage nicht am bestehenden Ort weiter betrieben werden könnte, wäre eine Versetzung allenfalls eine Option des Eigentümers. Der Planfeststellungsbeschluss vermag durch die vorliegende Zulassung des beantragten Vorhabens lediglich mittelbar Folgen

auszulösen, s.o. Da eine Versetzung der Windkraftanlage DORA weder zum Vorhaben gehört noch notwendige Folgemaßnahme ist, sind weder ein Widerruf der Betriebsgenehmigung noch die Erteilung der für eine Versetzung erforderlichen neuen Genehmigungen von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst. Im Übrigen wäre eine kleinräumige Versetzung auch nicht möglich, da sich dort unmittelbar kein Eignungsgebiet befindet.

4.10.4.14 Einwendungen NDO Ölpipeline

Im Bereich des Vorhabens befindet sich eine Mineralölfernleitung der Holborn Europa Raffinerie GmbH (HER) bzw. deren Tochtergesellschaft NDO auf einer Gesamtlänge von ca. 1,8 km. Die Berührungspunkte betreffen den Bereich zwischen Leitungskilometer 1,4 und 3,2.

Die Fernleitung verläuft parallel zur A7 und verbindet die Mineralölraffinerie der HER mit dem ca. 144 km entfernten Ölhafen Wilhelmshaven. Über die Mineralölfernleitung bezieht die Raffinerie ihren gesamten Rohölbedarf. Die Raffinerie wird kontinuierlich über 365 Tage im Jahr und 24 Stunden betrieben.

Die Inanspruchnahme der durch die Fernleitung genutzten Flächen erfolgt auf vertraglicher Basis. Es bestehen sowohl Verträge mit der Stadt Hamburg für die Nutzung städtischer Flächen als auch mit der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, für die Nutzung von Flächen der Bundesfernstraße. Beide Verträge beinhalten u.a. Folge- und Kostenpflichten der Einwenderinnen für den Fall, dass der Bund oder die Stadt Hamburg „dies zur Verwirklichung ihrer Planungen oder Ausführung sonstiger Maßnahmen im öffentlichen Interesse für geboten halten“.

Durch das Vorhaben entstehen Auflasten aufgrund neu zu errichtender Bauwerke (Böschungen, Auffahrtsrampen, Wartungsbermen, Brückenbauwerke auf Stahlbetonpfeilern). Ohne entsprechende Sicherungsmaßnahmen wären hierdurch Schäden an der Fernleitung möglich.

Im Rahmen der ursprünglichen Auslegung der Planunterlagen war nur die diesbezügliche Konfliktlage erkennbar geworden, da die Vorhabensträgerin insoweit noch keine detaillierte Planung vorgelegt hatte. Die Einwenderinnen machten daraufhin die drohenden Schäden und die Erforderlichkeit von Sicherungsmaßnahmen geltend. Sie gingen jedoch im Ergebnis davon aus, dass die Verwirklichung des Vorhabens neben der Mineralölfernleitung technisch lösbar ist und baten um enge Abstimmung hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen, um die Versorgung der Raffinerie und den Betrieb der Fernleitung nicht zu gefährden. Die in diesem Zusammenhang eingewandten technischen Fragen haben sich durch die im Rahmen der 2. Planänderung beantragte diesbezügliche Planung zwischenzeitlich erledigt, siehe dazu im Folgenden.

In Folge traten die Einwenderinnen und die Vorhabensträgerin in Verhandlungen mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung. Hierbei wiesen die Einwenderinnen - auch einwendungsweise der Planfeststellungsbehörde gegenüber - darauf hin, dass ihre Kostentragungspflichten begrenzt sind auf das Erforderliche, während die Vorhabensträgerin statt einer einfachen Sicherung, die das Auftreten

von Schäden nicht hätte mit Sicherheit verhindern können und zukünftige Maßnahmen erschweren würde, in Teilen des Leitungsverlaufs das aufwändigere, aber sicherere und nachhaltigere Verfahren der Tieferlegung mittels HDD-Verfahren favorisierte. Im Ergebnis wurde seitens der Einwenderinnen eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die so ermittelte Vorzugsvariante wurde sodann im Auftrag der Einwenderinnen und in Abstimmung mit der Vorhabensträgerin durch ein Fachbüro planerisch vertieft und weiter bearbeitet sowie anschließend von der Vorhabensträgerin im Rahmen der 2. Planänderung auf Basis der in diesem Zuge erstellten Genehmigungsplanung (einschließlich TRFL-Unterlage) als notwendige Folgemaßnahme zur Planfeststellung beantragt.

Im Rahmen dieser 2. Planänderung wendeten die Einwenderinnen zusätzlich ein, dass hinsichtlich der Pfahlgründungen nicht nachvollziehbar sei, an welcher Stelle die Pfähle gesetzt werden sollen. Da nicht ausgeschlossen werden könne, dass die zu setzenden Pfähle trotz Tieferlegung der Pipeline zu einer Beschädigung der Pipeline führen könnten, sei für das Einbringen von Bohr- oder Sandpfählen zunächst ein Sicherungskonzept zu erstellen, um eine Beschädigung der tiefergelegten Rohrleitung auszuschließen. Sämtliche Aktivitäten im unmittelbaren Leitungsbereich müssten vorab mit den Einwenderinnen abgestimmt werden und dürfen nur unter deren Aufsicht durchgeführt werden. Dies wurde seitens der Vorhabensträgerin zugesagt.

Parallel arbeiteten die Vorhabensträgerin und die Einwenderinnen an einer Vereinbarung, die u.a. die Kostentragung sowie die Verpflichtung zur Rücknahme der Einwendungen zum Gegenstand hat. Diese Vereinbarung ist zwischenzeitlich weitgehend fertiggestellt, mit der Unterzeichnung der Vereinbarung ist innerhalb der nächsten Wochen zu rechnen.

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der Erstellung eines bauzeitlichen Sicherungskonzeptes vor dem Einbringen von Bohr- oder Sandpfählen sowie der vorherigen Abstimmung von Bauarbeiten im Bereich der bereits neu verlegten Pipeline und der Beaufsichtigung der Arbeiten durch die Einwenderinnen wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.32 verwiesen.

Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Pipeline steht dem Vorhaben insoweit entgegen, als auf nicht unerheblicher Länge Überbauungen oder Bauwerke in unmittelbarer Nähe erforderlich sind, die einen ungefährdeten Betrieb der Pipeline sowohl bauzeitlich als auch dauerhaft in Frage stellen. Um Schäden an der Pipeline zu verhindern, sind zwingend Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Es handelt sich hierbei unabhängig von der vertraglichen Folgepflicht der Einwenderinnen um notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Sinne des § 75 Absatz 1 Satz 1 HmbVwVfG, die erforderlich sind, um den Bestand der anderen Anlagen zu gewährleisten. Die Sicherungsmaßnahmen sind demnach Gegenstand der Planfeststellung. Sie werden wie beantragt planfestgestellt, da sie garantieren, dass die Pipeline auch zukünftig funktionsfähig bleibt. Würden keine Sicherungsmaßnahmen er-

griffen, würde nicht nur die Pipeline, sondern auch die Durchführung des Vorhabens gefährdet. Die Sicherungsmaßnahmen sind demnach zwingend erforderlich und von den Einwenderinnen zu dulden.

Dass die Planung von den Einwenderinnen sogar selbst beauftragt und anschließend zwischen Vorhabensträgerin und Einwenderinnen abgestimmt ist, ist insoweit nicht entscheidend. Die Planfeststellungsbehörde ist unabhängig hiervon der Auffassung, dass die beantragte Lösung für die Beteiligten wie auch hinsichtlich der weiteren Belange, namentlich der Umweltbelange, sachgerecht ist. Die beantragte Lösung hat deutliche Vorteile bezüglich des Grundwasserschutzes, des Bodenschutzes sowie des Arten- und Biotopschutzes, da die Leitung bei dieser Lösung vollständig aus dem bau- und anlagebedingten Wirkungsbereich der Autobahn herausgenommen wird. Durch die Verlegung in eine größere Tiefe entsteht ein größerer Abstand zur Konstruktion der Autobahn, es verringern sich die Korrosionsrisiken und es entfallen autobahnbedingte Beschädigungs- und Havarierisiken. Beim HDD-Verfahren ist der baubedingte Umfang hinsichtlich Wasserhaltungsmaßnahmen, Eingriffen in Böden und Biotopstrukturen und Störungen von Tieren geringer und die Bauzeit vergleichsweise kurz. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die planfestgestellte Lösung als optimierte Lösung vermutlich höhere Kosten verursacht als die Minimallösung, weil nur durch die planfestgestellte Lösung der dauerhafte Betrieb auch bei weiteren Maßnahmen an der Autobahn nachhaltig gewährleistet werden kann. Die Tatsache, dass die Planung von den Einwenderinnen beauftragt und mit der Vorhabensträgerin abgestimmt ist, bestätigt diese Auffassung allerdings.

Die Frage der Kostentragung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, vgl. Ziffer 3.7. Maßgebend werden hier die vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Einwenderinnen sowie der Stadt Hamburg und den Einwenderinnen bzw. die noch zu unterzeichnende gesonderte Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und den Einwenderinnen sein. Sollte Letztere wider Erwarten nicht geschlossen werden, wäre auf Basis der bestehenden Verträge zu entscheiden, nicht jedoch durch diesen Planfeststellungsbeschluss. Dies gilt auch für den Teil der Kosten, der die von den Einwenderinnen vertraglich geschuldete Kostentragung möglicherweise übersteigt. In welcher Höhe die Einwenderinnen Kosten zu tragen haben, richtete sich demnach nach den Verträgen.

4.11 Ausführungsplanung

Grundsätzlich müssen alle durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Konflikte im Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Ausgenommen werden hiervon jedoch solche Fragen, die auch ohne eine abschließende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss in vorhersehbarer Weise werden gelöst werden können. Voraussetzung hierfür ist, dass für die später erfolgende Lösung keine planfeststellungsrechtliche Abwägung erforderlich ist oder eine solche bereits im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach vorweggenommen werden kann. Es muss also zur Zeit des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses feststehen, dass ein Sachverhalt in der späteren Bauausführung

oder im späteren Betrieb ohne Weiteres auf die eine oder andere Weise zu bewältigen ist und es hinsichtlich der Gesamtabwägung unerheblich ist, wie diese Bewältigung aussehen wird. Dies ist vorliegend, soweit Lösungen der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben, durchgehend der Fall.

Dies gilt auch für die Bauablaufplanung. Es ist hinreichend bestimmt, welche Baumaßnahmen durchgeführt werden müssen und welche Rechte und Belange hiervon betroffen sein werden. Auch besteht ein hinreichend bestimmtes Konzept, wie die einzelnen Bauphasen aussehen werden. Die Bauablaufplanung liegt den Prognosen der bauzeitlichen Beeinträchtigungen sowie den hieraus sich ergebenden Schutzvorkehrungen zu Grunde. Darüber hinaus ist es jedoch nicht sinnvoll, die einzelnen Bauphasen detaillierter planen zu lassen und nach Art, Maß, Zeitdauer und Zeitpunkt planfestzustellen. Dies führte zum Verlust jedweder Flexibilität, die auf einer Baustelle, zumal auf einer solch komplexen Baustelle, erforderlich ist. Diese Flexibilität kommt nicht nur der Vorhabensträgerin, sondern auch den Betroffenen zu Gute, denn nur so lässt sich die Baustelle effektiv und möglichst zügig abwickeln sowie auf unvorhersehbare Situationen reagieren. Bei einer Festschreibung der Bauablaufplanung im Planfeststellungsbeschluss müsste bei Abweichungen stets ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden. Dies würde die Dauer der Baumaßnahme erheblich verlängern.

4.12 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die nachfolgenden Angaben über die Umweltauswirkungen des beantragten Vorhabens stammen im Wesentlichen aus der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie, der behördlichen Stellungnahmen sowie den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Ergebnissen eigener Ermittlungen. Berücksichtigt sind dabei ebenfalls diejenigen Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft. Sodann folgt die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, die bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens in Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze zu berücksichtigen war.

Für das Vorhaben ist gemäß §§ 3 a UVPG i.V.m. Ziffer 14.3 Anlage 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Das UVPG ist in der Fassung die vor dem 16. Mai 2017 galt anzuwenden, da die Übergangsvorschrift des §74 II UVPG zur Anwendung kommt.

4.12.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG a.F.

Die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen der hier planfestgestellten Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin stellen sich zusammenfassend wie folgt dar (ein Alternativenvergleich hatte hier nicht zu erfolgen. Die Prüfung nach §§ 11, 12 UVPG ist eine strikt projektbezogene Untersuchung. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, die Alternativenprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem aktuellen Planungsstand ernstlich in Betracht kommt (vgl. BVerwG, Ur.

vom 19.5.1998, Az.: 4 C 11/96, Rz. 42). Dabei handelt es sich in diesem Fall um die hier planfestgestellte Vorzugsvariante. Die Umweltverträglichkeitsprüfung kann zwar - wenn Anlass besteht - auch dazu benutzt werden, eine Auswahlentscheidung vorzubereiten. Eine Rechtspflicht, gerade in dieser Weise vorzugehen, besteht für die Planfeststellungsbehörde indes nicht (BVerwG, ebda.).

4.12.1.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Die Wirkungen des Vorhabens lassen sich unterteilen in Auswirkungen, die auf den Bau des Vorhabens zurückzuführen sind (baubedingte Auswirkungen), auf die Anlage (anlagebedingte Auswirkungen) sowie Auswirkungen die sich auf den Betrieb des Vorhabens (betriebsbedingte Auswirkungen) beschränken.

Diese Auswirkungen sind nach ihrer Art, Intensität, räumlichen Ausdehnung und Dauer für die einzelnen Schutzgüter sehr unterschiedlich.

Baubedingte Auswirkungen sind insbesondere Beeinträchtigungen, die sich im unmittelbaren Baustellenbereich durch Baustellenbetrieb, die Anlage von Baustelleneinrichtungsf lächen und den Bauverkehr ergeben. Diese sind jedoch zeitlich durch den Abschluss der Bauphase begrenzt.

Als anlagenbedingte Auswirkungen sind insbesondere die dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung im Bereich der Fahrbahn, die visuellen Wirkungen sowie die Zerschneidung des Raumes von Bedeutung.

Die betriebsbedingten Auswirkungen beziehen sich insbesondere auf die Lärm- und Schadstoffemissionen.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind grundsätzlich nachhaltig und dauerhaft.

Die projektspezifischen Wirkfaktoren des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter sind in Tabelle 1 der UVS detailliert beschrieben, auf die hier verwiesen wird.

Innerhalb dieser UVP erfolgt eine Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen für das Gesamtvorhaben, also den Neubau der A26 mit dem Ausbau der A7 einschließlich sämtlicher Nebenanlagen. Dies beinhaltet auch Umweltauswirkungen, die durch die Maßnahmen zur Umverlegung der NDO-Mineralölf ernleitung entstehen. Da sich die Wirkbereiche der Maßnahmen zur Umverlegung der NDO-Mineralölf ernleitung im Wesentlichen mit denen der Straßenbauvorhaben überlagern, wird im Zusammenhang mit der NDO-Leitung vor allem auf besonders relevante, zusätzliche Umweltauswirkungen eingegangen.

4.12.1.2 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik

Der Untersuchungsraum erstreckt sich im Süd-Westen der Freien und Hansestadt Hamburg von östlich der Landesgrenze Niedersachsen (NI)/Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) bis östlich der

A7, wobei der westliche Teil des Untersuchungsraums zu Niedersachsen (Landkreis Harburg) gehört. Der Untersuchungsraum wurde im Rahmen der Planänderung östlich der A7 erweitert, um die Umweltauswirkungen durch den Ausbau der A7 und der Umverlegung der NDO-Mineralölförderung beurteilen zu können.

Es wurden schutzgutbezogen teilweise unterschiedlich große Untersuchungsräume betrachtet, da bezogen auf die einzelnen Schutzgüter und maßgebliche Wirkfaktoren tw. unterschiedliche Sensibilitäten und Wirkreichweiten bestehen.

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist das Untersuchungsgebiet in zwei Zonen aufgeteilt worden (Zone A und Zone B). In der Zone A wurden für die Auswirkungsprognosen gemäß UVPG und BNatSchG (Eingriffsregelung und Artenschutz) eine Reihe vertiefender Erfassungen und Bewertungen durchgeführt. In der Zone B wurden für das bessere Verständnis von großräumigen ökologischen Funktionsbeziehungen und -zusammenhängen im Landschaftsraum die Biotopstrukturen gemäß dem Hamburger Biotopkataster berücksichtigt (vgl. Kap. 1.3 der UVS).

Methodisch wurden zunächst schutzgutunabhängig die wesentlichen Grundlagen ausgewertet und beschrieben, die zur Erfassung und Bewertung von besonderen Werten und Funktionen im Untersuchungsraum erforderlich sind. Besonders zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Betrachtung der vorhandenen Schutzgebiete, gesetzlich geschützten Biotope und sonstigen Schutzausweisungen. Zu den diesbezüglichen Einzelheiten wird auf Kapitel 2 der UVS verwiesen. In einem weiteren Schritt wurde dann die schutzgutbezogene Ermittlung und Bewertung besonderer Werte und Funktionen des Raumes und seiner Bestandteile für die Schutzgüter des UVPG durchgeführt, vgl. Kapitel 3 der UVS. Die aus beiden Schritten gewonnenen Erkenntnisse liegen den Ermittlungen der Umweltauswirkungen und deren anschließender Bewertung zu Grunde, vgl. Kapitel 4 der UVS.

4.12.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

4.12.1.3.1 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit

Entscheidend für die Beschreibung des Zustands des Schutzgutes Menschen ist der vom Menschen üblicherweise für seinen Aufenthalt genutzte Raum. Hierbei werden insbesondere der zum Wohnen genutzte Bereich (Teilschutzgut Wohnen) sowie die Bereiche, die der Erholungsnutzung dienen (Teilschutzgut Erholung), betrachtet.

Nördlich der geplanten A26 liegen Wohnflächen in den Stadtteilen Neuenfelde, Francop und Moorburg. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um dörfliche Straßenrandbebauung entlang des Straßenzuges Hohenwischer Straße, Vierzigstücken, Nincoper Straße sowie am Hinterdeich, Moorburger Elbdeich und Moorburger Alter Deich.

Südlich der geplanten A26 liegen großflächige Wohngebiete in den Stadtteilen Neugraben-Fischbek und Hausbruch sowie kleinere Wohnflächen im Kreuzungsbereich A7/B73 entlang der B73 (Cuxhavener Straße, Stader Straße) und in Bostelbek (Stadtteil Heimfeld) östlich der A7.

Große Teile des Untersuchungsgebietes haben eine hohe bis sehr hohe Bedeutung für die Erholungsnutzung. Es überwiegt die landschaftsgebundene Erholungsnutzung; Freizeit-, Sport- und Erholungseinrichtungen fehlen weitestgehend.

Die Süderelbmarsch stellt einen einzigartigen Kulturraum dar. Der durch ortstypische Strukturen wie historische Siedlungen, Obstanbauflächen und alte Deichlinien geprägte Siedlungsraum ermöglicht das Erleben von Natur in einer historischen landwirtschaftlichen Kulturlandschaft mit traditionsreichen Obstanbauflächen.

Vorhabenrelevante Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen sind durch stoffliche und nichtstoffliche Immissionen (Abgas- und Staubemissionen, Schall, Licht, Erschütterungen) sowohl bau- als auch betriebsbedingt zu erwarten. Anlagebedingt kann es darüber hinaus zu Unterbrechungen von Sichtbeziehungen und somit zu einer Funktionsbeeinträchtigung von Bereichen, die der Erholungsnutzung dienen, kommen. Von diesen Wirkfaktoren betroffen sind sowohl das Teilschutzgut Wohnen als auch das Teilschutzgut Erholung. Darüber hinaus ist kleinflächig die baubedingte Flächeninanspruchnahme von bebauten Siedlungsbereichen und Freizeiteinrichtungen möglich.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wohnen und Wohnumfeld kann die Verlärmung durch Schallemissionen vom Straßenverkehr zu erheblichen Beeinträchtigungen der Wohnqualität sowie der Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld der in direkter Nähe zum Vorhaben befindlichen Wohngebiete führen. Gemessen an den Lärmgrenzwerten der 16. BImSchV liegt im Umfeld der geplanten Straße die nächtliche Lärmbelastung deutlich über der Belastung am Tag.

Das Vorhaben führt zu Lärmbeeinträchtigungen, die durch die vorgesehenen und im Zuge zweier Planänderungen weiter ergänzten und optimierten Lärmschutzmaßnahmen weitestmöglich minimiert, für eine nicht geringe Anzahl an Immissionsorten jedoch nicht gänzlich vermieden werden können. Die verbleibenden Überschreitungen betragen bis zu 7 dB(A). (Auf die Tabelle 23 der UVS verweisen bzw. die Tabelle einfügen.) Für diese verbleibenden Beeinträchtigungen besteht Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Trotz der verbleibenden, in Teilbereichen auch zukünftig vergleichsweise hohen Lärmbelastung führen die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in allen betroffenen Bereichen zu einer Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zur Ist-Situation bzw. zum Prognose-Nullfall. Gerade in den schon stark vorbelasteten Bereichen entlang der Stader Straße werden die Beurteilungspegel durch den Lärmschutz um bis zu 9 dB(A) gesenkt. In den betroffenen Bereichen am Moorburger Elbdeich sowie in Heimfeld/ Bostelbek und Heimfeld westlich der A7 ergibt sich gegenüber dem Prognose-Nullfall eine Senkung der Beurteilungspegel um bis zu 4 dB(A) (vgl. UVS 144/145).

Die wesentlichen vorhabenbedingten Wirkfaktoren auf das Schutzgut Erholung sind bau- und anlagebedingte Zerschneidungen der Landschaft und damit verbundene Barriereeffekte, Überformungen bzw. Technisierungen der Landschaft, betriebsbedingte Verlärmung von freizeitbezogenen Infrastrukturen sowie bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen von siedlungsnahen Freiräumen.

Der Wirkfaktor Zerschneidung bzw. Barriereeffekte hat Funktionsbeeinträchtigungen der räumlich und funktional zusammenhängenden Erholungsflächen sowie die Trennung von Erholungsräumen zur Folge. Die Querung von Erholungsflächen sowie die Unterbrechung von Rad- und Wanderwegen wird hinsichtlich der Wirkintensität als hoch eingestuft. Insbesondere vom Neubau der A26 sind neue Auswirkungen mit einer hohen Wirkintensität zu erwarten. Beim Ausbau der A7 entstehen aufgrund der bestehenden Vorbelastungen keine grundsätzlich neuen Auswirkungen.

Die Wirkfaktoren Verlärmung, Abgas- und Staubemissionen und Überformung werden gemeinsam betrachtet, da sie dieselbe Wirkung hervorrufen. Durch die Technisierung der Landschaft werden großräumige, relativ ungestörte Erholungsräume beeinträchtigt. Die Verlärmung und die Belastung mit Luftschadstoffen führen ebenfalls zu einer Beeinträchtigung des Aufenthalts und der Erholung im Freien. Somit schränken die Wirkfaktoren die Erholungswirksamkeit von Flächen und Infrastrukturen, die sich in der Nähe des Vorhabens befinden, ein. Vor allem der Neubau der A26 verursacht diesbezüglich neue und erhebliche Auswirkungen mit einer hohen Wirkintensität. Beim Ausbau der A7 entstehen aufgrund der bestehenden Vorbelastungen demgegenüber deutlich geringere und keine grundsätzlich neuen Auswirkungen.

Der Wirkfaktor Flächeninanspruchnahme führt zu einem unmittelbaren Verlust von erholungsrelevanten Flächen und Infrastrukturen. Durch den Ausbau der A7/ bzw. die Verlegung der NDO-Pipeline kommt es baubedingt zur Inanspruchnahme von siedlungsnahen Freiräumen in geringem Umfang.

Zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Menschen sind insbesondere folgende Maßnahmen antragsgegenständig und planfestgestellt:

- 4 m hohe Lärmschutzwände im Bereich Moorburger Elbdeich, östlich der A7, auf einer Gesamtlänge von ca. 720 m.
- 4 m hohe Lärmschutzwände im Bereich Moorburger Elbdeich, westlich der A7 und im Bereich Rampe HH-Stade, auf einer Gesamtlänge von ca. 940 m.
- 4 m hohe Lärmschutzwände im Bereich Heimfeld/ Bostelbek, östlich der A7, auf einer Gesamtlänge von ca. 1.980 m
- 4 m hohe Lärmschutzwände im Bereich Heimfeld, westlich der A7, auf einer Gesamtlänge von ca. 1.170 m
- 6 m hohe Lärmschutzwände im Bereich Francoper Straße/ Hinterdeich, nördlich der A26, auf einer Gesamtlänge von ca. 830 m
- 4 m hohe Lärmschutzwand nördlich der A26 zwischen dem östlichen Ende der Lärmschutzwand Hinterdeich/Francoper Straße und dem Westende des Hafenbahntrogs
- 4 bis 5,25 m hohe Lärmschutzwand am südlichen Fahrbahnrand der A26 auf einer Gesamtlänge von etwa 7 km im Bereich Vogelschutzgebiet „Moorburg“, die auch die südlich gelegenen Wohngebiete entlastet

- 4 m hohe Lärmschutzwand am nördlichen Fahrbahnrand der A26 auf einer Gesamtlänge von etwa 1.800 m
- Verwendung von Lärm minderndem Asphalt (offenporiger Asphalt)
- Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A26 auf 120 km/h (bis km 3+200 am Westende Lärmschutzwand Hinterdeich), 100 km/h (bis km 0+790 am Westende Trog) und 80 km/h (im Trog und östlich davon)
- Aufrechterhaltung von für die Erholungsnutzung bedeutenden Wegebeziehungen durch den Bau einer Unterführung der Straße Moorburger Alter Deich und von Überführungen im Bereich der Straßen Francoper Straße/Hinterdeich und Neuenfelder Hinterdeich/Nincoper Moorweg
- Anpflanzung von Gehölzen im Böschungsbereich der A26 sowohl zur landschaftlichen Einbindung des Bauwerkes und Verminderung der Beeinträchtigung des Landschaftserlebens als auch zur Verbesserung der Immissionssituation im Nahbereich der Straße.

4.12.1.3.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Biotopstruktur des Untersuchungsgebietes wird durch anthropogen genutzte Flächen bestimmt. Insbesondere zwischen den Biotoptypen nördlich und südlich der Moorwettern soweit östlich der Moorburger Landscheide und südlich der B73 bestehen starke strukturelle Unterschiede, so dass das Untersuchungsgebiet grob in vier Teilbereiche untergliedert werden kann.

Der Bereich nördlich der Moorwettern ist hauptsächlich durch großflächigen intensiven Obstanbau geprägt. Im Gebiet östlich der Moorburger Landscheide dominiert artenreiches und feuchtes mittel- bis hochwertiges Grünland. Das Gebiet südlich der Moorwettern und westlich der Moorburger Landscheide wird von Grünland dominiert, das nur teilweise intensiv genutzt wird. Südlich der B73 beginnt die Geest. Hier dominieren sehr hochwertige großräumige Rotbuchen-Hallenwälder, überwiegend mit wertvollen Altholzbeständen.

Es brüten über 75 Vogelarten im Planungsraum. Bei dem Großteil der vorkommenden Brutvögel handelt es sich um häufige Arten ohne besondere Indikatorfunktionen. Dies betrifft im Grunde genommen alle weit verbreiteten, ungefährdeten Arten mit überwiegend keinen besonderen Lebensraumansprüchen, wie z. B. Amsel, Blaumeise, Rabenkrähe, Rotkehlchen und Zilpzalp. Von den vorkommenden Arten sind 24 Arten in der Roten Liste Hamburgs aufgeführt. Unter Berücksichtigung der Roten Listen für Deutschland und Niedersachsen gelten insgesamt 32 der Arten als selten bzw. gefährdet. Als Brutvogelarten des Anhangs I der EU-Vogelschutzrichtlinie sind die Arten Blaukehlchen, Neuntöter und Wachtelkönig hervorzuheben. Eine besondere Bedeutung kommt im Zusammenhang mit den Schutzzielen des EU-Vogelschutzgebietes Moorgürtel den beiden Arten Wachtelkönig und Neuntöter zu.

Im Untersuchungsgebiet wurden zehn Fledermausarten nachgewiesen. Hiervon sind sechs Arten in Hamburg als „gefährdet“ bzw. „in unbekanntem Ausmaß gefährdet“ eingestuft. Hierbei handelt es

sich um die Arten Großer Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Teichfledermaus, Fransenfledermaus, Mückenfledermaus und Braunes Langohr. Alle zehn Arten sind im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG streng geschützt.

Im Untersuchungsgebiet gibt es erste Nachweise des Fischotters. Die Moorwettern und die Moorburger Landscheide sind für die Art als Ausbreitungskorridor von Bedeutung. Der Biber hat Hamburg bereits mit mehreren Exemplaren besiedelt und auch für ihn muss im Untersuchungsgebiet zumindest von einer Bedeutung der Moorburger Landscheide als Ausbreitungskorridor ausgegangen werden. Weiterhin gibt es Hinweise auf Vorkommen weiterer, ungefährdeter Großsäuger wie Rotfuchs, Marderhund, Wildschwein und Reh.

Im Untersuchungsgebiet kommen die Amphibienarten Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch, Moorfrosch, Seefrosch und Teichfrosch in unterschiedlichen Bestandsstärken vor. Diese Arten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG besonders geschützt, der Moorfrosch ist streng geschützt, gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG.

In den untersuchten Gewässern bzw. Gewässerbereichen wurden 30 Libellenarten nachgewiesen. Als nach der Roten Liste Hamburg gefährdete bzw. stark gefährdete Arten wurden die Kleine Mosaikjungfer, die Fledermaus-Azurjungfer, die Speer-Azurjungfer, die Gebänderte Prachtlibelle, die Gemeine Winterlibelle, die Gemeine Smaragdlibelle sowie eine unbestimmte Moosjungferart nachgewiesen. Als einzige streng geschützte Art gem. § 7 BNatSchG wurde die Grüne Mosaikjungfer nachgewiesen. Die Art gilt nach der Roten Liste Hamburg als stark gefährdet. Alle nachgewiesenen Libellenarten zählen zu den besonders geschützten Arten.

Im Gewässersystem des Untersuchungsgebietes wurden 22 Fischarten nachgewiesen. Keine der Fischarten ist nach § 7 Abs. 2 BNatSchG streng oder besonders geschützt. Dies gilt ebenso für die nachgewiesenen Reptilien und Heuschreckenarten.

Von besonderer artenschutzrechtlicher Bedeutung ist die als Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte zierliche Tellerschnecke, welche im Untersuchungsgebiet vorkommt. Zudem wurden für den Nachtkerzenschwärmer geeignete Raupen-Futterpflanzen gefunden. Direkte Hinweise oder Nachweise des Nachtkerzenschwärmers gab es jedoch nicht. Ebenfalls im Untersuchungsraum vorkommende und gemäß Anhang IV geschützte Arten sind die oben genannten Fledermausarten, Fischotter, Biber, Moorfrosch und Grüne Mosaikjungfer.

Die stärksten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt gehen von den bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen aus.

Der gesamte Eingriffsbereich umfasst eine Fläche von ca. 170 ha. Hiervon sind 81,7 ha Fläche durch baubedingte Flächeninanspruchnahme betroffen. Bei baubedingten Flächeninanspruchnahmen wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen Biotope nach Beendigung des Bauvorhabens wiederhergestellt werden.

Die anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen teilen sich wie folgt auf:

- 25,4 ha vollständiger Verlust von Biotopen als Lebensraum von Pflanzen und Tieren durch Vollversiegelung im Bereich der Fahrbahnen der A26 und A7 und der Nebenbauwerke
- 4,4 ha weitestgehender Verlust von Biotopen mit stark eingeschränkter Nutzung als Lebensraum von Pflanzen und Tieren durch Teilversiegelung für Ersatzwege mit ungebundener Befestigung.
- 10,7 ha Flächenumwandlung von terrestrischen in aquatische und amphibische Lebensräume durch den Bau von Mulden, Gräben, Ersatzgewässer und Rückhaltebecken.
- 46,4 ha Veränderung der Standortbedingungen und Nutzungsintensitäten durch Übererdung im Rahmen von Dammschüttungen, Banketten und Räumstreifen incl. der Querungsbauwerke.

Insgesamt sind ca. 12,8 ha gesetzlich geschützte Biotopstrukturen betroffen. Dabei handelt es sich zum überwiegenden Teil um gesetzlich geschützte Grünlandbiotope, aber auch z.T. um Röhrichte, Hochstauden, Sumpfwälder und andere Strukturen.

Zusätzlich zu den direkten Verlusten kommt es durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen auch zu Beeinträchtigungen von Werten und Funktionen im Umfeld des Vorhabens. Dies sind insbesondere Lärmemissionen und sonstige Störreize durch Licht, Bewegungen, Erschütterungen etc., durch die es zu Beeinträchtigungen der Habitatqualität und der Vergrämung störungsempfindlicher Arten kommen kann.

Die Betroffenheit der Artengruppe der Fledermäuse ist unter anderem darin gegeben, dass sich innerhalb des Baufeldes potentielle Quartiersstrukturen befinden. Daher besteht bei allen Baumaßnahmen ein Risiko baubedingter Tötungen von Fledermäusen bei der Beseitigung potenzieller Quartiersstrukturen. Um dies auszuschließen sind bauzeitlich Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Darüber hinaus kommt es zum Verlust von Biotopstrukturen mit einer Bedeutung als Jagdhabitat und Leitstruktur für einzelne Arten. Zur Vermeidung bzw. Minderung von Kollisionsrisiken und zur Aufrechterhaltung von Funktionsbeziehungen sind artenspezifische Maßnahmen vorgesehen.

Im Ergebnis sind aufgrund der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen dauerhafte, erhebliche Beeinträchtigungen bzw. Verluste von Vogellebensräumen sowie baubedingte Tötungsrisiken im Zusammenhang mit Gehölzfällungen und der übrigen Baufeldfreimachung bezüglich der Brutvögel zu berücksichtigen. Da die Flächen im Bereich der Bauvorhaben keine besondere Bedeutung für Rast- bzw. Zugvögel haben, entsteht keine relevante Betroffenheit.

Wesentliche anlagebedingte Auswirkungen auf die Gruppe der Amphibien werden durch die Verfüllung einer Vielzahl von kurzen Abschnitten der Beet- und Seitengräben im Bereich der landwirtschaftlichen Nutzflächen verursacht. Die anlagebedingte Verfüllung der Gewässerabschnitte führt zu dauerhaften Lebensraumverlusten, wobei der überwiegende Teil dieser Gewässerabschnitte aufgrund der Habitatstrukturen und der Lage innerhalb intensiver Obstanbauflächen eine geringere Bedeutung für Amphibien besitzt. Insgesamt werden 18 für Amphibien wertvolle Laichgewässer überbaut und gehen dauerhaft verloren. Darüber hinaus verursacht das Vorhaben insbesondere im NSG

Moorgürtel östlich und westlich der Francoper Straße/Hinterdeich einen Verlust von wertvollen Lebensräumen für Amphibien. Zudem sind insbesondere im Abschnitt östlich der Francoper Straße Barriere- und Zerschneidungswirkungen zu erwarten.

Durch die anlagebedingte Flächenbeanspruchung entsteht im östlichen Abschnitt der geplanten A26 (Francoper Straße bis zur Hafeneisenbahn) ein Verlust an wertvollen Bereichen für Reptilien. Dabei handelt es sich um Grünländer, Ruderalfluren und Gräben im Umfang von ca. 13 ha. Wertgebend sind hier insbesondere Vorkommen der gefährdeten Ringelnatter. Im Abschnitt westlich der Francoper Straße liegen die für Reptilien wertvollen Bereiche südlich der Moorwetter im NSG Moorgürtel, eine Flächeninanspruchnahme von wertvollen Bereichen für Reptilien kann hier ausgeschlossen werden. Zudem sind Barriere- und Zerschneidungswirkungen zu erwarten.

Baubedingt sind im Zuge der Baufeldfreimachung Tötungen einzelner Individuen möglich. Populationsrelevante Individuenverluste sind dadurch jedoch nicht zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen auf die Fischfauna sowie die Libellen werden beim Neubau der A26 durch die Verfüllung einer Vielzahl von kurzen Abschnitten der Beet- und Seitengräben im Bereich der landwirtschaftlichen Nutzung verursacht.

Baubedingt kann die Verfüllung durch die Sedimentaufwirbelung und die hiermit verbundene Trübung des Gewässerkörpers, durch Sauerstoffmangelsituationen aufgrund von Freisetzung oder Eintrag sauerstoffzehrender Substrate sowie durch Eisenockerbelastung zu Beeinträchtigungen der Fischfauna führen.

Fünf Entwicklungsgewässer der Grünen Mosaikjungfer liegen im Baufeld der A26 und gehen verloren.

Anlagebedingte Verluste von 7,2 ha wertvolle Bereiche für Heuschrecken verloren.

Der westlich der A7 verlaufende Hauptentwässerungsgraben stellt im Untersuchungsgebiet das für die Zierliche Tellerschnecke wertvollste Gewässer dar. Der nördliche Abschnitt des Gewässers wird überbaut. Der südliche Abschnitt des Gewässers bleibt erhalten.

Von besonderer Relevanz ist die Zerschneidung der national bedeutenden, länderübergreifenden Biotopverbundachse. Die einzig verbliebende, räumlich noch entwicklungsfähige Verbindung zwischen dem Moorgürtel und dem Bereich der Alten Süderelbe mit Anschluss an das Mühlenberger Loch und die Stromelbe wird durch eine irreversible Barriere unterbunden. Betroffen ist hiervon vor allen Dingen der Verbund der Feuchtlebensräume mit den für diese Lebensräume relevanten Arten.

Die geplante A26 verläuft in Hamburg zum überwiegenden Teil am Nordrand des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“, im östlichen Teil auf kurzer Strecke jedoch innerhalb der Schutzgebietsgrenzen. Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Prüfung und der Prüfung des FFH-Gebietsschutzes wird auf die entsprechenden Kapitel dieses PFB verwiesen. Insgesamt gehen ca. 52 ha Vorrangfläche des Wachtelkönigs infolge des direkten Verlustes von Habitatflächen bzw. durch Lärmbelastungen verloren. Hinsichtlich des Neuntötter wird vorsorglich davon ausgegangen, dass fünf regelmäßig besetzte Revierplätze dieser Art verloren gehen. Dies entspricht etwa 10%

aller regelmäßig besetzten Brutreviere des Neuntötters im Schutzgebiet „Moorgürtel“. Dies sind erhebliche Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile und eine Beeinträchtigung des Gebietes als solches.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen wurde die technische Planung bereits in mehrfacher Hinsicht optimiert (vgl. Unterlage 12.1, Erläuterungsbericht, Kap. 1.3.2).

Wesentliche Optimierungen sind in Bezug auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:

- Die Verlagerung der Trasse in Richtung Norden und somit eine Trassenführung weitestgehend außerhalb des EU-Vogelschutzgebietes Moorgürtel.
- Der Verzicht auf die Anschlussstelle Hamburg-Neugraben zur Minimierung von Auswirkungen auf das EU-Vogelschutzgebiet Moorgürtel.
- Bau von Lärmschutzwänden, Verwendung von Lärm minderndem Asphalt (OPA) und Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Reduzierung von Schallimmissionen u. a. in avifaunistisch wertvollen Bereichen (insbesondere EU-Vogelschutzgebiet Moorgürtel).
- Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Dimensionierung von Gewässerunterführungen (Moorwettern, Moorburger Landscheide, Oberste Untenburger Wetterung / Untenburger Schleusengraben).
- Berücksichtigung tierökologischer Belange bei sonstigen Unterführungen (Moorburger Alter Deich).
- Der Bau von zusätzlichen Querungsbauwerken (Tunnel Hafenbahn / Grünbrücke, Fledermaus-Querungshilfe Nincoper Moorweg, Fledermaus-Querungshilfe Dritte Meile).
- Die Ausgestaltung der neu anzulegenden Nordwettern mit breiter Berme und einseitig flachem Böschungsprofil.

Weiterhin werden Maßnahmen zur Schadenbegrenzung, zur Kohärenzsicherung und artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen sowie sonstige Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt. So werden beispielsweise für den Neuntöter Maßnahmen innerhalb des bestehenden Vogelschutzgebietes Moorgürtel vorgesehen. Für den Wachtelkönig sind sowohl Maßnahmen innerhalb des bestehenden Vogelschutzgebietes als auch außerhalb im Bereich Gauensieker Sand im räumlichen Zusammenhang mit kohärenzsichernden Maßnahmen für den 2. und 3. Bauabschnitt der A26 vorgesehen (siehe Planfeststellungsunterlage 12.1 (Erläuterungsbericht LBP) und 14.2 (FFH-Ausnahmeproofung)). Innerhalb der Artenschutzbeiträge werden die Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz von Fledermäusen, Fischotter, Biber, Brutvögeln, Moorfröschen, Grüner Mosaikjungfer und zierlicher Tellerschnecke im Detail abgebildet (siehe Unterlage 12.1, 12.5 und 12.6). Ein Schwerpunkt des Maßnahmenkonzeptes liegt insgesamt auf bauzeitlichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen. Insbesondere seien genannt:

- Bauzeitenregelungen für Baufeldfreiräumungen zum Schutz von Brutvögeln und Moorfröschen,
- Temporäre Amphibienleit- und Sperreinrichtungen während der Bauzeit (im Bereich des Kernlebensraums des Moorfrosches),
- Auflagen für Baustellenbeleuchtungen und nächtliche Bauverbote in bestimmten Zeiträumen (im Bereich von Flugrouten lichtempfindlicher Fledermausarten),
- Durchführung endoskopischer Untersuchungen potenzieller Fledermausquartiere vor der Fällung (Schutz von Fledermäusen),
- Umsiedlung von Krebschernenbeständen zum Schutz der Grünen Mosaikjungfer,
- Schutz der Zierlichen Tellerschnecke durch Abkeschern und Umsiedlung
- Errichtung von 8 fledermausgerechten Querungsbauwerken in Kombination mit Kollisions- und Irritationsschutzwänden sowie Gehölzleitstrukturen.

Für die unvermeidbaren Eingriffe in das Schutzgut sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Entwicklung der neu anzulegenden Gewässer und der Moorburger Landschaftsdeiche zu Vernetzungselementen im Rahmen des Biotopverbundes
- Neuanlage von Moorfroschlaichgewässern
- Entwicklung von extensiv genutzten, trassennahen Grünlandbereichen
- Aufbau eines gestuften Gehölzbestandes
- Ausgleich für Zerstörung und Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen, gemäß § 30 BNatSchG
- MAQ-gerechte Ausgestaltung der Gewässerunterführung Untenburger Schleusengraben
- Bereitstellung von Ersatzquartieren für Fledermäuse
- Einbau eines Vernetzungselementes im Bereich des Biotopkorridors
- Entwicklung günstiger Nahrungshabitate für Fledermäuse

Da die Eingriffe durch die trassennahen Maßnahmen nicht vollständig ausgeglichen werden können, sind gemäß § 15 II BNatSchG Ersatzmaßnahmen umzusetzen. Es handelt sich in Bezug auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt um die folgenden Maßnahmen:

- Sicherung und Verbesserung von Wachtelköniglebensräumen sowie Neuntöter-, Braunkehlchen- und Bluthänflinghabitaten im Moorgürtel
- Entwicklung von Wachtelköniglebensräumen auf dem Gauensieker Sand

- Entwicklung von offenen bis halboffenen, reich strukturierten Brutvogellebensräumen in Gut Moor
- Entwicklung von offenen bis halboffenen, reich strukturierten Brutvogellebensräumen im Westen und offenen Wiesenvogellebensräumen im Osten in Curslack
- Entwicklung von Wiesenvogellebensräumen im Bereich Allermöhe
- Entwicklung von Wiesenvogellebensräumen im Bereich Reitbrook einschließlich der Schaffung von strukturreichen Gewässerbiotopen
- Entwicklung von Wiesenvogellebensräumen im Bereich Wilhelmsburg einschließlich der Schaffung von Ersatzhabitaten für den Gartenrotschwanz

Weiterhin ist ein Monitoringkonzept zur Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse vor Zerschneidung und Kollision vorgesehen.

4.12.1.3.3 Schutzgut Boden

Naturräumlich gehört das Untersuchungsgebiet überwiegend zum Elbe Urstromtal und ist geomorphologisch stark durch die letzte Eiszeit geprägt. Der geologische Untergrund wird in dem Bereich durch flächenhaft verbreitete mehr als 20 m mächtige Schmelzwassersande der Weichsel-Vereisung geprägt.

Die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Böden lassen sich wie folgt einteilen. Nördlich der Moorwettern befinden sich grundwasserbeeinflusste Böden. Südlich der Moorwettern sind Moorböden vorhanden. Östlich der Moorwettern kommen Moormarschböden vor und im Südosten des Gebietes sind kleinräumig Braunerden vorhanden, welche den frischen und feuchten Böden zuzuordnen sind.

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes weist aufgrund seiner bodenkundlichen Bedeutung als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte eine hohe Bedeutung für das Schutzgut Boden auf.

Im Zusammenhang mit dem Moorschutz haben das NSG „Moorgürtel“ in Hamburg und das NSG „Moore bei Buxtehude“ eine besondere Bedeutung.

Für den Bau der A26 werden vorübergehend 81,7 ha unversiegelter Boden für Baufeldeinrichtung oder Baustraßen in Anspruch genommen. Nach Beendigung der Bauarbeiten werden diese Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt und bepflanzt.

Anlagebedingt werden ca. 25,4 ha Fläche für die Herstellung der Fahrbahnen und Bauwerke versiegelt. Hierdurch entsteht ein vollständiger Funktionsverlust. Darüber hinaus werden für die Herstellung von Dammbauwerken ca. 46,4 ha dauerhaft überschüttet. Für die Herstellung von Ersatzwegen

mit wassergebundenen Decken werden 4,4 ha teilversiegelt. Abgrabungen erfolgen für die Herstellung des Trogbauwerkes unter der Hafenbahn (ca.1,4 ha) und für die Herstellung von Mulden, Gräben, Ersatzgewässern und Rückhaltebecken auf ca. 10,7 ha.

Weiterhin können bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge durch Abgase, Stäube, Spritzwasser und Taumittel eine Veränderung der ursprünglichen Standortverhältnisse und eine Einschränkung der Bodenfunktion zur Folge haben. Sie konzentrieren sich im Wesentlichen in einem Abstand bis ca. 10 m beidseits der Straße. Darüber hinaus nehmen die straßenbedingten Schadstoffeinträge rasch ab.

Zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden sind folgende schutzgutbezogene Maßnahmen vorgesehen:

- Einrichtung und Wiederherstellung der Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen (Beseitigungen von Bodenverunreinigungen und -verdichtungen, Wiederherstellung der Bodenfunktionen),
- Verwendung wasserdurchlässiger Befestigungen im Bereich von Ersatz- und Unterhaltungswegen.

Darüber hinaus führen Maßnahmen die der Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter dienen, auch zu einer deutlichen Reduzierung der Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden. Zu nennen sind hier:

- Verminderung der Schadstoffausbreitung durch den Bau von Lärmschutzwänden,
- Reduzierung der Schadstoffausbreitung und Minderung der Schadstoffbelastung in den Boden im Nahbereich der Straße durch Anpflanzung von Gehölzen in den Böschungsbereichen der A26 und der A7,
- Fassung und Reinigung der Straßenabwässer zur Vermeidung des Einsickerns in trassennahe Bodenbereiche.

Für die unvermeidbaren Eingriffe in das Schutzgut sind folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

Ausgleichsmaßnahmen:

- Entseigerung von Verkehrsflächen
- Entwicklung von extensiv genutzten trassennahen Grünlandbereichen

Da die Eingriffe durch die trassennahen Maßnahmen nicht vollständig ausgeglichen werden können, sind gemäß § 15 II BNatSchG Ersatzmaßnahmen umzusetzen. Es handelt sich in Bezug auf das Schutzgut Boden um die folgenden Maßnahmen:

- Grünlandextensivierung über die allgemeinen Bewirtschaftungsauflagen hinaus im Moorgürtel
- Umwandlung von intensiv genutzten Grünland in extensiv genutzte Grünlandflächen auf dem Gauensieker Sand

- Umwandlung von derzeit teils intensiv genutzten Grünlandbereichen in extensiv genutzte Grünlandflächen zur Verbesserung der Bodenfunktionen in Gut Moor
- Umwandlung von intensiv landwirtschaftlich teils ackerbaulich genutzten Bereichen in extensiv genutzte Grünlandflächen zur Verbesserung der Bodenfunktionen in Curslack
- Umwandlung von intensiv landwirtschaftlich teils ackerbaulich genutzten Bereichen in extensiv genutzte Grünlandflächen zur Verbesserung der Bodenfunktionen im Bereich Allermöhe
- Umwandlung von intensiv landwirtschaftlich genutzten Bereichen in extensiv genutzte Grünlandflächen zur Verbesserung der Bodenfunktionen im Bereich Reitbrook
- Umwandlung von intensiv landwirtschaftlich genutzten Bereichen in extensiv genutzte Grünlandflächen zur Verbesserung der Bodenfunktionen im Bereich Wilhelmsburg.

4.12.1.3.4 Schutzgut Wasser

Hinsichtlich des Grundwassers stellt sich die Situation wie folgt dar:

Im Bereich der geplanten Trasse ist eine im Mittel etwa 4-8m mächtige Deckschicht aus stauwassergesättigtem geringdurchlässigen Torf bzw. Klei über Torf anzutreffen. Im Bereich südlich der Moorwettern befindet sich der Moorgürtel, die Deckschichten sind dort großflächig überwiegend als Torf ausgebildet. Unter diesen Deckschichten liegt ein im Mittel etwa 20m mächtiger Grundwasserleiter aus Sand. Das Grundwasser unter den Deckschichten ist gespannt. Die oberflächennahen Weichschichten aus Torf und Klei sind gering-wasserdurchlässig, mit vom Hauptgrundwasserleiter weitgehend unabhängigen Stauwasserständen. Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers wird als gut eingestuft. Die Grundwasserneubildung ist im Untersuchungsgebiet wegen der gering wasserdurchlässigen Deckschichten aus Klei und Torf als gering einzustufen.

Im Bereich der A7 ist mit einer vergleichsweise hohen Grundwasserempfindlichkeit zu rechnen, da hier die schützenden Deckschichten im Zuge des Baus der A7 weitgehend entfernt wurden.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich überwiegend innerhalb der Schutzzone III eines Wasserschutzgebietes. Die Schutzzone III (weitere Schutzzone) dient dem vorbeugenden Schutz vor weitreichenden Gefährdungen durch Schmutzwasser und sonstige wassergefährdende Stoffe im Zusammenhang mit Bauvorhaben. Südlich der Moorwettern sowie im äußersten Südosten des Untersuchungsgebietes liegen darüber hinaus drei Bereiche in der Schutzzone II (engere Schutzzone).

Hinsichtlich der Oberflächengewässer stellt sich die Situation wie folgt dar:

Das Gebiet der Süderelbmarsch gehört aus wasserwirtschaftlicher Sicht zum Stromgebiet der Elbe. Hauptvorfluter ist die nördlich der A26 liegende Alte Süderelbe, ein Nebengewässer der Elbe. Das anthropogen geschaffene Gewässernetz ist Bestandteil eines jahrhundertealten Be- und Entwässerungssystems im Süderelberaum. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Untersuchungsgebiet sind dementsprechend geprägt von einem dichten Grabensystem innerhalb der Einzugsgebiete von Moorwettern und Moorburger Landscheide. Neben ihrer Funktion der Be- und Entwässerung und

der Wasserstandhaltung haben die Wettern und Hauptgewässer im Untersuchungsgebiet eine hohe ökologische Bedeutung als Lebensraum für wild lebende Tiere und Pflanzen. Im Gegensatz zu den Gräben mit Stillgewässercharakter zeichnen sich die Wettern und Hauptentwässerungsgräben durch wechselnde Strömungsgeschwindigkeiten, große Breiten und das Fehlen von Röhricht oder uferbegleitenden Bäumen aus. Häufig werden jedoch vor allen Dingen die kleineren Gräben im Rahmen einer Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung beseitigt und gehen damit als aquatischer Lebensraum vollständig verloren.

Die bedeutendsten Gewässer im Untersuchungsgebiet sind die Moorwettern und die Moorburger Landscheide. Das gesamte Einzugsgebiet der Moorwettern hat eine Größe von insgesamt 89,7 km², wovon sich 65,6 km² in Hamburg und 24,1 km² in Niedersachsen befinden. Das Einzugsgebiet der Moorburger Landscheide befindet sich im Osten des Untersuchungsgebietes und hat insgesamt eine Größe von 20,97 km². Hiervon befinden sich 17,41 km² im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg und 3,56 km² in Niedersachsen.

Die geplante A26, Abschnitt 4/ A7 tangiert im westlichen Abschnitt den Oberflächenwasserkörper (OWK) Moorwettern. Der östliche Abschnitt liegt in ca. 2 km Entfernung des OWK Elbe (Hafen). Für beide OWK besteht gemäß der Einstufung nach Wasserrahmenrichtlinie/ WHG ein ‚mäßiges‘ ökologisches Potenzial, der chemische Zustand ist als ‚nicht gut‘ eingestuft. Das Untersuchungsgebiet liegt im Grundwasserkörper (GWK) Este-Seeve Lockergestein (FGE Elbe). Für den GWK ist der mengenmäßige Zustand ‚gut‘, der chemische Zustand ‚schlecht‘.

Bei der Baudurchführung werden durch die Auflast aus dem Damm der A26 die oberflächennahen Weichschichten aus Klei und Torf zusammengedrückt; dabei wird in den Weichschichten enthaltenes Stauwasser (Porenwasser) nach oben an die Oberfläche und nach unten in den unterlagernden Hauptgrundwasserleiter ausgepresst. Nach grober Schätzung werden etwa 40.000 m³ Porenwasser in den Hauptgrundwasserleiter ausgepresst.

Für das Kreuzungsbauwerk der A26 mit der Hafenbahn ist ein baulicher Eingriff in den Grundwasserbereich erforderlich. Zur Herstellung des Trogbauwerkes werden auf ca. 280m Länge Baugrubenwände (Spundwand oder Schlitzwand) bis in eine maximale Tiefe von ca. -18 mNN eingebracht. Die geplante Baugrube erstreckt sich in Ost-West-Richtung und liegt damit etwa senkrecht zur Grundwasserströmungsrichtung (Süd bis SüdWest). Dadurch wird der Grundwasserstrom im Hauptgrundwasserleiter behindert; im Anstrom des Bauwerkes wird ein Grundwasseranstieg und im Abstrom eine Grundwasserabsenkung erwartet. Die Änderungen des Grundwasserstandes werden voraussichtlich weniger als 10 cm betragen; die maximale Reichweite wird voraussichtlich weniger als 500m betragen. Die Erhöhung des Strömungsgradienten bewirkt, dass die Strömungsrate des Grundwassers voraussichtlich unverändert bleibt.

Bei der Baudurchführung für das Kreuzungsbauwerk wird voraussichtlich die Weichschicht aus Klei und Torf im Bauwerksbereich entfernt. Dabei kann Baugrubenwasser in den unter-lagernden Hauptgrundwasserleiter einsickern. Durch die Einsickerung kann vorübergehend der Wasserstand im Umfeld der Baumaßnahme ansteigen.

Der Aushub der organischen Weichschichten ist unter Wasser im Nassbaggerverfahren aus-zuführen, wobei innerhalb der Baugrube ständig ein Wasserstand einzuhalten ist, der über dem Grundwasserdruckniveau liegt.

Außer im Kreuzungsbereich A26 / Hafenbahn werden keine relevanten Auswirkungen auf Grundwasserstände und Grundwasserströmung erwartet. Weiträumige oder dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind nicht vorgesehen.

Die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung sind gering, da die Grundwasserneubildung im Untersuchungsgebiet ohnehin gering ist.

Relevante Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit werden ebenfalls nicht erwartet.

Auswirkungen auf Oberflächengewässer können durch bauliche Eingriffe durch Überbauung bzw. Verlegung oder Zerschneidung von Gewässersystemen, Querungsbauwerke, Schadstoffeinträge und Veränderung des Oberflächenabflusses auftreten.

Wesentliche bauliche Eingriffe sind die streckenweise Verlegung (420m + 170m) bzw. Anpassung (120m) der Moorwettern (insgesamt ca. 730m Länge in drei Teilabschnitten), der Obersten Untenburger Wetterung und des Untenburger Schleusengrabens (ca. 410m ca. 600m) und des Parallelgrabens westlich der A7 (ca. 300m). Die vorhandenen Gewässerläufe werden überbaut.

Das vorhandene Grabensystem zur Flächenentwässerung wird zerschnitten. Zur Entwässerung der nördlich der A26 liegenden Obstbauflächen ist auf der Nordseite parallel zur A26 eine neue Wetterung (Nordwettern) vorgesehen. Die Nordwettern wird westlich und östlich an die Moorwettern angeschlossen. Ein Gefährdungspotential für die vorhandene Moorwettern wird durch diese Maßnahme nicht gesehen. Vielmehr kann dies zu einer Entlastung der zeitweise grenzwertigen hydraulischen Situation der Moorwettern führen.

Darüber hinaus sind mehrere Querungsbauwerke für Gewässerunterführungen vorgesehen.

In Hohenwisch östlich der Francoper Straße wird ein Kleingewässer (Laichgewässer) überbaut.

Konkrete Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von erheblichen Beeinträchtigungen auf das Teilschutzgut Grundwasser sind vor allen Dingen durch die Anwendung der RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) im Rahmen des Entwässerungskonzeptes vorgesehen.

Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) zielen darauf, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 BNatSchG). Einige der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die im LBP zur A26 Abschnitt 4 bzw. 4a entwickelt wurden, sind gleichzeitig in der Lage, nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser (und Oberflächengewässer) zu vermeiden oder soweit zu vermindern, so dass es zu keiner Verschlechterung des Grundwassers (und der Oberflächengewässer) kommt.

Relevante Maßnahmen sind hierbei:

- Einrichtung einer Umweltbaubegleitung,
- Berücksichtigung spezieller baubedingter Schutzmaßnahmen im Bereich von Altlastenverdachtsfällen,
- Verwendung wasserdurchlässiger Befestigungen im Bereich der Ersatz- und Unterhaltungswege,
- Rückbau von versiegelten Verkehrsflächen im Bereich Francoper Straße/Hinterdeich,
- Errichtung von MAQ gerechten Gewässerunterführungen in Kombination mit Kollisions- und Irritationsschutzwänden sowie Gehölzleitstrukturen
- Wiederherstellung eines wertvollen intakten Grabensystem innerhalb der Ersatzmaßnahmen E1, E3-E6 und E 8.

Für die unvermeidbaren Eingriffe in das Schutzgut Wasser ist als Ausgleichsmaßnahme zusätzlich vorgesehen, die neu anzulegenden Gewässer und die Moorburger Landscheide zu Vernetzungselementen im Rahmen des Biotopverbundes zu entwickeln.

4.12.1.3.5 Schutzgut Klima/Luft

Im Großraum Hamburg liegt ein ozeanisch geprägtes warm-gemäßigtes Klima mit einer kontinentalen Beeinflussung vor. Die mittleren jährlichen Niederschläge betragen ca. 720 mm. Die vorherrschenden Windrichtungen sind West und Südwest, im Winterhalbjahr nehmen die ansonsten relativ seltenen Nord- und Ostwinde anteilmäßig zu. In etwa 35 % des Jahres ist mit windarmen Wetterlagen (0 bis 3 m/s) zu rechnen.

Die lokalklimatische Situation des Untersuchungsgebiets ist maßgeblich durch die windoffene Lage in der Elbmarsch, geringe Geländehöhenunterschiede und die Ausgleichsfunktion der großen Wasserflächen (Elbe, Alte Süderelbe, engmaschiges Gewässernetz) geprägt. Eine wichtige lokalklimatische Bedeutung kommt der Entstehung von Kalt- und Frischluft zu. Das Untersuchungsgebiet stellt aufgrund seiner geringen Geländehöhe von oft kaum einem Meter über NN und dem hohen Anteil an Grünlandnutzung auf Moorböden ein natürliches Kaltluft- bzw. Frischluftentstehungsgebiet dar.

Die lufthygienische Situation im Untersuchungsgebiet ist weitgehend als unkritisch zu bezeichnen. Das Untersuchungsgebiet dient als lufthygienischer Entlastungsraum für die umliegenden Ortsteile sowie die Hafen-, Industrie- und Gewerbeflächen.

Im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes ist im Nahbereich der A7, der Waltershofer Straße, der Hafenbahn und der B 73 aufgrund der emittierenden Gase und Stäube von einer deutlichen Vorbelastung der lufthygienischen Situation auszugehen. Insgesamt ist jedoch eine fallende Tendenz der Schadstoffhintergrundbelastung zu beobachten.

Aufgrund des engen Zusammenhanges zwischen Luft und Klima erfolgt hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen eine gemeinsame Betrachtung.

In klimatischer Hinsicht hat das hier gegenständliche Vorhaben möglicherweise Auswirkungen auf die Häufigkeit der für den Obstbau kritischen Spätfrostereignisse im April und Mai. Die solche Ereignisse begünstigenden meteorologischen Bedingungen, wie sie im Gutachten zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der A26 vom 24.06.2016 (Planfeststellungsunterlage 10.1) genannt sind, werden durch bestimmte Landschaftsstrukturen verstärkt. Insbesondere maßgeblicher Parameter ist insbesondere die Windgeschwindigkeit in Bodennähe. Ohnehin schon niedrige Windgeschwindigkeiten werden innerhalb der Obstplantagen durch die Fülle von Bestandselementen fast bis zur Windstille verzögert. Ebenfalls verzögernd wirken Aufschüttungen, Rampen, Brückenbauwerke, Lärmschutzwände und die Randbepflanzung. Aufgrund dessen wird in dem oben genannten Gutachten angenommen, dass es zu anlagenbedingten Auswirkungen auf das Kleinklima kommt. Zu diesem Ergebnis gelangt das Gutachten durch Vergleich des Ist-Zustands mit dem Plan-Zustand im Wege numerischer Simulation. Unter Berücksichtigung aller Anströmrichtungen kann im klimatologischen Mittel angenommen werden, dass der eventuell kleinklimatischen Auswirkungen unterworfenen Bereich nur einen Streifen von nicht mehr als 200 m entlang der Trasse ausmacht. Der Betrag der lokalen Abkühlung ist von den konkreten örtlichen Gegebenheiten abhängig. Es muss - zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite bleibend - davon ausgegangen werden, dass im Monat April eine zusätzliche Gefährdung von 1,5 Tagen in 10 Jahren bis zu einer maximalen Entfernung von 300 m nördlich der A26 eintritt, südlich der A26 erstreckt sich der Bereich auf etwa 150 m. Im unmittelbaren nördlichen Einflussbereich der Randhindernisse der A26 wird eine zusätzliche Gefährdung von 2,5 Tagen in 10 Jahren bis zu einer maximalen Entfernung von 50 m berechnet, im südlichen Bereich beträgt die Entfernung etwa 25 m. Auch entlang der Bepflanzungen im Bereich Nincooper Moorweg wird in einem sehr engen Streifen eine Erhöhung der zusätzlichen Frostgefährdung um 2 Tage pro 10 Jahre berechnet. Für den Monat Mai wird in einer Entfernung von ca. 200 m beidseitig der A26 eine zusätzliche Spätfrostgefährdung von etwa 0,5 Tagen pro 10 Jahre angenommen. In der unmittelbaren Umgebung der A26 wird im Monat Mai mit einer zusätzlichen Spätfrostgefährdung von 1 Tag pro 10 Jahre gerechnet. Demzufolge geht die Planfeststellungsbehörde - auf der sicheren Seite bleibend - im Mittel von einer vorhabenbedingten Zunahme des Spätfrostisikos allenfalls von bis zu drei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis maximal zu einer Entfernung von 200 m aus.

Der im Rahmen des erdbaulichen Abtrages gewonnene Boden besteht überwiegend aus Torf. Es ist von etwa 130.000 m³ Torf auszugehen, der im Rahmen dieser Erdbaumaßnahme entnommen wird. Ohne den geplanten klimaschonenden Wiedereinbau der Torfe, die im Zuge der Bauwerksgründung bei der A26 unvermeidbar ausgebaut werden müssen, wäre durch die Torfzersetzung und Mineralisierung der organischen Bodensubstanz als Folge der Austrocknung eine erhebliche Freisetzung von Treibhausgasen zu erwarten. Daher sind im Zuge des Neubaus der A26 Maßnahmen zum klimaschonenden Einbau der Torfe vorgesehen.

Als konkrete Maßnahme zur Vermeidung einer erheblichen baubedingten Freisetzung von klimaschädlichen Treibhausgasen im Zuge des unvermeidbaren Ausbaus von Torfen ist ein klimaschonender Wiedereinbau der Torfe vorgesehen. Insgesamt sind drei Maßnahmen (Torfeinbringung in

der Trasse, Torfeinbringung auf einer Ausgleichsfläche südlich der A26 und Torfeinbringung im Bereich der Grünbrücke) vorgesehen, bei denen der Torf über möglichst kurze Transportwege so wiedereingebaut wird, dass er dauerhaft vernässt bleibt.

Aufgrund von Abgas- und Staubemissionen werden keine Überschreitungen der lufthygienischen Grenzwerte erwartet.

Zusätzlich wurden im Abschnitt 4 bzw. 4a des LBP Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen entwickelt, die nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima vermeiden oder soweit vermindern sollen, dass einer Verschlechterung des Schutzgutes Klima entgegengewirkt wird.

Relevante Maßnahmen zur Kompensation von lokalklimatischen Veränderungen sind hierbei:

- Die Gehölzpflanzungen im Böschungsbereich der geplanten A26 und auf den Straßennebenflächen
- Der Aufbau eines trassennahen, gestuften Gehölzbestandes.

4.12.1.3.6 Schutzgut Landschaft

Innerhalb des Untersuchungsgebietes können verschiedene Landschaftsbildeinheiten unterschieden werden, die sich hinsichtlich der landschaftlichen Eigenart, der naturräumlichen Situation, der Nutzung und der Strukturvielfalt unterscheiden.

Dies betrifft vor allem die Großflächigkeit bzw. den Zerschneidungsgrad der vorhandenen Landschaftsstrukturen und die damit verbundene Intensität von Störungen. Die Bereiche östlich der Hafenbahn / Waltershofer Straße weisen unter diesen Aspekten einen sehr hohen Zerschneidungs- und Vorbelastungsgrad auf. Der Bereich westlich der Bahngleise bis Francoper Straße / Hinterdeich ist im Vergleich dazu schon großräumiger und ungestörter, aufgrund der großflächigen Bebauung im Süden jedoch eingeschränkt. Hervorzuheben ist die im Vergleich zu diesen Bereichen noch vorhandene Großflächigkeit und Unzerschnittenheit im Bereich der Flächen westlich Francoper Straße Hinterdeich. Dort ist, begrenzt durch das Siedlungsband von Neuenfelde und Francop im Norden, die B 73 und die Bebauungen von Neugraben-Fischbek im Süden und die Straße Nincoper Deich im Westen, ein über 2.000 ha großes Gebiet vorhanden, das lediglich durch einige Wirtschaftswege erschlossen ist.

Die Trassenführung der A26 innerhalb der III. Meile des Alten Landes führt in jedem Fall zu einer Zerschneidung der historisch gewachsenen Kultivierungsformen und zu einer Störung der Geschlossenheit des Alten Landes und hat somit eine deutliche Überformung dieses hoch empfindlichen und wertvollen Landschaftsraumes zur Folge. Dies wirkt sich insbesondere in dem Bereich westlich der Francoper Straße/Hinterdeich aus. Aber auch in den bereits stärker vorbelasteten Bereichen zur A7 wirken sich die zusätzlichen Zerschneidungen erheblich aus. Die Folge ist die Zerteilung von Landschaftsbildeinheiten in kleinräumige Teilbereiche bzw. die Abtrennung von Teilbereichen und ein daraus entstehendes, erheblich verändertes Landschaftsbild.

Im gesamten Abschnitt der Trasse westlich der Francoper Straße/Hinterdeich kommt es von Süden gesehen zu einer Zerschneidung des Landschaftsbildes und damit zur Störung der vorhandenen Weitblicke und der Blickbeziehungen. Innerhalb des flachen, weiträumigen Erscheinungsbildes der Marschlandschaft führt das Vorhaben zu einer erheblichen räumlichen Wirkung. Verstärkt wird die Barrierewirkung durch die geplanten Lärmschutzwände, die zum Schutz des EU-Vogelschutzgebiets und des naturschutzfachlich besonders wertvollen Biotopkorridors Moorburg sowie zum Schutz der Bebauung am Moorburger Elbdeich und an der Francoper Straße/Hinterdeich vorgesehen sind.

Vor allen Dingen vom Rad- und Fußweg auf dem Francoper und Neuenfelder Hinterdeich südlich der geplanten Trasse, als auch in einigen Abschnitten vom Fußweg auf dem alten Deich entlang der Straße Moorburger Elbdeich werden die vorhandenen Blickbeziehungen in Richtung Blankenese bzw. bis zur Geestkante in Harburg beeinträchtigt. Die im Rahmen des LBP vorgesehenen Gehölzpflanzungen im Böschungsbereich des gesamten Trassenverlaufs der A26 dienen in diesem Zusammenhang sowohl einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes gemäß § 15 BNatSchG als auch einer Einbindung des Straßenbauwerkes einschließlich der Lärmschutzwände. Eventuelle visuelle Beeinträchtigungen des Landschaftserlebens durch die nahezu durchgehend vorhandenen Lärmschutzwände werden durch die Eingrünung weitestgehend vermieden. Da die Gehölzpflanzungen die Lärmschutzwände mittelfristig überragen werden, führen die Lärmschutzwände nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen von Blickbeziehungen. Besonders deutlich wirkt der Neubau der A26 im Bereich der Francoper Straße / Hinterdeich aufgrund des Brückenbauwerkes über die geplante A26. Hier werden Blickbeziehungen sowohl in Nord-Süd-Richtung als auch in Ost-West-Richtung erheblich gestört.

Der Neubau der A26 mit dem Neubau des Autobahndreiecks an der A7 mit hohen Rampen und Bauwerken führt auch in dem Bereich zu Zerschneidungen und visuellen Störungen

Zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft, namentlich zur landschaftsgerechten Einbindung des Straßenbauwerkes bzw. zur Neugestaltung des Landschaftsraumes für eine naturnahe Erholungsnutzung, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen, insbesondere Gehölzpflanzung im Böschungsbereich der A26 und auf den Straßenebenflächen, zur landschaftsgerechten Einbindung der Straße und der Lärmschutzwände,
- Weitestgehende Wiederherstellung von Straßenbegleitgrün im Bereich der A7,
- Wiederherstellung von Biotopstrukturen im Bereich baubedingt betroffener Flächen,
- Herstellung einer ausreichenden Brückenöffnung bei der Querung der Moorwettern und der Moorburger Landscheide zur besseren Erlebbarkeit des historischen Gewässerlaufes.

Unvermeidbare Eingriffe in das Schutzgut Landschaftsbild werden durch den Maßnahmenkomplex unterschiedlicher Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert, die der Einbindung der Straße in die Landschaft als auch der landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen. Folgende Maßnahmen sind hier vorgesehen:

- Entsiegelung von Verkehrsflächen
- Entwicklung der neuanzulegenden Gewässer mit naturnahen Uferstrukturen
- Entwicklung von extensiv genutzten, artenreichen Grünlandbereichen
- Aufbau eines trassennahen, gestuften Gehölzbestandes

4.12.1.3.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Die historisch geprägte Kulturlandschaft des Obstbaugürtels, die sich vom „Alten Land“ über das Grenzland bei Francop bis nach Moorburg erstreckt, hat mit ihrer gut erhaltenen Struktur, den Bau- und Naturdenkmälern, Werten, alten Deichen, Gräben und Wegen insgesamt eine sehr hohe Bedeutung. Das alte Land stellt auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene eine außerordentliche bedeutende historische Kulturlandschaft dar und ist als historische Kulturlandschaft im Vergleich zu anderen Obstanbaugebieten in der Bundesrepublik Deutschland einzigartig. Im Ergebnis des Kulturlandschaftsgutachtens ist auch dem sich östlich anschließenden Landschaftsbereich von Moorburg und dem sogenannten Grenzland östlich Hinterdeich ein hoher kulturhistorischer Wert beizumessen.

Grundsätzlich handelt es sich bei dem Untersuchungsgebiet um einen wenig veränderten bzw. gestörten Raum mit gut erhaltenen Kulturlandschaftselementen und -strukturen. Die kleinflächige Umwandlung von Obstbauflächen in Grünland, eine Veränderung der Flurformen sowie das Zuschütten von Beetgräben haben allerdings örtlich bereits zu einer Veränderung der Kulturlandschaft geführt. Bauliche Einrichtungen wie Hochspannungsleitungen, Windkraftanlagen, A7, Hafenbahn etc. stehen dem ursprünglichen Charakter dieser Kulturlandschaft entgegen.

Durch den Neubau der A26 ist eine historische Wurt am Francoper Hinterdeich betroffen. Diese historische Wurt ist bisher als Verdachtsfläche eingestuft. Zudem wird am Francoper Hinterdeich ein isoliert liegendes Brack überbaut.

Die lineare Struktur der A26 führt insgesamt zu einer Zerschneidung der historischen Kulturlandschaft des „Alten Landes“, der sich östlich anschließenden Kulturlandschaft „Moorburg“ sowie des dazwischen liegenden Grenzlandes. Die Folge ist die Zerteilung des kulturhistorisch bedeutsamen Landschaftsraumes.

Neben den flächenhaften Auswirkungen auf die historische Kulturlandschaft werden durch die Trasse der A26 linear ausgebildete Kulturlandschaftselemente wie alte Hauptentwässerungsgräben sowie lineare bauliche Ensembles wie historische Deichanlagen und Wegebeziehungen zerschnitten. Der flächenhafte Verlust der kulturhistorisch bedeutenden Landschaft durch die trennende Wirkung der Autobahn und der ihr zugehörigen Nebenanlagen (Böschungen, Lärmschutzeinrichtungen etc.) auf Kultur- und Sachgüter sind von der Lage zur Autobahn abhängig.

Als wesentliche Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ist hier insbesondere die Trassenwahl zu nennen. Eine gegenüber der planfestgestellten Trasse weiter nördlich verlaufende Trasse würde weitaus stärker in die historisch überlieferten Nutzungsstrukturen eingreifen.

Zudem ist durch weitere Planungsoptimierungen unter anderem der Erhalt des Baudenkmals am Moorburger Elbdeich 337 ermöglicht worden. Werden im Zuge der Erdarbeiten bisher nicht bekannte Bodendenkmäler entdeckt, wird dies der Denkmalfachbehörde angezeigt.

4.12.1.3.8 Wechselwirkungen

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 UVPG sind bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen.

Bei der Ermittlung der direkten Auswirkungen sind die primär betroffenen Schutzgüter und ihre Schutzgutfunktionen erfasst und bewertet worden. In die Beurteilung der schutzgutbezogenen Auswirkungen sind darüber hinaus die Wechselbeziehungen, die zwischen den Schutzgütern und ihren Funktionen bestehen, mit eingeflossen.

4.12.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG a.F.

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen.

Das Ergebnis dieser Bewertung fließt dann anschließend in den Gesamtprozess der Abwägungsentscheidung ein.

4.12.2.1 Auswirkungen auf den Menschen und die menschlichen Gesundheit

Die diesbezüglich maßgebenden Auswirkungen für das Schutzgut Mensch bestehen aus den betriebsbedingten Auswirkungen in Gestalt der zu erwartenden Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Da die Trasse der A26 überwiegend außerhalb geschlossener Siedlungsbereiche verläuft, ist das Schutzgut Wohnen am stärksten im Bereich der Francoper Straße/ Hinterdeich durch Neuverlärmung betroffen. Vorhabensbedingt betroffen im Sinne der 16. BImSchV sind darüber hinaus weitere Gebäude entlang des Moorburger Elbdeiches östlich und westlich der A7, im Bereich Heimfeld/ Bostelbek und Heimfeld westlich der A7. Diese Betroffenheiten resultieren aber primär aus dem Verkehr auf der bestehenden A7. Weitere lärmbedingte Beeinträchtigungen ergeben sich für die Erholungsnutzung, da diese auch in größerer Nähe zur A26 stattfindet und auch nicht von passivem Lärmschutz profitiert.

Soweit dies nach der lärmtechnischen Untersuchung erforderlich ist, werden zum Schutz der Wohnbevölkerung umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen getroffen. Hierzu gehören sowohl Lärmschutzwände als auch der Einbau von offenporigem Asphalt und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Zusätzliche positive Effekte ergeben sich aus der Lärmschutzwirkung der aus naturschutzfachlichen

Gründen erforderlichen abschirmenden Maßnahmen wie den 4 m hohen Lärmschutzwänden und den Irritationsschutzwänden entlang der A26.

Das im Rahmen der Lärmtechnischen Untersuchung vorgeschlagene Lärmschutzkonzept wurde nach Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten gemäß der 16. BImSchV abgewogen. Trotz der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen verbleiben Lärmbetroffenheiten oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV bei insgesamt 155 Gebäuden entlang des Moorburger Elbdeiches östlich und westlich der A7, im Bereich Heimfeld/ Bostelbek und Heimfeld westlich der A7. Gleichzeitig führen die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen in allen betroffenen Bereichen zu einer Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zur Ist-Situation bzw. zum Prognose-Nullfall. Gerade in den schon stark vorbelasteten Bereichen entlang der Stader Straße werden die Beurteilungspegel durch den Lärmschutz um bis zu 9 dB(A) gesenkt. In den betroffenen Bereichen am Moorburger Elbdeich sowie in Heimfeld/ Bostelbek und Heimfeld westlich der A7 ergibt sich gegenüber dem Prognose-Nullfall eine Senkung der Beurteilungspegel um bis zu 4 dB(A).

Insgesamt wird das Ausmaß der Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit daher nicht als erheblich sondern nur als gering eingestuft. Maßgeblich hierfür sind die Einhaltung der geltenden Grenzwerte mithilfe der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen und langfristigen Verbesserungen im Bereich zusammenhängend bebauter Ortsteile.

4.12.2.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt

Als wesentliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind die Flächenverluste durch direkte Überbauung von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen, die Veränderung der Standortbedingungen vor allen Dingen durch akustische und optische Störeffekte sowie die Zerstörung räumlich funktionaler Beziehungen zu nennen. Neben den akustischen und optischen Störwirkungen führt darüber hinaus die Zerschneidung von wertvollen Bereichen für die Avifauna und für Amphibien zum erheblichen Funktionsverlusten bzw. Störungen räumlich-funktionaler Beziehungen. Diese Auswirkungen entstehen insbesondere durch den Neubau der A26 in einem sehr erheblichen Maß. Beim Ausbau der A7 sind Umfang und Intensität erheblicher Flächeninanspruchnahmen und Störungen aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastungen deutlich geringer. Die Maßnahmen an der NDO-Mineralölferneuerung führen im Verhältnis zum Gesamtvorhaben zu vergleichsweise geringen Auswirkungen, zumal sich Flächeninanspruchnahmen und Störungen auf die Bauzeit beschränken.

Da der Neubau der A26 zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes und Naturschutzgebietes „Moorgürtel“ führt und damit eine Beeinträchtigung des Gebietes als solches darstellt, wurden bereits im Zuge des Planungsprozesses durch verschiedene Entwurfsoptimierungen das Maß und die Intensität der Beeinträchtigungen gemindert. Im Zusammenhang mit verbleibenden Beeinträchtigungen der Arten Wachtelkönig und Neuntöter sind kohärenzsichernde Maßnahmen vorgesehen. Im Übrigen wird auf Ziffer 4.13 (FFH-Verträglichkeit) und 4.14 (Artenschutz) des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Im Zusammenhang mit der Betroffenheit gesetzlich geschützter Biotope werden im Zusammenhang mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen neue schutzwürdige Strukturen entwickelt.

Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte sind für zahlreiche Tierarten gezielte bauzeitliche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Verluste bzw. erhebliche Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wertgebender Tierarten werden im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ebenfalls funktional berücksichtigt.

Zum Erhalt maßgeblicher Biotopverbundfunktionen sind im Zuge der A26 eine Reihe von Querungsbauwerken vorgesehen, so dass Zerschneidungswirkungen deutlich gemindert werden und der Biotopkorridor Moorburg sowie der großräumige Biotopverbund insgesamt erhalten bleiben. Darüber hinaus werden dadurch Zerschneidungswirkungen in wertvollen Bereichen für die Avifauna und für Amphibien gemindert.

Unzweifelhaft führt das Vorhaben trotz aller Vermeidungsanstrengungen zu nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgebieten, geschützten Biotopen, Biotopstrukturen, einzelnen Arten und Artengruppen. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen einschließlich der Maßnahmen zur Entwurfsoptimierung und die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist aber ausweislich der UVS sowie auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde gewährleistet, dass im Vergleich zum Status-Quo nur geringe Auswirkungen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere sowie die biologische Vielfalt eintreten.

Mit den im LBP dargestellten Maßnahmen zur Kohärenzsicherung kann der Zusammenhang des europaweiten ökologischen Netzes Natura 2000 sichergestellt und die Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ ausreichend kompensiert werden. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass auch den Anforderungen gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG und Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG in ausreichendem Maße genüge getan ist.

4.12.2.3 Auswirkungen auf den Boden

Der Neubau der A26 führt trotz der aufgeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu großflächigen dauerhaften Flächeninanspruchnahmen (direkte Überbauung, Versiegelung, Überschüttung oder Abgrabung) und dadurch zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden. Im Bereich der A7 sind diese Auswirkungen deutlich geringer, da im Wesentlichen bereits erheblich vorbelastete Flächen in Anspruch genommen werden (Mittelstreifen, Böschungen).

Bodenfunktionen gehen aufgrund von Vollversiegelung und Teilversiegelung bisher unversiegelter Bodenflächen im Bereich von ca. 29,8 ha wesentliche Bodenfunktionen vollständig verloren. Übererdung natürlich gewachsener Böden im Rahmen der Dammschüttung und Abgrabungen im Bereich der Hafenbahn führen darüber hinaus zu Beeinträchtigungen bzw. Verlust einzelner Bodenfunktionen (vgl. Unterlage 12.1, Kap. 5).

Die Auswirkungen des Autobahnneubaus auf das Schutzgut Boden sind aufgrund der unvermeidbaren, nicht ausgleichbaren Flächenverluste insgesamt zunächst erheblich. Die verloren gehenden Bodenfunktionen werden durch Ersatzmaßnahmen in gleichwertiger Weise im Naturraum wiederhergestellt. Damit werden die dauerhaften Wirkungen der Autobahn auf das Schutzgut Boden kompensiert und es verbleiben insgesamt keine erheblichen Auswirkungen.

4.12.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Zur Ermittlung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Grundwasserströmungsverhältnisse wurde eine Simulationsberechnung der Grundwasserströmungen durchgeführt. In nachvollziehbarer Art und Weise legt die Simulationsberechnung der Grundwasserströmungen dar, dass keine Veränderung der Grundwasserströmungsverhältnisse zu erwarten ist. Außer im Kreuzungsbereich A26 / Hafentbahn werden auch keine relevanten Auswirkungen auf Grundwasserstände und Grundwasserströmung erwartet. Weiträumige oder dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind während der Bauarbeiten nicht vorgesehen. Die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung sind gering, da die Grundwasserneubildung im Untersuchungsgebiet ohnehin gering ist.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass in Bezug auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers aufgrund der zahlreichen Schutzmaßnahmen eine Verschlechterung der Komponenten ausgeschlossen ist. Im Hinblick auf den chemischen Zustand kann aufgrund der umfangreichen Schutzmaßnahmen sowie der geringen Empfindlichkeit des Grundwasserleiters ebenfalls eine Verschlechterung ausgeschlossen werden.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist in Anbetracht der verfügbaren Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen davon auszugehen, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen das Schutzgut Grundwasser haben wird.

Bezüglich der Oberflächengewässer sind ebenfalls zahlreiche wirksame Schutz- bzw. Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern, z. B. durch Gewässerquerungen oder Verlegungen, werden durch die Ausgleichsmaßnahmen im räumlich funktionalen Zusammenhang kompensiert. Bezüglich der Oberflächengewässer werden die dauerhaften Wirkungen daher auf ein geringes Maß reduziert und es verbleiben keine erheblichen Auswirkungen.

Zum Schutz der Oberflächengewässer sind vor der Einleitung von Straßenabwasser Reinigungs- und Rückhalteanlagen vorgesehen (Leichtstoffabscheider, Retentionsbodenfilter, Mulden-Rigolen-Systeme Filter- und Rückhaltegräben etc.), s. o. und Kap. 4.4.2 der UVS.

Das bauzeitlich anfallende Porenwasser wird vor Einleitung in die Vorflut aufbereitet; siehe Planfeststellungsunterlage 13.5 (Entwässerung während der Bauzeit). Für Gewässerorganismen schädliche Inhaltsstoffe (Eisen) werden ausgefällt, so dass für Gewässerorganismen kein Gefährdungsrisiko besteht.

Schadstoffeinträge in Oberflächengewässer durch Sprühhahnen vorbeifahrender Fahrzeuge können wirksam durch Spritzschutzeinrichtungen auf den Brückenbauwerken vermieden werden.

Hinsichtlich der Einhaltung der WRRL steht das Vorhaben der A26 / A7 in Bezug auf den OWK Moorwettern, den OWK Elbe (Hafen) sowie den GWK Este-Seeve Lockergestein dem Verbesserungsgebot nicht entgegen. Im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 1, 2 WHG wird gewährleistet, dass eine durch das Vorhaben bedingte Verschlechterung der Qualitätskomponenten des ökologischen Potenzials und des chemischen Zustandes der OWK Moorwettern und Elbe (Hafen) sowie des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des GWK Este-Seeve Lockergestein ausgeschlossen werden kann (Verschlechterungsverbot). Dies wird nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und nachvollziehbar im Fachbeitrag WRRL (Unterlage 12.7) dargestellt.

4.12.2.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft

Eine der wesentlichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft ist der Verlust bioklimatisch wirksamer Freiflächen durch Neuversiegelung. Darüber hinaus stellen die betriebsbedingten Luftschadstoffemissionen der A26 und der A7 eine der wesentlichsten Auswirkungen für das Schutzgut Luft dar. Durch den Neubau der A26 entsteht ein neues Belastungsband mit lokalklimatischen Veränderungen und lufthygienischen Beeinträchtigungen im unmittelbaren Nahbereich. Der Ausbau der A7 führt im Umfeld der Autobahn allerdings nicht zu relevanten Zunahmen der dort bereits bestehenden lokalklimatischen und lufthygienischen Beeinträchtigungen.

Diese Umweltauswirkungen sind überwiegend nicht mit vorhabenbezogenen Maßnahmen zu mindern. Lediglich der Verlust bioklimatisch und lufthygienisch wirksamer Gehölzstrukturen und Freiflächen lässt sich bedingt mindern, etwa durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen oder durch die Anpflanzung von Gehölzen im Zuge der Gestaltungs- und naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen. Eine Entsiegelung ist kleinflächig im Bereich der Straßen Francoper Straße / Hinterdeich und Francoper Hinterdeich vorgesehen. Den betriebsbedingten Zunahmen von Stickstoffdioxid- und Feinstaubimmissionen sind nicht mit Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens zu begegnen.

Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass durch den Neubau der A26 und den Ausbau der A7 keine erheblichen Beeinträchtigungen der großklimatischen Verhältnisse und der gesamträumlichen bioklimatischen Ausgleichsfunktion für die angrenzenden Lasträume entstehen. Im Umfeld bleiben großflächig Kaltluftentstehungsgebiete als bioklimatische Ausgleichsräume für die bebauten Bereiche erhalten. Bezüglich der Luftschadstoffe werden die Grenzwerte im Bereich sensibler Nutzungen deutlich eingehalten.

Das Vorhaben wird nur geringe Auswirkungen in einem eng begrenzten Bereich auf das Kleinklima haben. Eine insgesamt klimaökologisch kritische Situation im Untersuchungsraum ist nicht zu befürchten. Aufgrund der von der Vorhabensträgerin eingeholten gutachterlichen Abschätzung ist aber

– auf der sicheren Seite liegend – im Mittel mit einer vorhabenbedingten Zunahme des Spätfrostrisikos im April und Mai von bis zu drei Tagen innerhalb von zehn Jahren bis zu einer Entfernung von maximal 200 m zur Autobahntrasse zu rechnen.

Da Maßnahmen zum klimaschonenden Wiedereinbau von Torfen geplant sind und dadurch das baubedingte Risiko der Freisetzung von klimaschädlichen Treibhausgasen weitgehend minimiert wird, werden diesbezüglich keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartet. Insgesamt erweist sich das Vorhaben also mit Blick auf das Schutzgut Klima als umweltverträglich.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft daher von geringer Intensität. Bezüglich der Luftqualität ergeben sich vorhabenbedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen. Bezüglich des Klimas beschränken sich Auswirkungen auf die lokalen Klimaverhältnisse. Die dauerhaften Wirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima haben nur ein geringes Ausmaß und sind daher nicht erheblich.

4.12.2.6 Auswirkungen auf die Landschaft

Als nicht ausgleichbare und damit erhebliche Beeinträchtigungen kann nach der UVPVwV (Anhang 1, Pkt. 1.1.2.) u. a. der Verlust oder die erhebliche Minderung von besonders geschützten Gebieten im Sinne der §§ 23 bis 26 BNatSchG sowie der Verlust und die erhebliche Minderung von historisch bedeutsamen Kulturlandschaften und Landschaftsteilen wie historischen Land- nutzungsformen, charakteristischen Landschaftselementen, Einzelformen sowie Boden- und Baudenkmalern gelten.

Wesentliche Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind die Überformung der Landschaft durch den Neubau der A26 und den Verlust von landschaftsbildprägenden und bedeutenden Landschaftselementen, darauf beruhende visuelle Störungen sowie die Zerschneidungswirkungen. Sowohl durch die Überformung der historisch geprägten Kulturlandschaft als auch durch den Verlust von landschaftsbildprägenden Landschaftselementen und die Zerschneidung von Blickbeziehungen wird der Charakter der Landschaft entscheidend verändert. Auch wenn eine Beurteilung des Landschaftsbildes sehr vom subjektiven Empfinden des Betrachters abhängig ist, muss davon ausgegangen werden, dass trotz der landschaftsgerechten Einbindung des Straßenbauwerkes erhebliche visuelle Beeinträchtigungen verbleiben.

Der Neubau der A26 betrifft zudem die Landschaftsschutzgebiete Moorburg und Neugraben und führt auch innerhalb dieser Schutzgebiete zu dauerhaften Veränderungen des Landschaftsbildes und der Landschaftsstruktur sowie zu Zerschneidungswirkungen.

Die dauerhaften Veränderungen der Landschaft durch den Neubau der A26 sind nicht ausgleichbar. Durch die umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen und trassennahen Ausgleichsmaßnahmen wird jedoch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht. Bezüglich der Landschaft werden die dauerhaften Wirkungen daher auf ein mittleres Maß reduziert und es verbleiben keine erheblichen Auswirkungen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der A7 kann durch die Wiederherstellung von Straßenbegleitgrün eine landschaftsgerechte Wiederherstellung und damit ein weitgehender Ausgleich erreicht werden.

Durch die Maßnahmen für die NDO-Mineralölföhrleitung kommt es nicht zu dauerhaften und somit erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft.

4.12.2.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Als wesentliche Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind durch die geplante A26 die Überformung der historisch geprägten Kulturlandschaft und der Verlust sowie die Zerschneidung von einzelnen kulturhistorisch bedeutenden Landschaftselementen zu nennen (zwei Bodendenkmäler sowie Historische Deichlinien und Wege sowie das seit dem 18. Jahrhundert entwickelte Beetgrabensystem). Hinzu kommt die Überformung der Kulturlandschaften „Altes Land“ und „Moorburg“ mit dem dazwischen liegenden Grenzland, die dadurch minimiert wird, dass die Trassierung am südlichen Rand des „Alten Landes“ entlang der naturräumlichen Grenze zwischen Marsch und Moor verläuft. Nichts desto trotz führt die geplante A26 zu einer partiellen Zerstörung regionaltypischer ländlicher Kultivierungsformen der Marschhufen und deren überlieferten Parzellen-Strukturen, zu einer landschaftsästhetischen Beeinträchtigung und damit zu einer Verringerung des regionalen Identitätswertes, sodass mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen im Ergebnis zu rechnen sein wird.

4.12.2.8 Einwendungen und Stellungnahmen zur UVS

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen samt Äußerungen der Vorhabensträgerin und die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt, soweit sie im vorstehenden Teil nicht bereits behandelt sind. Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die eine Nichtbetroffenheit erklären, ausschließlich Zustimmung enthalten, sich erledigt haben, lediglich Hinweise für die Vorhabensträgerin enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben.

Zur UVS des Vorhabens wurden unterschiedliche Einwendungen vorgetragen, die im Nachstehenden wiedergegeben werden, soweit sie über das vorangestellte Themenspektrum hinausgehen

Es wurde eingewandt, dass das Klimagutachten fehlerhaft und unzureichend sei, da u.a. von falschen Berechnungszeiträumen ausgegangen werde und die Lärmschutzwände keine Berücksichtigung fänden.

Vorhabensträgerin: *In dem Gutachten zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung werden für drei Zeiträume, die sich aus den Wachstumsstadien der Obstkulturen ergeben, unterschiedliche Temperaturschwellen für eine Abschätzung zur Gefährdung verwendet. Diese Schwellenwerte wurden aus*

dem Gutachten des DWD (2006) zusammen mit dem dort beschriebenen Verfahren zur Abschätzung der zusätzlichen Spätfrostgefährdung durch den Bau der BAB 26 übernommen und angewendet.

Die Zeiträume und die dazugehörigen Schwellenwerte werden im Planfeststellungsbeschluss vom Oktober 1997 aufgeführt (Görgens 1998). Für die fachliche Zuarbeit und die Festlegung der entsprechenden Zeiträume und Schwellenwerte wurde von der Bezirksregierung Lüneburg die Projektgruppe „Klein-Klima“ gebildet (Görgens 1998), die sich aus folgenden Mitgliedern zusammensetzte: Bezirksregierung, Straßenbauamt, Amt für Agrarstruktur, Landwirtschaftskammer Bez. St. Bremervörde, Obstbauversuchsanstalt, Obstbauversuchsring, Deutscher Wetterdienst.

Der Gutachter des vorgelegten Gutachtens zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung orientiert sich daher bei der Beurteilung an den Richtwerten und Maßstäben, die von fachlich kompetenten Akteuren gemeinsam erarbeitet wurden und bei der Beurteilung zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung von Beginn an in konsistenter Weise zur Anwendung kommen.

Die Lärmschutzwand und deren Auswirkungen auf die Temperatur wurden im Gutachten berücksichtigt. Für die genannten Flurstücke, die in unterschiedlicher Entfernung zu der geplanten Baumaßnahme liegen, werden unterschiedliche Betroffenheiten berechnet (Abbildungen 5.6 im Gutachten).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Systematik des erstellten Gutachtens ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da das verwendete Simulationsmodell entsprechend geeignet ist mögliche kleinklimatische Veränderungen zu berechnen. Hinsichtlich des Anspruchs auf Entschädigung wird auf die Nebenbestimmung 2.25 (Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund vorhabenbedingter Spätfrostereignisse) verwiesen.

Weiter wurde eingewandt, dass die Auswirkungen auf das globale Klima nicht hinreichend untersucht worden seien.

Vorhabensträgerin: In Hinblick auf das globale Klima ist darauf hingewiesen, dass die geplante A26 vor allen Dingen zu einer Verlagerung der Verkehrsströme von der B73 auf die geplante A26 führen wird und nicht maßgeblich neue Verkehrsströme zur Folge hat. Die UVU zur geplanten A26 berücksichtigt aus diesem Grund vor allen Dingen groß-, lokal- und kleinklimatische Veränderungen, die durch die A26 verursacht werden können.

Auf die Darstellung von globalklimatischen Auswirkungen wurde bedingt durch den oben dargestellten Sachverhalt verzichtet.

Der Bau der geplanten A26 ist somit nicht vergleichbar mit dem Bau einer dritten Landebahn am Flughafen Wien, da sich hierdurch in jedem Fall mehr Flugbewegungen - mit den entsprechenden klimarelevanten Auswirkungen - abwickeln lassen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Auswirkungen auf das globale Klima sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten, da lediglich eine Verlagerung der bestehenden Verkehrsströme zu erwarten ist.

Es wurde darüber hinaus eingewandt, dass auch für die landwirtschaftlichen genutzten Grünlandflächen ein Gutachten zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung zu erstellen sei, da der erste Schnitt ebenfalls unter Spätfrost zu leiden habe.

***Vorhabensträgerin:** Auf Seite 114 des LBP wird zusammenfassend dargestellt, dass das klimatologische Gutachten zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung (Planfeststellungsunterlage 10.1 Kaltluftgutachten) zu dem Ergebnis kommt, dass es innerhalb des Untersuchungsgebietes vorhabenbedingt im Frühjahr zu einer zusätzlichen Spätfrostgefährdung von bis zu 1,5 – 2,0 Tagen in zehn Jahren kommt. Beeinträchtigung der landwirtschaftlich genutzten Grünlandflächen können hierdurch ausgeschlossen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass es zu einer zusätzlichen Spätfrostgefährdung von bis zu drei Tagen in zehn Jahren kommen kann (vgl. Ziff. 4.12.1.3.5). Im Unterschied zu den Obstanbaubetrieben kann es bei den landwirtschaftlich genutzten Flächen durch diese zusätzliche Spätfrostgefährdung nicht zu einem Totalverlust der Ernte führen. Die Auswirkungen – so es denn welche geben sollte – sind vergleichsweise gering und unterscheiden sich nicht wesentlich von den natürlichen Schwankungen. Sie sind dementsprechend zumutbar und hinzunehmen.

(4) Festgestellt wird, dass im Nahbereich der A7 und der Waltershofer Straße die maßgeblichen Grenzwerte bei Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid und PM 10 voraussichtlich nicht eingehalten würden, vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan Punkt 2.3.2 Bewertung Klima. In diesem Bereich komme es zudem zu lufthygienischen Belastungen aufgrund von Gas und Staub. Diese Beeinträchtigung müsse aus Sicht der Einwender bei der Bewertung ihrer Betroffenheit berücksichtigt werden.

Auf Seite 99 sei angegeben, dass an der Nordseite der A26 von der Francoper Straße bis an die Waltershofer Straße ein Lärmschutzwand vorgesehen sei. Im Erläuterungsbericht der Unterlage 1 sei das so nicht angegeben. Die Planungsunterlagen seien insofern unschlüssig und es sei nicht feststellbar, ob für die Grundstücke der Anwender nun Lärmschutzwände vorgesehen seien oder nicht. Der Vorhabenträger habe im Gespräch gesagt, die Lärmschutzwand sei vorgesehen.

***Vorhabensträgerin:** Die Lärmschutzwand (Wandhöhe 4 m außer im Bereich Francoper Straße/Hinterdeich) nördlich der A26 beginnt etwa 550 Meter westlich der Francoper Straße/Hinterdeich und schließt etwa 40 Meter vor dem Trogbauwerk an eine als Lärmschutzwand ausgebildete Irritationschutzwand an.*

Der Vorhabenträger sichert zu, die Lärmschutz-/Irritationsschutzwand zwischen Bahndamm und Waltershofer Straße zu errichten.

Immissionsgrenzwerte werden vom Gesetz- und Verordnungsgeber mit dem Hintergrund aufgestellt, schädliche Auswirkungen auf den Menschen oder der Umwelt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern. Für die Bundesrepublik ist die 39. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung) relevant. Sie stellt die rechtliche Grundlage dar. Darin sind u. a. für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstäube (PM₁₀ und PM_{2.5}) Jahresmittelwerte und Kurzzeitgrenzwerte (nur NO₂ und PM₁₀) definiert. Die Grenzwerte der 39. BImSchV gelten für Bereiche längerer Aufenthaltsdauer, wie bspw. Wohnhäuser.

Die Luftschadstoffuntersuchung hat gezeigt, dass im Nahbereich der Quellen, z. B. der A7 oder der Waltershofer Str. die Luftschadstoffbelastungen ansteigen. Relevant sind die prognostizierten Konzentrationen am Wohnort.

Am Wohnort Moorburger Elbdeich 335a werden im Planfall 2022 folgende Luftschadstoffbelastungen (Jahresmittel) im Vergleich zu den Hintergrundbelastungen und Beurteilungswerten der 39. BImSchV berechnet: NO₂: 25 µg/m³ (Hintergrund 20 µg/m³, Grenzwert 40 µg/m³) PM₁₀: 28 µg/m³ (Hintergrund 23 µg/m³, Grenzwert 40 µg/m³) PM_{2.5}: 16 µg/m³ (Hintergrund 15 µg/m³, Grenzwert 25 µg/m³).

Dementsprechend werden keine Grenzwertüberschreitungen im Jahresmittel prognostiziert. Der NO₂-Stundengrenzwert von 200 µg/m³ wird bei der geringen Jahresmittelwertbelastung ebenfalls eingehalten.

Neben dem PM₁₀-Grenzwert für das Jahresmittel ist auch ein 24-Stundengrenzwert für Partikel (PM₁₀) von 50 µg/m³ definiert, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf. Bei Konzentrationen unterhalb des Schwellenwertes von 29 µg/m³ (Jahresmittelwert) wird auch der PM₁₀-24 h-Grenzwert sicher eingehalten.

Der Vorhabenträger sagt zu, im Bereich der Grundstücke der Einwender die Lärmschutzwand vom Ostportal des Hafentunnel bis an die Waltershofer Straße zu führen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten. Die Lärmschutzwand wurde durch die Vorhabensträgerin zugesagt und ist Bestandteil der planfestgestellten Pläne.

Die Bestandsbewertung der UVS führt auf S. 140 f. aus: Die historisch geprägte Kulturlandschaft des Obstbaugürtels, die sich vom „Alten Land“ über das Grenzland bei Francop bis nach Moorburg erstreckt, hat mit ihrer gut erhaltenen Struktur, den Baudenkmälern, Wurtten, alten Deichen, Gräben und Wegen insgesamt eine sehr hohe Bedeutung Die UVS zitiert im Folgenden ein Gutachten, in dem der potenzielle Welterbe-Wert wie folgt dargelegt wird: Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Alte Land [...] eine außerordentlich bedeutende historische Kulturlandschaft darstellt und als historische Kulturlandschaft im Vergleich zu anderen Obstanbaugebieten in der Bun-

desrepublik Deutschland einzigartig ist. Diese Einzigartigkeit leitet sich aus dem Erhalt von Strukturen aus der holländischen Kolonisationsphase des 12. und 13. Jahrhunderts unter Anwendung des holländischen Vermessungssystems (Längen- und Flächenmaße) und dem Erhaltungszustand der Marschenkolonisation insgesamt ab. Das Gutachten macht darüber hinaus deutlich, dass das Alte Land nicht isoliert zu betrachten ist, sondern Ergebnis eines europäischen Kultivierungsprozesses anzusehen ist. So stellt die Hollerkolonisation, ausgehend von den Niederlanden mit den Tochterlandschaften in deutschen und polnischen Gebieten, in diesem Gesamtzusammenhang betrachtet, einen einzigartigen, universellen Wert als Kulturerbe der Menschheit im Sinne der UNESCO dar. Insofern stellt der Autobahnbau einen erheblichen Eingriff dar, der sorgfältig gegenüber dem kulturellen Wert abzuwägen ist.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Auswirkungen des Autobahnbaus auf die Kulturlandschaft Altes Land wurde umfanglich im Zuge der Planungen berücksichtigt. Die Auswirkungen auf die Kulturlandschaft sind ein maßgeblicher Aspekt gewesen im Zusammenhang mit der Optimierung der Trassenführung und der Prüfung von Alternativen (vgl. UVS Kap. 5). Vollständig lassen sich Auswirkungen auf die Kulturlandschaft jedoch nicht vermeiden, da gleichzeitig auch eine Verträglichkeit der Planung mit dem Vogelschutzgebiet Moorgürtel herzustellen ist.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Beeinträchtigung auf die Kulturlandschaft „Altes Land“ wurde in den Planungen u.a. durch die von der Vorhabensträgerin erwähnte Optimierung der Trassenführung entsprechend berücksichtigt und in der UVS korrekt dargestellt. Den nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut wurde so weit wie möglich durch Minderungsmaßnahmen begegnet. Die verbleibenden Auswirkungen stellen sich als unvermeidbar dar.**

Keinen Niederschlag findet in der UVS die geplante Zerstörung des Baudenkmals Moorburger Elbdeich 337. Die Kartierung der geplanten Werte und Eingriffe ist so beschaffen, das das Denkmal unter den Planungssignaturen kaum erkennbar ist. Ich habe dies unten einmal dargestellt, zu besseren Auffindbarkeit den gleichen Planausschnitt aus dem FHH-Atlas. Da das Erfordernis des Abbruchs bis heute nicht erklärt ist, lehnen wir dieses ab. Es ist aus unserer Sicht eine Lösung für den Baustellenverkehr zu finden, die einen Erhalt des Gebäudes ermöglicht.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung hat sich unterdessen überholt und bleibt außer Betracht. Die Zerstörung des Baudenkmals Moorburger Elbdeich 337 ist aufgrund einer Planungsoptimierung nicht mehr erforderlich. Diese Optimierung ist Bestandteil der 3. Planänderung und wurde entsprechend durch die Planfeststellungsbehörde planfestgestellt.**

Die Planungen hätten die unwiderrufliche Zerstörung eines bislang unzerschnittenen, ökologisch besonders wertvollen Lebensraumes zur Folge. So seien unter anderem in direkter Konsequenz er-

hebliche negative Beeinträchtigungen für das Vogel- und Naturschutzgebiet „Moorgürtel“ zu erwarten. Zum anderen gehe von dem Autobahnprojekt eine unmittelbare Barrierewirkung aus, die erhebliche Folgen für den Lebensraum und den Biotopverbund der Süderelbe hätte. Neben der Ortsumgehung Finkenwerder käme es hiermit zu einer weiteren Zerschneidung des Landschaftsraumes in Ost-West Richtung.

Vorhabensträgerin: *Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, muss in ihrer grundsätzlichen Kritik jedoch relativiert werden.*

Durch die geplante A26 werden zu einem Großteil derzeit intensiv genutzte Obstbauflächen oder intensiv genutzte Grünländer überbaut oder durch betriebsbedingte Auswirkungen beeinträchtigt. Nur kleinflächig kommt es zu einem Verlust von extensiv genutzten, naturnahen und ökologisch besonders wertvollen Flächen.

Der Einwender hat Recht mit der Behauptung, dass das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutz- und Naturschutzgebietes Moorgürtel nach sich zieht. Aufgrund der Großflächigkeit des Schutzgebietes und dem geringen Anteil an Flächen, die durch das Vorhaben als Lebensraum für Wachtelkönig und Neuntöter verloren gehen, kann das Schutzgebiet auch nach Realisierung der A26 seine ökologische Funktion erfüllen und bleibt ein wichtiger Bestandteil innerhalb des Netzes Natura 2000. Die geplanten Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung von Wachtelköniglebensräumen und Neuntöterhabitaten im Moorgürtel und zur Entwicklung von Wachtelköniglebensräumen auf dem Gauensieker Sand können zudem in der Gesamtheit die Kohärenzsicherung vollumfänglich gewährleisten.

Die durch das geplante Vorhaben zu erwartenden Zerschneidungs- und Barrierewirkungen im Bereich des Biotopkorridors Süderelbe können durch den Bau einer Grünbrücke und den Bau von fischotter-, biber- und fledermausgerechten Querungsbauwerken weitestgehend vermieden bzw. ausgeglichen werden.

Planfeststellungsbehörde: **Der Einwendung ist zuzugeben, dass die Neuerrichtung einer Autobahn Zerschneidungswirkung mit sich bringt. Dennoch war der Einwendung nicht zu folgen. Denn die beschriebene Wirkung ist planungsimmanent und wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung beachtet und bewertet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich indessen insbesondere mit Blick auf die Wertigkeit des betroffenen Schutzgutes den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Die Beeinträchtigungen wurden sachgerecht dargestellt, bewertet und dementsprechend in die Abwägung eingestellt. Die planfestgestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, insbesondere jene zur Kohärenzsicherung, allerdings auch die nachträglich ergänzte Grünbrücke sollen den nachteiligen Auswirkungen entgegenwirken.**

Ein Teil des anfallenden Torfes solle in die Süd-Rampe der Grünbrücke eingebaut werden. Ziel sei es, den Torf so einzubauen, so dass er sich nicht zersetze. Diese Einbaumethode sei neu und werde

hier erstmals angewandt, daher müsse sie überprüft werden. Die Überprüfung, dass der Torf sich nicht zersetze und wie sich der Torf im Einbau verhalte, sei über einen Zeitraum von 20 Jahren zu überwachen. Für den Fall, dass sich der eingebaute Torf wider Erwarten zersetze, müssten Maßnahmen benannt werden, die dann ergriffen werden könnten, entweder um die Zersetzung zu stoppen oder um sie zumindest zu kompensieren. Sowohl was die Einbringung im Bereich der Grünbrücke oberhalb des Grundwasserspiegels (Mineralisierungsgefahr) betreffe, als auch hinsichtlich der Aufbringung von Torfböden in nassen Bereichen der Ausgleichsfläche 24 A werde bezweifelt, dass anaerobe Verhältnisse sichergestellt sind. Auf Fläche 24 A widerspreche eine Bodenaufhöhung zunächst dem Ziel "einer flächenhaften Anhebung der Wasserstände" (s. Maßnahmenblatt). Eine Bodenaufhöhung entspreche einer Entwässerung, auch wenn dies durch Kappung der Drainage-Rohre ausgeglichen werden solle. Es sei ein Wasseraufstau ohne Bodenaufhöhung (-) Aktivierung einer Niedermoorentwicklung) vorzuziehen.

Vorhabensträgerin: *Im Bereich des Erdbauwerks wird durch Konsolidierung eine Setzungsmulde entstehen, die dazu beiträgt, dass die untere Torfschicht sich weitgehend unterhalb des Entwässerungsniveaus der umgebenden Gräben befindet. Randlich werden oberhalb der unteren Torfschicht im Bereich der trennenden Sandschicht Kleisporne eingebaut, die das in das Erdbauwerk einsickernde Niederschlagswasser zurückhalten und durch hohe Stauwasserstände die Entwässerung der oberen Torfschicht deutlich reduzieren.*

Der Torf wird unmittelbar in das Erdbauwerk eingebracht. Mit der Einbringung werden nachteilige Veränderungen der Bodenfunktionen vermieden. Das Einbauprinzip ermöglicht langfristig nasse Standortbedingungen und vermeidet damit Mineralisierungsprozesse. Die Einbringung ist daher klimaschonend. Kurze Transportwege von den trassennahen Entnahmestellen ermöglichen einen ressourcenschonenden Umgang mit dem Torf. Grund- und Oberflächenwasser werden durch die Einbringung nicht beeinträchtigt. Potenzielle Risiken hinsichtlich Versauerung (Sulfat-Gehalte) bzw. Eutrophierung (Eisen und Phosphor-Gehalte) oder auch möglicher Arsen- und Schwermetallgehalte werden zwar aufgrund der bisher bekannten Beschaffenheit des Torfes nicht erwartet, sollen aber durch weitere Untersuchungen zur Torfbeschaffenheit ausgeschlossen werden.

In der insgesamt ca. 22,8 ha großen A+E Fläche (22 A) befinden sich sehr niedrige Bereiche unterhalb von -0,30 m NHN. Es handelt sich dabei um eine etwa 2,4 ha große Fläche im Osten der A+E Fläche sowie um eine etwa 4 ha große Fläche etwas westlich davon (Bau-km 6+000 bis 6+600). Für eine zielbiotopgemäße Wasser- und Flächenbewirtschaftung wäre eine gleichmäßige Geländehöhe, die sich etwa in Höhe bzw. etwas oberhalb des Mittelwasserstandes der Moorwettern von -0,40 m NHN befindet, gut geeignet. Der Einbau des Torfs auf Niveau des mittleren Wasserstandes der Moorwettern bei gleichzeitiger Kappung der Drainageleitungen ermöglicht die Entwicklung von Pflanzengesellschaften der Mädesüß-Hochstaudenfluren, der Klein- und Großseggenrieder sowie der Binsenfluren. Damit kann die langfristige Entwicklung artenreicher, für den Arten- und Biotopschutz bedeutenden Offenlandbiotope sichergestellt werden.

Hinsichtlich eines maßnahmenbegleitenden Monitoring findet eine Abstimmung zwischen der BUE und dem Vorhabenträger statt.

Planfeststellungsbehörde: Der Einwendung war überwiegend nicht zu folgen. An der Geeignetheit der Ausgleichsfläche 24 A bestehen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel. Die baubedingte Anlage von Schilfbecke für die Porenwasserreinigung ermöglicht bereits die Entwicklung von Röhrrichten und feuchten Hochstaudenfluren. Der Einbau des Torfs ändert hieran nichts, insoweit schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträger an. Die Abstimmung eines maßnahmebedingten Monitorings ist Gegenstand Nebenbestimmung 2.6, wobei dieser Abstimmung Einzelheiten wie ein ggf. erforderlicher Überprüfungszeitraum vorbehalten bleiben können.

Karte: U17.5A Anlage 8 - Auswirkung Schutzgut Tiere Pflanzen biologische Vielfalt. In der Karte seien - im Abgleich mit dem Biotopkataster im geoportal online und der Wirklichkeit - nicht alle gesetzlich geschützten Biotope als solche gekennzeichnet. Es wird gefragt, nach welchem Prinzip die Einträge des gesetzlichen Schutzes in der Karte mit roter Schraffur vorgenommen bzw. weggelassen worden seien.

Vorhabensträgerin: *Wie in der UVS auf Seite 40/41 erläutert, basiert die Darstellung der gesetzlich geschützten Biotope auf verschiedenen Datenquellen: "Bezüglich der nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 14 HmbBNatSchAG gesetzlich geschützten Biotope wird auf das Biotopkataster zurückgegriffen, das im Bereich des Untersuchungsgebietes unterschiedliche Aktualitätsstände (2010 bis 2015) aufweist (FHH, Behörde für Umwelt und Energie 2017a). Sofern aufgrund der Bestandsaufnahmen von EGL zum LBP aktuellere Kenntnisse zur Verbreitung gesetzlich geschützter Biotope für Teilbereiche des Untersuchungsgebietes vorhanden sind, werden diese in der UVS berücksichtigt. Für das niedersächsische Gebiet werden die Erfassungen und Auswertungen herangezogen, die dort im Zusammenhang mit der Planung der A26 durchgeführt wurden (ARBEITSGEMEINSCHAFT LANDSCHAFTSÖKOLOGIE und Gruppe Freiraumplanung, diverse Jahre). Darüber hinaus wurden auch vorhabenbezogene Erfassungen zum Ausbau der A7 im nördlich angrenzenden Abschnitt berücksichtigt (ARKADIEN 21 / PLANULA 2017)." (vgl. UVS, Kap. 3.2.2). Aufgrund der aktuellen Untersuchungen ergeben sich im Untersuchungsgebiet Zone A - das dem Untersuchungsgebiet des LBP entspricht (s. UVS Kap. 1.3.1) - die angemerkt Abweichungen von den Einstufungen im Biotopkataster. Im Untersuchungsgebiet Zone B entspricht die Darstellung der geschützten Biotope der Einstufung des Biotopkatasters. Ergänzende Bestandsaufnahmen wurden dort nicht durchgeführt, da dies für die Auswirkungsprognose der UVS nicht relevant ist. Innerhalb der Zone B werden die Biotopstrukturen lediglich für das bessere Verständnis der großräumigen ökologischen Funktionsbeziehungen und -zusammenhänge im Landschaftsraum dargestellt (vgl. UVS Kap. 1.3.1 und 3.2).*

Planfeststellungsbehörde: Die gestellte Frage stellt keine Einwendung im eigentlichen Sinne dar. Das Prinzip nach dem die Darstellungen der gesetzlich geschützten Biotope erfolgt sind, ist nicht zu beanstanden.

Es wird beanstandet, dass für die UVP veraltete und unvollständige Datengrundlagen herangezogen würden und gefordert, diesen Mangel zu beheben:

- Für die Darstellung und Bewertung des Biotopbestandes des Untersuchungsgebietes werde auf die digitalen Daten des Biotop- und Artenkatasters der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt aus den Jahren 1999 bis 2002 zurückgegriffen und eine Aktualisierung der Biotopkartierung durch das Büro EGL im Jahr 2007 herangezogen. Die Daten seien somit über 5 Jahre alt und als Planungs- und Bewertungsgrundlage unzureichend.

***Vorhabensträgerin:** Die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Biotoptypen sind auf der Grundlage des Biotoptypenkataster der Freien und Hansestadt Hamburg /Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt erarbeitet worden. Darüber hinaus wurde im Jahr 2007 eine Aktualisierung des Biotopbestandes durch Kartierungen vor Ort durchgeführt. Die Daten zu den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Biotoptypen haben bei Einreichung der Planfeststellungsunterlage somit ein Alter von 5 Jahren. Im Rahmen der Wiederholungskartierung im Jahr 2007 konnte darüber hinaus festgestellt werden, dass im Zeitraum von 2002 – 2007 im vorhabenrelevanten Untersuchungsraum keine maßgeblichen Veränderungen der Biotopstruktur stattgefunden hat. Somit kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen einer Plausibilitätskontrolle, nur geringfügige und kleinflächige Veränderungen der Biotopstruktur im Eingriffsbereich der A26 nachgewiesen werden. Gleichwohl wird zugesagt, die vorhandenen Kartierungen hinsichtlich ihrer Plausibilität zu überprüfen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich insoweit erledigt, als im LBP zur ersten Planänderung eine Aktualisierung der Biotoptypenkartierung vorgenommen wurde.

Die großflächige Überbauung, die Flächenversiegelung, sowie die damit verbundene Beseitigung von Vegetationsbeständen und Standortveränderungen führten zu deutlichen Veränderungen der mikroklimatischen Klimafunktionen und zu einer Verringerung der klimatischen Ausgleichsfunktion. Es werde beanstandet, dass der Verlust an Moorflächen für die Klimaschutzwirkung als CO₂ Speicher in der UVS und bei der Eingriffsbewertung nicht berücksichtigt sei. Die Zerstörung und Entwässerung von Mooren, die die wichtigsten terrestrischen Kohlenstoffspeicher seien, führten nicht nur zu einem Verlust an biologischer Vielfalt und einer Beeinträchtigung des Landschaftswasserhaushalts, sondern auch zu einer erheblichen Freisetzung von klimaschädlichen Treibhausgasen (pro ha zerstörtem/entwässertem Moorboden werden ca. 30 t CO₂ pro Jahr frei). Der geplante Autobahnbaudurch das Mooregebiet sei kontraproduktiv für den Klimaschutz und laufe den Klimaschutzzielen zuwider.

Vorhabensträgerin: Auf die Entwässerung von Moorböden wird weitgehend verzichtet, da aufgrund des Bauverfahrens (Die Untergrundverbesserung erfolgt mittels Überschüttverfahren oder geotextilmantelten Sandsäulen) Grundwasserhaltungen bzw. -absenkungen nicht erforderlich sind. Somit kommt es nicht zu einer Mineralisation der Torfkörper und einer damit verbundenen CO₂-Freisetzung. Zur Herstellung der Ersatzgräben und des Trogbauwerkes unter der Hafentbahn ist die Entnahme von Torfböden nicht zu vermeiden.

Die Böden, die von der A26 überbaut werden, sind mit einer mächtigen Kleidecke überdeckt. Diese dienen nicht als terrestrische Kohlenstoffspeicher.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Kleinklima wird auf die Nebenbestimmung 2.25 (Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund vorhabensbedingter Spätfrostereignisse) Bezug genommen. Darüber hinaus werden die vorgesehenen Gehölzpflanzungen (siehe Maßnahmenblätter „15 G“ und „23 A“) und Wasserstandsanhebungen (siehe Maßnahmenblätter „3 E / CEF“, „4 E / CEF“, „5 E / CEF“ und „8 E / CEF“) sich positiv auf den CO₂-Haushalt auswirken.

Durch die vorgenommene Zersplitterung des Autobahn-Projektes A26 in einzelne getrennte Abschnitte seien die Auswirkungen des Autobahnneubauvorhabens auf die Umweltbelange und den ökologisch wertvollen niedersächsischen Moorlandschaftsraum nicht in ihrer Gesamtheit betrachtet und bewertet worden. Gleichzeitig würde durch die Abschnittsbildung mit bereits realisierten oder kurz vor der Genehmigung stehenden Teilstücken eine Zwangslage geschaffen, die Hamburg und die Gegner des Vorhabens vor vollendete Tatsachen stelle. Angesichts der bereits geschaffenen Fakten stehe die Prüfung von großräumigen Alternativen und alternativen Linienführungen nicht mehr zur Disposition.

Es werde beanstandet, dass es für den konfliktträchtigen Gesamtplan A26 unterlassen wurde, auf der Planungsebene eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen, um wichtige umweltbedeutende Weichenstellungen, sowie verträglichere Planungsalternativen treffen zu können.

Vorhabensträgerin: Eine straßenrechtliche Planung in Abschnitten ist grundsätzlich zulässig, sofern jeder Abschnitt über eine selbständige Verkehrsfunktion verfügt. Bauabschnitt 4 bildet zusammen mit dem Bauabschnitt 4a in Niedersachsen eine Verkehrseinheit. Gem. §14b UVPG ist eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen bei Plänen und Programmen, die

1. in der Anlage 3 Nr. 1 aufgeführt sind oder

2. in der Anlage 3 Nr. 2 aufgeführt sind und für Entscheidungen über die Zulässigkeit von in der Anlage 1 aufgeführten Vorhaben oder von Vorhaben, die nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, einen Rahmen setzen. Der Bau einer Bundesautobahn ist dort nicht aufgeführt.

Planfeststellungsbehörde Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Notwendigkeit der Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung ist bei dem gegenständlichen Vorhaben nicht gegeben, §§35-37 UVPG. Die gewählte Abschnittsbildung ist zulässig, da der hier gegenständliche Abschnitt mit dem Bauabschnitt 4a eine selbstständige Verkehrsfunktion hat. Zur generellen Zulässigkeit der Abschnittsbildung wird auf Kapitel 4.5 (Abschnittsbildung) verwiesen.

Das Bezirksamt Harburg habe bereits in der Stellungnahme aus dem Jahre 2012 zum Thema Gestaltung der A26 Stellung genommen. Die nun vorliegenden Unterlagen trafen keine neuen Aussagen zu Gestaltungsmaßnahmen. Das Bezirksamt erneuere entsprechend die in der Stellungnahme aus 2012 formulierten Anforderungen: Die Trasse der A26, das Autobahnkreuz und die Verbreiterung der A7 mit Ihren Brückenbauwerken und Lärmschutzwänden bewirkten eine erhebliche Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes. Um diese Bauwerke in die Landschaft einzupassen, bedürfe es einer hochwertigen Gestaltung, um die Akzeptanz zu erhöhen und neue Identität stiftende Landmarken zu schaffen. Der Vorhabenträger solle ein Gestaltungs- und Farbkonzept für die Brücken, die Fußgängerbrücken und die Lärmschutzwände in der Ausführungsplanung entwickeln und dieses mit dem Bezirksamt abstimmen. Es sei sicherzustellen, dass der besonders markante Aussichtspunkt von der Autobahn bei Austritt aus den Harburger Bergen nicht verstellt wird, sondern ggf. durch transparente Lärmschutzelemente erhalten bleibt. Ein Nachweis sei über eine Visualisierung zu erstellen.

***Vorhabenträgerin:** Ein Gestaltungs- und Landschaftskonzept für alle Abschnitte der A26 wird durch das Büro PPL Architektur und Stadtplanung GmbH erarbeitet. Das Konzept in der Rohfassung wurde dem Oberbaudirektor am 29.06.2016 vorgestellt. Im Ergebnis wurde Einvernehmen erzielt, das Konzept wird momentan finalisiert. Im Rahmen der Beteiligung der FH Hamburg am Planungsprozess werden die Bauwerksentwürfe vor Beginn der Ausschreibung bzw. der Ausführungsplanung zur Genehmigung vorgelegt. Für besonders prädestinierte Bereiche wird eine Visualisierung erfolgen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen der Vorhabenträgerin. Das Gestaltungs- und Landschaftskonzept ist Gegenstand der Ausführungsplanung.

Die in der Bauphase entstehenden CO₂-Emissionen trügen zum Klimawandel bei und würden nicht quantifiziert und nicht kompensiert, z. B. durch die Anpflanzung von Klimaschutzwäldern oder eine Revitalisierung des devastierten Niedermoores im Moorgürtel durch Erhöhung des Wasserstands.

***Vorhabenträgerin:** Aufgrund der Bauweise der A26 (Überschüttverfahren oder Sandsäulen) kann auf umfangreiche Grundwasserhaltungen und den Austausch der Torf- und Kleiböden für den Bau*

des Straßenkörpers verzichtet werden. Eine Mineralisation der Torfkörper kann so weitgehend vermieden werden. Die in der Bauphase entstehenden CO₂-Emissionen z.B. durch Baufahrzeuge sind temporär und im Verhältnis zu den dargestellten betriebsbedingten Auswirkungen (vgl. Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 10) vernachlässigbar. Gleichwohl werden auch im Betriebszustand die relevanten Grenzwerte jederzeit eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

Zur Kompensation der klimatischen und lufthygienischen Auswirkungen der A26 sind umfangreiche Gehölzpflanzungen sowie teilweise die Anhebung von Wasserständen im Bereich von Niedermoorstandorten vorgesehen, welche sich ebenfalls positiv auf den CO₂-Haushalt auswirken. Eine flächendeckende Anhebung der Wasserstände ist geplant auf den Flächen der Maßnahmen 3 E, 4 E, 5 E und 8 E. Das Ziel der flächendeckenden Wasserstandanhebung ist in den Maßnahmenblättern jeweils konkret benannt. Bei der Fläche 3 E (48,3 ha) handelt es sich zu 100 % um Niedermoorstandorte, bei den Flächen 4 E (45,7 ha) und 5 E (32,3 ha) handelt es sich um Flussmarschen und bei der Maßnahme 8 E (8,9 ha) handelt es sich um Niedermoorstandorte mit Kleiaufflage.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Die Vorhabensträgerin stellt überzeugend dar, dass die CO₂-Emissionen während der Bauphase vernachlässigbar sind. Darüber hinaus werden die vorgesehenen Gehölzpflanzungen und Wasserstandsanhebungen sich positiv auf den CO₂-Haushalt auswirken.

Bezüglich der Abstandsproblematik nach § 50 BImSchG, die sich auf die Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso III RL) in Betriebsbereichen bezieht, nimmt die Dienststelle BUE/IB 11 wie folgt Stellung: In Ergänzung zu der Stellungnahme der BUE vom 21.02.2017 sei der UVP-Bericht aufgrund der Änderung des UVPG vom 20.07.2017 um die UVP-Pflicht bei Störfallrisiko (58 und Anlage 4 UVPG) zu ergänzen.

Vorhabensträgerin: Die UVS berücksichtigt noch nicht die neuen Anforderungen des UVPG in der ab Juli 2017 geltenden Fassung. Das UVP-Verfahren zur A26 West wird in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde nach altem UVP-Recht weitergeführt. Dabei wird von der Übergangsregelung in § 74 (2) UVPG Gebrauch gemacht.

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme musste unberücksichtigt bleiben: Das Verfahren war nach der Übergangsvorschrift des § 74 II UVPG nach altem Recht durchzuführen. Demnach sind die neuen Anforderungen des UVPG in der ab Juli 2017 gültigen Fassung hier nicht zu berücksichtigen.

Die dauerhafte Versiegelung durch das Vorhaben betrage nicht 24,4, sondern 25,4 ha. S. 200: Der entnommene Torfboden werde auf Seite 200 hier mit 130.000 m³ angegeben, auf S. 91 mit 120.000 m³ Im LBP werde ebenfalls die Zahl 120.000 m³ genannt.

Vorhabensträgerin: Die Fläche der dauerhaften Versiegelung und die Menge des entnommenen Torfbodens wird im Erläuterungsbericht an den entsprechenden Stellen korrigiert.

Planfeststellungsbehörde: Die Korrektur wurde vorgenommen. Sie bleibt allerdings für die Zulassungsentscheidung ohne Auswirkungen, da sich die abwägungserheblichen Umstände nicht dergestalt verändert haben, dass eine Anpassung über die redaktionelle Ebene hinaus erforderlich wäre.

Der genannte Anstieg des pH-Wertes durch Spülbohrungen stelle nur eine mögliche Auswirkung dar. Weitere Auswirkungen z.B. in Hinblick auf verwendetem Dämmen oder Risiken während des Bohrvorgangs, wie z.B. Austreten von Bohrspülung oberhalb Bohrstrecke („Ausbläser“) blieben unberücksichtigt. Daher sei als Wirkfaktor der Bauphase hier in allgemeinerer Form das „Einbringen von Stoffen in das Grundwasser“ zu benennen oder es seien alle festgestellten Risiken darzustellen und zu beurteilen.

Vorhabensträgerin: Eine relevante qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers durch die Bentonit-Spülung nicht zu erwarten, da die eingesetzte Bentonit-Spülung nur lokal um die Spülbohrung herum zu einem Anstieg des pH-Wertes führen kann. Der mögliche pH-Wert-Anstieg wird durch die Pufferkapazität des zusetzenden Grundwassers relativ schnell neutralisiert. Das ausgespülte Bentonit-Bodengemisch wird fachmännisch entsorgt. Für einen unbeabsichtigten Spülsaustritt ist ein Maßnahmenkatalog vorgesehen, der einen unkontrollierten Eintritt in das Grundwasser verhindert (siehe UVS, Kap. 4.4.1.4 sowie weitergehend Unterlage 23.02). Für das zur Verfüllung des Hohlraums zwischen Produktrohr und Boden vorgesehene Material "Dämmen" liegt den Unterlagen unter Nr. 23.02.11 ein Produktdatenblatt bei. Danach ist das Material Dämmen® "bestens für den umweltgerechten Einsatz geeignet. Das Hygiene-Institut des Ruhrgebietes bestätigt die wasserrechtliche Umweltverträglichkeit sogar in den Wasserschutzzonen I und II".

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Die seitens der Vorhabensträgerin geplanten Maßnahmen reichen aus, um eine Gefährdung des Grundwassers auszuschließen. Zu weiteren Einzelheiten wird auf die Unterlage 23.02 sowie das entsprechende Produktdatenblatt verwiesen.

Die aktualisierte Version der UVS beinhalte u.a. die Vorhabensbeschreibung und die Darstellung der wesentlichen schutzgutbezogenen Wirkungen des Gesamt-Vorhabens, einschließlich der Anpassung der NDO-Pipeline. Die Auswirkungen der Pipeline-Anpassung seien jedoch eher kurz dargestellt, Aussagen zu möglichen Auswirkungen auf die Grundwasserqualität in Hinblick auf die Grundwasserförderung zur Trinkwasserversorgung (Förderbrunnen HFB 2 von Hamburg Wasser) fehlten.

Vorhabensträgerin: Mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser infolge der Umverlegung der NDO-Pipeline sind in Kap. 4.4.1.4 beschrieben und beurteilt. Betrachtet werden quantitative sowie

qualitative Auswirkungen. Erhebliche Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung des Förderbrunnens HFB 2 von Hamburg Wasser sind danach nicht zu erwarten. Eine relevante mengenmäßige Beeinträchtigung des Grundwassers findet nicht statt, da die zu verlegende Rohrleitung lediglich einen Durchmesser von ca. 80 cm aufweist. Der Enddurchmesser der Spülbohrung entspricht etwa dem 1,3-fachen dieses Wertes, somit etwa 105 cm. Eine relevante qualitative Beeinträchtigung ist ebenfalls nicht zu erwarten, da die eingesetzte Bentonit-Spülung nur lokal um die Spülbohrung herum zu einem Anstieg des pH-Wertes führen kann. Der mögliche pH-Wert-Anstieg wird durch die Pufferkapazität des zusetzenden Grundwassers relativ schnell neutralisiert. Das ausgespülte Bentonit-Bodengemisch wird fachmännisch entsorgt. Für einen unbeabsichtigten Spülungsaustritt ist ein Maßnahmenkatalog vorgesehen, der einen unkontrollierten Eintritt in das Grundwasser verhindert (siehe weitergehend Unterlage 23.02). Für die baubedingten Wasserhaltungsmaßnahmen zur Verlegung der NDO-Leitung liegen wasserrechtliche Genehmigungsunterlagen vor (siehe Unterlage 23_03).

Planfeststellungsbehörde: Die entsprechenden Auswirkungen der Verlegung der NDO-Pipeline sind in der UVS in Kapitel 4.4.1.4 hinreichend beschrieben und beurteilt worden. Sie waren auch Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung. Relevante Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Unklar sei der zeitliche Ablauf der Baumaßnahmen, wenn die Baufeldräumung in der Zeit von Oktober bis Februar erfolgen soll, die Verfüllung von Gewässern jedoch im August, und schon zuvor die neuen Gewässer angelegt sein sollen. Es werde nicht klar, ob und wie die generelle Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit zum Schutz aller Brutvögel mit der Verfüllung und Herrichtung der Gewässer vor der Baufeldräumung zum Schutz der Gewässerorganismen überein zu bekommen sei. Ein Gesamtüberblick über die zeitliche Abfolge der Maßnahmen wäre sinnvoll, um die Zusammenhänge und möglichen Konflikte im Blick zu haben.

Vorhabensträgerin: *Aus naturschutzfachlichen Gründen ist eine Verfüllung der Gewässer im August/September (witterungsabhängig auch im Oktober) durchzuführen. Die Gehölzfällung im Rahmen der Baufeldfreimachung ist ausschließlich in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen. Um zu gewährleisten, dass alle Bauausschlusszeiten im Zusammenhang mit der Verfüllung der Moorwettern und der Obersten Untenburger Wetterung eingehalten werden, wird daher folgende Terminierung im Bauablauf berücksichtigt.*

Neuanlage der Gewässer im Winter - Verfüllung und vorherige Befischung und Abtrennung von Moorwettern und Oberster Untenburger Wetterung im August des drauffolgenden Jahres - Baufeldfreiräumung von Oktober bis Februar.

Zwischen Baufeldräumung und Baubeginn sind ggf. Vergrümmungsmaßnahmen durchzuführen, um das Brüten von Vögeln im Baustellenbereich zu verhindern. Bei unvermeidbaren Abweichungen erfolgt eine vorherige Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden.

Diese zeitlichen Abhängigkeiten werden im Maßnahmenblatt 9.3V ergänzt.

Planfeststellungsbehörde: Der Bauablauf wurde, wie von der Vorhabensträgerin zugesagt in dem Maßnahmenblatt 9.3V ergänzt.

Bei einer Herstellung im Schlitzwandverfahren komme der Baggergreifer sowie die eingesetzte Stützsuspension mit dem 1. Hauptgrundwasserleiter in Kontakt. Daher sei bei diesem Herstellungsverfahren auf den Einsatz sauberen Baugeräts und einer geeigneten Stützsuspension zu achten, damit keine nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser aufträten.

Vorhabensträgerin: *Im Zuge der nunmehr abgeschlossenen Vorplanung hat sich ergeben, dass das Schlitzwandverfahren bei vorliegenden Baugrundverhältnissen aus technischen Gründen nicht durchführbar ist und somit nicht angewendet wird.*

Planfeststellungsbehörde: Da das Schlitzwandverfahren nicht zum Einsatz kommt, ist die Stellungnahme gegenstandslos geworden.

Sind Schädigungen der vorhandenen Lebewelt z.B. der Amphibien oder dem Makrozoobenthos, die sich auf einen Chloridgehalt von ca. 45 mg/L angepasst hat, zu erwarten, wenn sie einen Tag oder länger einer höheren Chloridkonzentration von z.B. den berechneten 173 mg/L ausgesetzt werden?

Vorhabensträgerin: *Eine aktuelle Studie aus Österreich (Lebensministerium 2014: Chlorid - Auswirkungen auf die aquatische Flora und Fauna) sieht für chronische Belastungen von Gewässerbiozönosen einen Richtwert von 150 mg/l Chlorid (max. 1 Monat) und für Spitzenbelastungen einen Richtwert von 400 bis 600 mg/l Chlorid (max. 72 h) je nach Kalkgehalt vor. Soweit diese Werte nicht überschritten werden, ist nicht mit erheblichen Schädigungen der Gewässerbiozönose einschl. Amphibien und Makrozoobenthos zu rechnen. Insofern wären auch höhere Belastungen ökologisch unbedenklich als die mit A26 prognostizierten 49 mg Cl/l im Mittel bzw. 177 mg/Cl/l im Maximum.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Eine entsprechende Schädigung ist danach nicht zu erwarten.

In Bezug auf die Pipeline fehle als anlagebedingter Wirkfaktor der potenzielle Schadstoffeintrag z.B. als Folge einer Leckage während des Betriebs der Pipeline. Dementsprechend fehle dazu die Darstellung der möglichen Auswirkungen auf die Grundwasserqualität, insbesondere in Hinblick auf die Grundwasserförderung zur Trinkwassergewinnung (Förderbrunnen HFB 2 von Hamburg Wasser).

Vorhabensträgerin: *Eine Leckage während des Betriebs der Pipeline ist sehr unwahrscheinlich. Die Pipeline ist gegen Außenkorrosion, Innenkorrosion, Störfälle durch Baggerarbeiten und sonstige Störungen nach dem Stand der Technik abgesichert. Sollten dennoch etwaige Schadens- oder Störfälle auftreten, liegt ein Alarm- und Gefahrenabwehrplan (AGAP) vor. Für den Betrieb der NDO-*

Fernleitung ist gemäß TRFL Teil 1 Abschnitt 12.7 ein AGAP zu erstellen. Im AGAP sind alle notwendigen Angaben zu Personal, Equipment, Ölwehrkonzept, Hilfseinrichtungen enthalten, um Schadensszenarios gut gerüstet begegnen zu können (siehe auch die "Hinweise zur Störfallsicherheit der NDO-Pipeline", die im Zuge der Einwendung der BÜE erarbeitet wurden).

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die Verlegung der Pipeline gegenüber der Ist-Situation keine Risikoerhöhung in Bezug auf Havariefälle bzw. mögliche Leckagen verursacht. Aufgrund der Erneuerung des Teilabschnittes ergibt sich eher eine Verbesserung der Situation.

Planfeststellungsbehörde: Durch die Verlegung der Pipeline erhöht sich das Risiko von Havariefällen während des Betriebes nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an, als das durch die Erneuerung der Pipeline sogar eine sicherheitstechnische Verbesserung eintritt.

Die laut FDA (2017) vorgesehene Schutzmaßnahme V6 im Bereich Ausbau A7 fehle sowohl auf dem Maßnahmenblatt V6 (Unterlage 12.5) als auch auf dem Übersichtsplan und dem Lageplan des LBP (Unterlage 12.3 und 12.4).

Vorhabensträgerin: *Es wird zugesichert, dass die Schutzmaßnahmen V6 entsprechend der Unterlage von FÖA (2017) auch im Bereich des Ausbaus der A7 umgesetzt wird. Dies wird in der planfestzustellenden Unterlage noch ergänzt.*

Planfeststellungsbehörde: Die entsprechende Ergänzung der planfestzustellenden Unterlagen wurde von der Vorhabensträgerin vorgenommen und ist somit Bestandteil der Planfeststellung.

4.12.2.9 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Die Methodik der UVS entspricht der üblichen und bewährten Praxis. Die erzielten Ergebnisse sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und zutreffend.

Das Vorhaben hat erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaft, Kultur und Sachgüter, wobei den nachteiligen Auswirkungen durch entsprechende Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatz- bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen weitgehend begegnet werden kann. Möglichkeiten der Vermeidung von Umweltauswirkungen wurden im Planungsprozess intensiv geprüft, was zu Anpassungen am Bauwerksentwurf sowie diversen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen geführt hat. Insgesamt werden die unvermeidbaren Belastungen auf ein verhältnismäßiges Maß minimiert. Damit erweist sich das Vorhaben als insgesamt umweltverträglich. Angesichts des Stellenwertes des Vorhabens erscheint die verbleibende Restbeeinträchtigung hinnehmbar. Aus diesen Gründen ist das Vorhaben im Hinblick auf das öffentliche Interesse und gemessen am Planungsziel den Belangen des Naturschutzes und

der Landschaftspflege gegenüber vorrangig. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch zu berücksichtigen sein, dass hinsichtlich eines Teils der vorgenannten Schutzgüter das Integritätsinteresse unwiederbringlich verletzt ist und die Umweltverträglichkeit insoweit erst gleichsam auf der zweiten Stufe im Wege der Kompensation erreicht wird.

4.13 FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG

4.13.1 Natura 2000-Gebiete

Im Bereich der Trasse der A 26 West zwischen Stade und dem Anschluss an die A 7 in Hamburg befinden sich zwei europäische Vogelschutzgebiete. Zum einen handelt es sich um das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ in Hamburg und zum anderen um das Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ in Niedersachsen. Das auf hamburgischem Gebiet befindliche Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ ist am 15.12.1998 nach der EU-Vogelschutzrichtlinie gemeldet (DE 2524-402), als Naturschutzgebiet „Moorgürtel“ gemäß Schutzgebietsverordnung vom 07.08.2001 förmlich unter Schutz gestellt und im Jahr 2009 um eine zusätzliche Fläche von ca. 60 ha östlich der Francoper Straße erweitert worden. Es umfasst aktuell eine Gesamtgröße von 797 ha. Bei diesem Gebiet handelt es sich demnach um ein Natura 2000-Gebiet im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG und gleichzeitig um ein Europäisches Vogelschutzgebiet gem. § 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG.

Der überwiegende Teil des 4. Bauabschnitts der A 26 West verläuft außerhalb des europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“. Der östliche Teil der Trasse jedoch verläuft auf einer Länge von 1.570 m innerhalb der Schutzgebietsgrenzen.

Aufgrund dieser räumlichen Nähe einerseits und der Inanspruchnahme von Flächen innerhalb des Schutzgebietes andererseits, ist das Vorhaben gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor seiner Zulassung oder Durchführung auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, da es möglicherweise einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dient.

Als maßgebliche Grundlage zur Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes wurde im Juni 2012 eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erstellt, die im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens sowohl im Juni 2016 als auch im Dezember 2017 aktualisiert wurde. Gegenstand der Betrachtung war die im Rahmen von Alternativenprüfungen entwickelte und optimierte Trassenführung des 4. Bauabschnitts der A 26 West (vgl. hierzu auch Ziffer 4.7 dieses Beschlusses).

4.13.2 FFH-Verträglichkeitsstudie

Da erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können und dies bereits ohne weitere Prüfung erkennbar ist, war dieses Vorhaben ohne vorgeschaltete Vorprüfung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG zu unterziehen.

Ausgehend hiervon muss für die FFH-Verträglichkeit eines Vorhabens anhand objektiver Umstände auszuschließen sein, dass das Vorhaben die jeweils maßgeblichen Erhaltungsziele gefährden könnte (EuGH, Urteil vom 07.09.2004, Rs.: C-127/02). Der Prüfung müssen die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zugrunde liegen. Die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile müssen dabei erfasst und bewertet werden (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06). Aus wissenschaftlicher Sicht darf kein vernünftiger Zweifel daran bestehen, dass es keine Gefährdungen für eines der Erhaltungsziele gibt (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05). Zugunsten des betreffenden Vorhabens können die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt werden, die sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen abgemildert oder ausgeschlossen werden. Bei dadurch gewährleitetem günstigem Erhaltungszustand liegen die Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle (BVerwG, Urt. v. 27.02.2003 – 4 A 59.01). Ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass – wie hier – eine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt, so kann dem Vorhaben nur noch über das Abweichungsverfahren nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zur Zulässigkeit verholfen werden; vgl. hierzu 4.13.3 des Beschlusses.

Die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsstudie des Planungsbüros EGL vom 06. Dezember 2017 kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets „Moorgürtel“ als Folge des mit dem Vorhaben einhergehenden Flächenverlusts sowie des zu erwartenden Verkehrslärms nicht ausgeschlossen werden kann.

Maßgeblich für die Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist dabei die Vereinbarkeit des Projekts mit den jeweiligen Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes (BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06). Den Begriff der Erhaltungsziele definiert § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG als Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer im Anhang II der FFH-Richtlinie oder in Art. 4 Abs. 2 oder Anhang I der Richtlinie 2009/147/EG (im Folgenden: VS-Richtlinie) aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind. Gem. § 7 Nr. 10 BNatSchG ist ein günstiger Erhaltungszustand ein Zustand im Sinne von Artikel 1 Buchstabe e und i der FFH-Richtlinie. Bei einem Schutzgebiet im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG, welches hier vorliegt, ergeben sich die Erhaltungsziele ausweislich § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG aus dem jeweiligen Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, sofern bei der Schutzausweisung die jeweiligen Erhaltungsziele im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG berücksichtigt wurden.

4.13.2.1 Beschreibung der vom Vorhaben betroffenen Schutzgebiete in ihren Erhaltungszielen

Gemäß § 2 Abs. 2 der Schutzgebietsverordnung über das Naturschutzgebiet „Moorgürtel“ (im folgenden NSG-VO) ist insoweit Schutzzweck entsprechend den Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes im Sinne von § 32 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG, den günstigen Erhaltungszustand

1. vorrangig der Population des Wachtelkönigs als europäisch besonders zu schützende Vogelart mit seinen vorkommenden Lebensphasen in seinen als Brutgebiet genutzten Lebensstätten aus eng miteinander verzahnten und kleinräumig verteilten Mähwiesen, Seggenriedern, Schilfflächen, Gebüschgruppen und Hochstaudenfluren,
2. der Population des Neuntötters als europäisch besonders zu schützende Vogelart mit seinen vorkommenden Lebensphasen in seinen als Brutgebiet genutzten Lebensstätten aus reich strukturierten Hochstaudenfluren, Hecken und Gebüschern

zu erhalten und zu entwickeln.

Die gutachterliche Betrachtung arbeitet aufsetzend auf § 2 Abs. 2 NSG-VO Moorgürtel zutreffend heraus, dass der Wachtelkönig die für die Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ wertbestimmende Vogelart darstellt (S. 19 der FFH-Verträglichkeitsstudie, Unterlage 14.1). Darüber hinaus wird als weiteres Erhaltungsziel auch der Neuntöter in der NSG-VO aufgrund der Bedeutung des Moorgürtels als Brutgebiet für diese Art in Hamburg aufgeführt.

Daneben werden in § 2 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4 und 5 der NSG-VO eine Reihe von weiteren Vogelarten aufgeführt, nämlich in Nr. 1 neben dem Wachtelkönig außerdem Schwarzkehlchen, Braunkehlchen und Feldschwirl, in Nr. 2 Bekassine, Kiebitz, Feldlerche, Tüpfelralle und Wiesenpieper, in Nr. 4 neben dem Neuntöter außerdem Dorngrasmücke, Baumpieper, Sumpfrohsänger, Rohrammer, Wespenbussard und Schlagschwirl, und in Nr. 5 Pirol und Kranich. Nach gutachterlicher Aussage, welche die Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet, kommen im Europäischen Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ jedoch nur Wachtelkönig und Neuntöter als Arten des Anhangs I der VS-Richtlinie mit signifikanten Brutvorkommen vor (S. 19 der FFH-Verträglichkeitsstudie, Unterlage 14.1). Weitere Vogelarten können als Erhaltungsziele nur berücksichtigt werden, sofern sie in national bedeutenden Beständen im Schutzgebiet auftreten. Entsprechende Populationsgrößen der aufgeführten Arten in § 2 Abs. 2 Nr. 1, 2, 4 und 5 der NSG-VO sind im Schutzgebiet jedoch nicht ausgebildet.

MITSCHE hat zu den Erhaltungszielen im NSG „Moorgürtel“ überprüft, inwieweit die im Standarddatenbogen neben dem Wachtelkönig aufgelisteten Vorkommen der Arten des Anhang 1 und der regelmäßig auftretenden Zugvogelarten gem. Art. 4 Abs. 2 der VS-RL von Bedeutung sind. Der Standarddatenbogen nennt als Arten des Anhangs 1 der VS-Richtlinie neben Wachtelkönig und Neuntöter die Vogelarten Weißstorch, Rohrweihe, Kranich, Wespenbussard und Tüpfelsumpfhuhn. Die gutachterliche Datenrecherche macht allerdings deutlich, dass für keine weitere Art das Erfordernis zur Benennung als Erhaltungsziel besteht. Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung führt darüber hinaus aus (S. 18 der FFH-Verträglichkeitsstudie, Unterlage 14.1), dass für Kranich und Wespenbussard davon ausgegangen werden muss, dass diese Arten nur unregelmäßig und vereinzelt

im Schutzgebiet brüten. Der Kranich taucht - dem Standarddatenbogen entsprechend - im Gebiet zudem auch nur als Nahrungsgast auf. Dies wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet. Beide Arten treten somit nicht in national bedeutenden Populationen auf.

Hinsichtlich der gem. Art. 4 Abs. 2 der VS-Richtlinie im Gebiet regelmäßig auftretenden Zugvogelarten Bekassine, Braunkehlchen, Feldschwirl, Pirol, Schwarzkehlchen, Sumpfrohrsänger und Wiesenpieper erreichen diese Arten nach gutachterlicher Einschätzung, dass der Moorgürtel zwar ein geeignetes Gebiet für den Erhalt der Art darstellt, der Moorgürtel aber nicht zu den „zahlen- und flächenmäßig geeignetsten“ Gebieten in Deutschland gehört. Der Standarddatenbogen listet außerdem die Arten Baumpieper, Rohrammer und Dorngrasmücke auf. Der Baumpieper kommt innerhalb des Schutzgebietes in guten Beständen vor, ist jedoch eine Art, die das Obstanbaugebiet des Alten Landes und die teils gehölzreichen Übergangsmoore des Süderelberaumes flächig besiedelt. Auch die Rohrammer kommt innerhalb des Schutzgebietes in guten Beständen vor, tritt als Brutvogel jedoch flächendeckend in der Elbtalau auf. Die ebenfalls in guten Beständen vorkommende Dorngrasmücke besiedelt das Elbtal flächendeckend, vom Alten Land und dem Moorgürtel über den Hafen, Wilhelmsburg und Neuland bis in die Vier- und Marschlande. Diese drei Arten sind auf der Roten Liste Hamburg als ungefährdet eingestuft, Rohrammer und Dorngrasmücke sind zudem den in Hamburg häufig vorkommenden Arten zugeordnet. Keiner der Arten kommt vor diesem Hintergrund Bedeutung auf der Ebene der Erhaltungsziele für die Unterschutzstellung des Moorgürtels als Europäisches Vogelschutzgebiet zu.

Somit werden in Hinblick auf die Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens zutreffend nur die Arten Wachtelkönig und Neuntöter als Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ im Sinne von § 32 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt.

4.13.2.2 Wirkfaktoren und Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens

Im Gegensatz zur Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Unterlage 17.5, Kap. 4.12 des Beschlusses), in der alle mit einem Vorhaben verbundenen Wirkprozesse berücksichtigt werden

müssen, sind für die schutzgebietsbezogene Betrachtung der FFH -Verträglichkeitsprüfung nur die Wirkungen von Bedeutung, die für die Erhaltungsziele des Schutzgebietes von Relevanz sind. Dabei ist zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren unterscheiden.

Baubedingte Wirkfaktoren:

Hierbei handelt es sich um Störungen oder Beeinträchtigungen während der Bauphase. Zu nennen sind hier:

- Flächenbeanspruchungen

Baubedingte Flächenbeanspruchungen und Versiegelungen sind durch die Anlage von Baustellen-einrichtungsflächen, Lagerplätzen, Baustellenzufahrten sowie durch Bodenentnahmen und Abgra-

bungen zu erwarten. Für die Standorte der Baustelleneinrichtungen usw. bestehen jedoch Wahlmöglichkeiten, so dass es nicht zu Flächenverlusten für den Wachtelkönig und Neuntöter im Rahmen von Bauarbeiten kommen wird (siehe hierzu Nebenbestimmung 2.2) Der Wirkfaktor stellt somit keinen maßgeblichen Beeinträchtigungsfaktor dar.

- Schallimmissionen durch Baustellenbetrieb und -verkehr

Verlärmungen sind durch den Baumaschinenbetrieb und Baustellenverkehr zu erwarten, sie treten zeitlich begrenzt während der Bauzeit auf. Grundsätzlich ist das Auftreten von Lärmemissionen von dem Bauverfahren und von der Art des Maschineneinsatzes, die Wirkintensität des Wirkfaktors jedoch insbesondere von dem Zeitpunkt der Lärmbeeinträchtigung abhängig. Die Höhe der Schallimmission während der Bauphase können nur annäherungsweise ermittelt werden. Eine erhebliche Rolle spielt hierbei der Baustellenverkehr im Rahmen der Vorbereitung der Flächen. Im Falle des Überschüttverfahrens wird mit 210 bis 230 Lkw-Fahrten täglich gerechnet (STEINFELD & PARTNER GBR 2003, Unterlage 11.1). Für die Herrichtung der Flächen mit Gründungspolstern auf geotextilummantelten Sandsäulen ist der Sandbedarf und damit die Anzahl der Lkw-Fahrten insgesamt geringer als beim Überschüttverfahren. Da aber auch die Bauzeit deutlich kürzer ist, kann man davon ausgehen, dass sich an der täglichen Anzahl der Lkw-Fahrten nichts Wesentliches ändert. Unter Berücksichtigung der prognostizierten LKW-Fahrten für An- und Abtransport der für die in Betracht kommenden Gründungsverfahren erforderlichen Sandmassen und aufgrund der besonderen Fahrweise im Baufeld wird von Seiten der Gutachter davon ausgegangen, dass sich der maßgebliche Wirkungsbereich durch den Baustellenbetrieb nicht über das eigentliche Baufeld hinaus erstreckt. Diese Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet. Besonders lärmintensive Bauverfahren (z. B. Rammarbeiten) werden auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Dem Brutgeschehen und der Phänologie des Wachtelkönigs entsprechend, werden die Baumaßnahmen in der Zeit von Ende April bis Ende Juli ausschließlich tagsüber stattfinden (siehe hierzu Nebenbestimmung 2.2) Auch eine nächtliche Verlärmung des Raums zum Zeitpunkt der störepfindlichen Rufaktivitäten des Wachtelkönigs wird somit ausgeschlossen.

- Erschütterungen

Aufgrund der standörtlichen Gegebenheiten wird von seitens der Gutachter jedoch davon ausgegangen, dass im Rahmen der zur Ausführung kommenden Bauverfahren (Überschüttverfahren oder Gründungspolster auf geotextilummantelten Sandsäulen) keine Erschütterungen in das Gebiet hinein wirksam werden. Da beim Überschüttverfahren der Straßendamm zur Setzungs vorwegnahme höher als erforderlich aufgeschüttet wird, beanstandet die Planfeststellungsbehörde die genannte Einschätzung nicht, dass Erschütterungen ausgeschlossen werden. Bei der Variante mit Gründungspolster auf geotextilummantelten Sandsäulen als Tragelementen werden Erschütterungen auf ein Minimum reduziert, da die Säulen nicht in den Bodenkörper gerammt werden müssen, sondern eingerüttelt werden. Beeinträchtigungen aufgrund von Erschütterungen können somit ausgeschlossen werden.

- Visuelle Störungen

Bedingt durch Baumaschinenbetrieb und Baustellenverkehr sind visuelle Störungen zu erwarten, sie treten zeitlich begrenzt während der Bauzeit auf. Da sich maßgebliche Wirkbereiche der visuellen Störungen nicht über den Wirkungsbereich hinaus erstrecken, der durch die anlagebedingten Wirkungen verursacht wird, werden Beeinträchtigungen durch optische Störeffekte bereits durch den anlage- bzw. betriebsbedingten Funktionsverlust berücksichtigt.

- Schadstoffimmission durch Baustellenbetrieb und -verkehr

Schadstoffeinträge in die nähere Umgebung der Baustelle sind durch die Verbrennungsrückstände der Baumaschinen und des Baustellenverkehrs, durch Staubentwicklungen sowie durch Tropfverluste von Schmier- und Treibstoffen und Störfällen mit umweltgefährdenden Stoffen zu erwarten. Da sich das Untersuchungsgebiet überwiegend im Bereich der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Süderelbmarsch /Harburger Berge befindet, sind gemäß den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten RiStWag, Ausgabe 2002“ (FGSV 2002b) besondere Schutzmaßnahmen im Bereich von Baustellen erforderlich (siehe Nebenbestimmung 2.4). Auswirkungen durch Luftschadstoffe und Stäube werden aufgrund der Lage der geplanten Trasse zum Schutzgebiet und der relativen Häufigkeit der Windrichtungen und Windstärken (Hauptwindrichtung im Gebiet ist Südwestwind, nur ein untergeordneter prozentualer Anteil der Winde kommt aus Nord, Nordost und Nordwest) ausgeschlossen. Beim Überschüttverfahren wird darüber hinaus die Ausbreitung von Stäuben (z.B. Sandverwehungen) durch den Einbau von Sandfangzäunen weitestgehend vermindert. Insofern wird seitens der Gutachter nicht davon ausgegangen, dass erhebliche luftgetragene Schadstoff- oder Staubfrachten in das Schutzgebiet hineingetragen werden. Diese Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet. Somit besitzt dieser Wirkfaktor keine Entscheidungsrelevanz.

- Eingriffe in den Wasserhaushalt

Auswirkungen auf die Oberflächengewässer sind durch Unterbindung der Durchgängigkeit des Gewässersystems (z. B. Verrohrung oder Verlegung einzelner Gewässer) während der Bauphase zu erwarten. Zum überwiegenden Teil wird das Gewässersystem südlich der Moorwettern durch den Baubetrieb jedoch nicht beeinträchtigt. Baubedingte Änderungen des Grundwasserstandes im Morgürtel, die zu relevanten Veränderungen der Vegetationsstrukturen und damit zum Verlust von Lebensräumen von Wachtelkönig und Neuntöter führen könnten, können ausgeschlossen werden. Simulationsberechnungen im Rahmen der Erarbeitung des Fachbeitrages WRRL (BOSCH & PARTNER 2017, Unterlage 12.7) konnten nachweisen, dass durch das Vorhaben keine beeinträchtigenden Auswirkungen auf den Grundwasserstand zu erwarten sind. Der Wirkfaktor stellt somit keinen maßgeblichen Beeinträchtigungsfaktor dar.

Anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren

Anlagebedingte Wirkfaktoren sind im Gegensatz zu den baubedingten von Dauer. Es handelt sich hierbei um statische Eingriffsgrößen, die nicht wie bei den betriebsbedingten z.B. durch die Verkehrsmenge variabel sind. Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind in Relation zu den baubedingten ebenfalls von Dauer und können somit zu maßgeblichen Beeinträchtigungen führen. Als Anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren sind zu nennen:

- Flächeninanspruchnahme

Den ausschlaggebenden anlagebedingten Wirkfaktor stellt die Flächeninanspruchnahme dar, hierdurch kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Flächen mit Lebensraumeignung. Da Flächenverluste erhebliche Beeinträchtigungen nach sich ziehen, können, wurde dieser Wirkfaktor zur Ermittlung der Beeinträchtigungen als entscheidungsrelevant herangezogen.

- Kleinklimatische Veränderungen

Grundsätzlich kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Versiegelung von Flächen zu einer Veränderung der klimatischen Verhältnisse führt. Bezugnehmend auf das amtliche Gutachten über eine zusätzliche Spätfrostgefährdung durch den geplanten Bau des 4. Bauabschnittes der BAB A26 (DEUTSCHER WETTERDIENST 2005) sowie die gutachterlichen Aussagen zur nördlichen Trassenvariante des 4. Bauabschnittes der A 26 West um Rübke / Niedersachsen (STRASSENBAUAMT STADE 2002), kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben im überwiegenden Teil des Jahres nur im direkten trassennahen Bereich zu geringen leeseitigen Temperaturerhöhungen bzw. luvseitigen Temperaturabsenkungen führt. Diese geringfügigen kleinklimatischen Veränderungen haben keinen Einfluss auf die Eignung des Gebietes als Lebensraum für Wachtelkönig und Neuntöter. Der Wirkfaktor stellt somit in Hinblick auf klimatische Veränderungen keinen maßgeblichen Beeinträchtigungsfaktor dar.

- Optische und akustische Störeffekte

Die Auswertung von avifaunistischen Daten entlang von Straßen unterschiedlicher Verkehrsbelastungen haben bereits in der Vergangenheit deutlich gemacht, dass von Straßen sowohl betriebs- als auch anlagebedingte Störeffekte ausgehen, die zu einer Beeinträchtigung von Lebensräumen für viele Vogelarten führen.

Untersuchungen zum Thema Vögel und Verkehrslärm (GARNIEL, A. & U. MIERWALD) sind zu dem Ergebnis gekommen, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit der Lärm für viele Vogelarten nicht den ausschließlichen Gefährdungsfaktor darstellt. Stattdessen wurde im Rahmen der Untersuchung deutlich, dass sich die Störfaktoren, die auf einzelne Vogelarten in unterschiedlicher Intensität wirken, aus der Gesamtheit der optischen und akustischen Störeffekte des Wirkungsgefüges „Straße und Verkehr“ zusammensetzen. In Hinblick auf die beiden in der vorliegenden Untersuchung hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit dem Vorhaben zu prüfenden Arten Wachtelkönig und Neuntöter wurde festgestellt, dass der Wachtelkönig zu den Vogelarten mit hoher Lärmempfindlichkeit gehört.

Der Neuntöter hingegen wird der Gruppe der Vogelarten mit einer vergleichsweise geringen Empfindlichkeit gegenüber Straßenverkehrslärm zugeordnet. Diese Gruppe meidet das Straßenumfeld unabhängig von Verkehrslärm aufgrund von Empfindlichkeiten gegenüber der Gesamtheit an straßenbedingten Störeffekten (GARNIEL & MIERWALD 2010). Durch den Betrieb der Autobahn kommt es in der Umgebung der Straße vor allen Dingen zu Schallimmissionen und Lichtreflexen. Das Maß dieser Störungen ist u.a. abhängig von der Verkehrsmenge, Verkehrszusammensetzung und Geschwindigkeit, dem Fahrbahnbelag, der Gradienten sowie vorgesehenen Anpflanzungen entlang der Trasse und weiteren Schutzvorrichtungen (z.B. Lärmschutzwände). Für die Lärmimmissionen ist die mögliche Ausbreitung des Schalls von Bedeutung. Aufgrund der artspezifischen Lebensweise und der Störeffindlichkeit können Schallimmissionen insbesondere erhebliche Beeinträchtigungen des Wachtelkönigs nach sich ziehen, wohingegen die Lichtreflexe vor allen Dingen den Neuntöter beeinträchtigen. Optische Barrieren wie die Dammlage des geplanten 4. Bauabschnitts der A 26 West, die Bepflanzung der Böschungen sowie die Eingrünung der Lärmschutzwände können neben den Wirkungen des Schalls aufgrund der naturraumfremden Vertikalstrukturen störend auf die Lebensraumeignung wirken. Für den Neuntöter ergibt sich hieraus eine artspezifische, straßenbedingte Meidungszone. Aufgrund der Tatsache, dass die Gesamtheit der optischen und akustischen Störeffekte aufgrund der hieraus resultierenden Meidungszonen zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann, wird dieser Wirkfaktor zur weiteren Ermittlung der Beeinträchtigungen als entscheidungsrelevant herangezogen.

- Eingriffe in den Wasserhaushalt

Simulationsberechnungen im Rahmen der Erarbeitung des Fachbeitrages WRRL (BOSCH & PARTNER 2017) konnten nachweisen, dass durch das Vorhaben keine beeinträchtigenden Auswirkungen auf den Grundwasserstand zu erwarten sind. Eine hieraus resultierende Veränderung der Vegetationsstruktur und die damit verbundene veränderte Lebensraumeignung für Wachtelkönig und Neuntöter kann somit ausgeschlossen werden. Aufgrund der besonderen Anforderungen, die durch die RiStWag 2002 an Straßenbaumaßnahmen in Wasserschutzgebieten gestellt werden, können Beeinträchtigungen des Grundwassers hinsichtlich der Grundwasserqualität ausgeschlossen werden. Unter der Voraussetzung, dass Änderungen der Grundwasserstände durch das Vorhaben ausbleiben, führt dieser Wirkfaktor nicht zu entscheidungsrelevanten Auswirkungen.

- Schadstoffimmission durch Straßenverkehr

Durch den Betrieb der Autobahn kommt es im näheren und weiteren Umfeld der Straße zu Schadstoffeinträgen. Nach der Art der Ausbreitung kann zwischen Luftschadstoffen und schadstoffhaltigen Straßenabflüssen unterschieden werden. Vor dem Hintergrund, dass die geplante Trasse weitgehend außerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ verläuft, außerdem auf weiten Strecken zwischen den Schutzgebieten und dem 4. Bauabschnitt der A 26 West eine Lärmschutzwand geplant ist, kann von sehr geringen Schadstoffimmissionen ausgegangen werden. Für die Avifauna existieren keine artspezifischen Hinweise auf Empfindlichkeiten in Bezug auf Schadstoffimmissionen. Im Fall des hier betrachteten Moorgürtels sind die Flächen in der Regel aufgrund

ihrer natürlichen Genese recht nährstoffreich. Somit besitzt dieser Wirkfaktor keine Entscheidungsrelevanz.

In der weiteren Darstellung der Vertraglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen wird, entsprechend der oben getroffenen Aussagen, auf die entscheidungsrelevanten Beeinträchtigungen durch die Flächeninanspruchnahme sowie die Gesamtheit der optischen und akustischen Störeffekte / Meidungszonen eingegangen.

4.13.2.3 Maßgebliche Bestandteile der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Arten

Ausgangspunkt für die Ermittlung der maßgeblichen Bestandteile stellen gutachterlich ermittelten regelmäßige Vorkommen und Lebensraumansprüche des als Erhaltungsziel im Moorgürtel wertbestimmenden Wachtelkönigs sowie des Neuntötters dar.

Aufgrund der besonderen Verhaltensweise des Wachtelkönigs erfolgte die Erfassung des Wachtelkönigbestandes durch die Kartierung der rufenden Männchen. Das Rufen ist jedoch nicht grundsätzlich mit einem Paarungserfolg gleichzusetzen, außerdem lässt das Rufen nicht zwangsläufig Rückschlüsse auf das Brüten am Rufstandort zu, da der Wachtelkönig unterschiedliche Ansprüche an Ruf- und Bruthabitate stellt. Als besonderes Merkmal der Wachtelkönigpopulation gelten auch in regelmäßig besiedelten Brutgebieten sehr starke jährliche Schwankungen der Bestandszahlen. Ausweislich der Ergebnisse der Erhebungen, wurden in dem überprüften Zeitraum von 1988 bis 2017 in dem Zeitraum Ende der 90er Jahre die Bestandsmaxima innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ erreicht (vgl. Abb. 2, Seite 23 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1). Die regelmäßig auftretenden deutlichen Rückgänge bis hinzu zu Jahren in denen gar kein Rufrevier nachgewiesen werden konnten (1990, 1991, 2010) entsprechen den bundesweit dokumentierten und für den Wachtelkönig typischen Schwankungen, die u.a. durch die Bedingungen in den Überwinterungsgebieten hervorgerufen werden. Die Lage der Rufplätze ist Abb. 4 (“Lebensräume des Wachtelkönigs“, Seite 26 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1) zu entnehmen. Neben der Anzahl an rufenden Männchen im Gebiet ist seitens der Gutachter die Siedlungsdichte als weiteres Kriterium zur Einschätzung der Bedeutung eines Gebietes herangezogen worden (vgl. Seite 22 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1). Als Siedlungsdichte wird die Anzahl der rufenden Männchen pro km² innerhalb des gesamten Gebietes definiert. Entsprechend der schwankenden Zahl an Rufrevieren variiert die Siedlungsdichte des Wachtelkönigs zwischen 0 Rufern / km² in den Jahren 1990, 1991 und 2010 sowie 3,1 Rufern / km² im Jahr 1998 (vgl. Abb. 3 auf Seite 23 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1). Zur Abschätzung der Bedeutung des Wachtelkönig-Bestandes im Europäischen Vogelschutzgebiet Moorgürtel wurde im Rahmen der FFH - Verträglichkeitsuntersuchung zur Planung des Baugebietes Neugraben-Fischbek 15 eine vergleichende Gegenüberstellung der Verhältnisse in den anderen Bundesländern durchgeführt (KifL, MITSCHKE). Auf der Grundlage dieser Auswertung des bundesweiten Bestan-

des kann festgehalten werden, dass die Wachtelkönigpopulation des grenzüberschreitenden Gesamtgebietes zu den bedeutendsten Beständen der Art in der Bundesrepublik Deutschland zählt. Diese Aussage wird auch durch die stabile Bestandsentwicklung unterstützt. Somit weist das Gebiet neben der Populationsgröße auch in Hinblick auf die Siedlungsdichte eine bundesweite Bedeutung auf.

Sowohl die aktuelle als auch die potentielle Lebensraumeignung des Gebietes für den Wachtelkönig lässt sich anhand des Biotopbestandes (vgl. hierzu Karte 1 „Lebensräume von Wachtelkönig und Neuntöter / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele“ im Anhang der Unterlage 14.1) ermitteln. Aktuelle Lebensraumeignung haben Feucht- und Nassgrünland, Seggen-, Binsen- und Staudensümpfe, Röhrichtflächen und Ruderaffuren. Neben den geeigneten Biotopen benötigt der Wachtelkönig darüber hinaus ein räumliches Nebeneinander von Flächen mit unterschiedlichen Vegetationsstrukturen. Eine potentielle Lebensraumeignung besitzen Ackerflächen, brachliegende Obstbaumpflanzungen, Hybridpappelforstflächen und Intensivgrünlandflächen. Diese Biotoptypen stellen zwar derzeit noch keinen geeigneten Lebensraum für den Wachtelkönig dar, sind aber entwicklungsfähig. Biotope der Hoch- und Übergangsmoore besitzen aufgrund des hohen Laufwiderstandes keine Lebensraumeignung. Derzeit liegt ein hoher Anteil der Biotope mit aktueller und potentieller Lebensraumeignung in den Hinterdeichwiesen im Nordosten („Gerdau“), in den Fischbeker Wiesen und südlich angrenzend („Hochmoorsieg“), südlich des Francoper Moores („Vogelsang“) sowie nördlich des Neugrabener Dorfes („Neugrabener Wiesen“ und „Erste Koppel“) und östlich der Francoper Straße („Sackweiden“ und „Hühnermoor“). Diese Flächen (ca. 297 ha) stellen aufgrund des Vorkommens geeigneter Habitatstrukturen und dem langjährigen Nachweis von Rufplätzen (MITSCHKE) die Verbreitungsschwerpunkte des Wachtelkönigs dar, die seitens der Gutachter als Vorrangflächen für den Wachtelkönig bezeichnet werden. Darüber hinaus liegen innerhalb des Gebietes weitere 103 ha an potentiellen Lebensräumen sog. Entwicklungsräume (vgl. Abb. 4 auf Seite 26 und Abb. 8 auf Seite 38 der Unterlage 14.1). Es ist davon auszugehen, dass die vor allen Dingen in guten Wachtelkönigjahren außerhalb dieser Vorrangflächen nachgewiesenen rufenden Männchen aufgrund der suboptimalen Ausgestaltung der Flächen als Brut- und Aufzuchtthabitate im weiteren Jahreszyklus in die Vorrangflächen wechseln. Grundsätzlich wird seitens der Gutachter ausgegangen, dass sich der Reproduktionserfolg für das Gesamtgebiet maßgeblich aus den Wachtelkönig Brutbeständen der Vorrangflächen rekrutiert.

Entsprechend der Abschätzung der Bedeutung des Wachtelkönigbestandes wurden in seitens der Gutachter auch für den Neuntöter Bestandsgröße und Siedlungsdichte mit den Vorkommen in anderen bundesdeutschen Gebieten verglichen. Die Gegenüberstellung ergab, dass im bundesdeutschen Vergleich das Gebiet für den Neuntöter hinsichtlich der Bestandsgröße eine regionale Bedeutung hat. Die klimatischen Abhängigkeiten und Vorkommensschwerpunkte der Art im kontinentalen Bereich werden auch bei einer Analyse der in Deutschland wichtigsten gemeldeten Vorkommen deutlich. Die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Siedlungsdichten gehören unter Berücksichtigung der Lage zu den im mitteleuropäischen Vergleich hohen Werten, sie werden als in Norddeutschland selten eingestuft. Im Gegensatz zum bundesweiten Trend zeigt der Neuntöter darüber

hinaus im „Moorgürtel“ ansteigende Bestände. In den letzten 20 Jahren lag der Bestand des Neuntöters im Moorgürtel zwischen 27 und 47 Brutpaaren, wobei der Bestand seit Anfang der 90er deutlich zugenommen hat (vgl. Abb. 5, Seite 30 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1). Hierbei ist laut gutachterlicher Aussage, dass in den Jahren 2002, 2004, 2006, 2008 und 2010 keine Erhebungen innerhalb des Schutzgebietes durchgeführt wurden. In den Jahren 2012, 2014 und 2016 wurde die Erfassung ausschließlich westlich des Weges Dritte Meile durchgeführt. Hierdurch erklären sich die deutlich geringeren Brutreviernachweise. Die Siedlungsdichte des Neuntöters kann unter günstigen Bedingungen bis zu 2 Brutpaare auf 10 ha betragen. Die Siedlungsdichte im „Moorgürtel“ ist der Abb. 6 (Seite 31 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1) zu entnehmen. Zusammenfassend betrachtet, ist der Neuntöterpopulation eine hohe Bedeutung für den Hamburger Raum beizumessen. Innerhalb des EU – Vogelschutzgebietes ist der Neuntöter mit besonders hohen Dichten in den Randbereichen von Francoper und Nincoper Moor vertreten. Aufgrund von Nutzungsintensivierung sowie partieller Nutzungsaufgabe haben sich darüber hinaus vor allen Dingen im Süden aber auch im Osten des Schutzgebietes Bereiche entwickelt, in denen in den letzten Jahren eine deutliche Zunahme der Neuntöterbrutnachweise und regelmäßig besetzten Revierplätze erfolgte. Die räumliche Zuordnung der Revierplätze des Neuntöters in den Jahren von 1988 bis 2017 ist der Abb. 7 („Revierplätze des Neuntöters“, Seite 32 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1) zu entnehmen. Die Abbildung verdeutlicht die Konzentration der Brutnachweise differenziert nach den Jahren zwischen 1988 bis 1999, zwischen 2000 bis 2009 (Erfassung der Brutnachweise alle 2 Jahre) zwischen 2011 und 2015 sowie 2016 und 2017. Es ist daher davon auszugehen, dass im Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ 47 regelmäßig besetzte Brutreviere des Neuntöters vorliegen.

Für den Neuntöter stellen vor allen Dingen strukturreiche Flächen mit Feuchtgebüschchen, Hochstaudenfluren und Ruderalflächen einen Verbreitungsschwerpunkt dar, während offenes Grünland, auch wenn Sitzwarten ausreichend vorhanden sind, kaum besiedelt werden (MITSCHKE). Diese Flächen erfüllen aufgrund der geschützten Nestlage in dichten Gebüschchen im Zusammenhang mit dem ausreichenden Nahrungsangebot die Lebensraumsprüche des Neuntöters in besonderem Maße, so dass viele der Neuntöterreviere im Bereich dieser Flächen über Jahre hinweg besetzt sind. Diese Flächen, die vor allen Dingen im Umfeld des Nincoper und Francoper Moores liegen, stellen bereits über viele Jahre hinweg die Verbreitungsschwerpunkte des Neuntöters dar. Darüber hinaus haben sich in den letzten Jahren aufgrund von Nutzungsintensivierung und partieller Nutzungsaufgabe Flächen mit Lebensraumeignung für den Neuntöter entwickelt (vgl. Abb. 7 auf Seite 32 der Unterlage 14.1).

Aus den dargestellten Gründen wird deutlich, dass für die Beurteilung der Auswirkungen des geplanten 4. Bauabschnitts der A 26 West auf das EU – Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ die Vorrangflächen einschließlich der Entwicklungsräume für den Wachtelkönig sowie die regelmäßig besetzten und aktuellen Revierplätze des Neuntöters als maßgebliche Bestandteile heranzuziehen sind. Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die komplexen, im Jahresverlauf wechselnden Habitatansprüche des Wachtelkönigs mit kleinstrukturierten, von Brachen, Hochstaudenfluren und Randstrukturen

durchsetzen, extensiv genutzten Mähwiesen sowie die durch Hochstaudenfluren, Hecken und Gebüsche reich strukturierten Lebensstätten des Neuntötters nicht in Konkurrenz zueinanderstehen.

4.13.2.4 Mögliche Auswirkungen der ermittelten Faktoren

Die Darstellungen (vgl. Kap. 4.13.2.4) haben deutlich gemacht, dass für die weitere Prüfung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ausschließlich die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und die optischen und akustischen Störeffekte durch den Straßenverkehr, als entscheidungsrelevant heranzuziehen sind. In Hinblick auf baubedingte akustische Störeffekte werden innerhalb der störungsempfindlichen Zeit die Arbeiten ausschließlich am Tage durchgeführt. Somit werden keine zusätzlichen Beeinträchtigungen auf die akustische Kommunikation im Rahmen der nächtlichen Balzaktivitäten des Wachtelkönigs erfolgen (vgl. Nebenbestimmung 2.2).

Anlagebedingte Flächeninanspruchnahme

Die Trasse des 4. Bauabschnitts der A 26 West verläuft auf einer Länge von ca. 1.570 m innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“. Außerdem kommt es durch das Überführungsbauwerk der Francoper Straße zu einer Flächeninanspruchnahme innerhalb des Vogelschutzgebietes. Dies führt zu einem direkten Flächenverlust von ca. 20,16 ha. Es handelt sich um Flächen östlich und westlich der Francoper Straße im nordöstlichen Teil des Gebietes. Die Fläche stellt 2,53 % der Gesamtfläche des Schutzgebietes dar. Ein geringerer Teil dieser Flächen (2,03 ha), die durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme verloren gehen, stellen aufgrund von Biotopstruktur und Nutzung weder für den Wachtelkönig noch für den Neuntöter einen geeigneten Lebensraum dar.

- Wachtelkönig

Der überwiegende Teil der Flächen (18,13ha), der durch Flächeninanspruchnahme im Bereich des Überführungsbauwerkes der Francoper Straße verloren geht, liegt innerhalb einer Vorrangfläche für den Wachtelkönig (vgl. Karte 1, Unterlage 14.1). Hierdurch kommt es zu einem Verlust von 6,10 % der Vorrangflächen bzw. zu einem Verlust von 4,53 % des Gesamtlebensraumes des Wachtelkönigs (Vorrangflächen einschließlich Entwicklungsräume).

- Neuntöter

In Bezug auf die Art des Neuntötters kommt es im Bereich östlich und westlich der Francoper Straße für den Neuntöter zum Verlust von zwei regelmäßig besetzten Revierplätzen durch Flächeninanspruchnahme.

Anlage- und betriebsbedingte Störeffekte

- Wachtelkönig

Durch den Betrieb der Autobahn kommt es in der Umgebung der Straße zu optischen und akustischen Störeffekten. Hinsichtlich der Ermittlung der Auswirkungen auf den Wachtelkönig die Reichweite der als maßgeblich anzusehenden 52 dB(A) tags-Isophone von Bedeutung. Bei Heranziehung der 52 dB(A) tags-Isophone beträgt die Beeinträchtigung von Wachtelköniglebensräumen 34,07 ha

der derzeit vorhandenen Vorrangflächen. Der überwiegende Teil der Beeinträchtigungen infolge von Lärmimmissionen findet im Bereich der Überführung der Francoper Straße statt, lediglich 1,05 ha am nördlichen Rand der Vorrangfläche im Bereich der Neugrabener Wiesen / Hinterdeichwiesen (vgl. Karte 1, Unterlage 14.1). Aufgrund der artspezifischen Empfindlichkeiten HIER des Wachtelkönigs wird bei einer Verlärmung im Bereich von mehr als 52 dB(A) tags im Bereich der Vorrangflächen und Entwicklungsräume von einem 100 %-igen Funktionsverlust ausgegangen. Die Verlärmung des Raums führt somit zu einem Flächenverlust von insgesamt 34,07 ha. Akustische Störeffekte können über den Lebensraumverlust hinaus auch zu einer Fragmentierung einzelner verbleibender Teilflächen führen. Grundsätzlich kommt es im Bereich des EU-Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ nicht zu einer Fragmentierung, da durch die derzeitige Trassenplanung nur eine randliche Inanspruchnahme des Gebietes vorliegt. Bei der prognostizierten Verkehrsbelastung wird davon ausgegangen, dass die Wachtelkönigvorkommen östlich der Francoper Straße positiv durch Nachbarrufer in den westlich angrenzenden Flächen beeinflusst werden bzw. Wachtelkönige östlich der Francoper Straße als Ruffergruppen teilweise sogar in direkter Verbindung zu Vorkommen westlich der Francoper Straße stehen (vgl. MITSCHKE). Aufgrund des Verzichtes auf die Anschlussstelle HH-Neugraben kann auch eine vorhabenbedingte Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der Straße Francoper Straße / Hinterdeich ausgeschlossen werden. Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass auch nach Umsetzung des Vorhabens Rufkontakte zwischen Wachtelkönigen östlich und westlich der Francoper Straße möglich sind und die von dem 4. Bauabschnitt der A 26 West unbeeinträchtigten Flächen östlich der Francoper Straße als Lebensraum für den Wachtelkönig erhalten bleiben.

- Neuntöter

Bei der Ermittlung der Beeinträchtigung des Neuntötters waren laut gutachterlicher Aussage, die von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet wird, aufgrund von optischen und akustischen Störeffekten artspezifische Meidungszonen mit unterschiedlichen Funktionsverlusten zu berücksichtigen. Diese sind unabhängig von den prognostizierten Verkehrsmengen und dem hiermit verbundenen Verkehrslärm. Entsprechend der artspezifischen Empfindlichkeiten sind für den Neuntöter zwei Meidungszonen bei der Ermittlung der Beeinträchtigung zu berücksichtigen. Ausgehend vom Straßenrand wird der Bereich 0 m -100 m mit einem 100 % Funktionsverlust für den Neuntöter, sowie der Bereich 100 m - 200 m mit einem abgestuften Verlust von 40 % bewertet. In der Karte 1 im Anhang zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1, ist ablesbar, dass sich drei regelmäßig besetzte Revierplätze des Neuntötters innerhalb der Meidungszone mit 40 % Funktionsverlust befinden. Darüber hinaus liegen keine regelmäßig besetzten Revierplätze innerhalb der artspezifischen Meidungszonen. Somit gehen aufgrund von betriebsbedingten Störeffekten drei regelmäßig besetzte Revierplätze des Neuntötters zu 40 % verloren. Ausweislich der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Unterlage 14.1, wird jedoch vorsorglich davon ausgegangen, dass auch diese drei regelmäßig besetzten Revierplätze zu 100 % verloren gehen.

4.13.2.5 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Da neben dem direkten Flächenverlust insbesondere auch die Beeinträchtigung durch Verkehrslärm zu Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ führen kann, wurden bereits während des Planungsprozesses mögliche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung berücksichtigt.

Vorrangige Maßnahme zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen war die Optimierung der Trassenführung, indem maßgebliches Ziel der Planung war, die Trasse des 4. Bauabschnitts der A 26 West auf einer möglichst geringen Fläche innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ verlaufen zu lassen. Zur Optimierung der Trasse aus naturschutzfachlicher Sicht (unter Berücksichtigung weiterer Belange, vgl. Ziffer 4.7) ergaben sich folgende Maßnahmen:

- Verlagerung der Trasse in Richtung Norden und somit eine Trassenführung weitestgehend außerhalb des EU-Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“,
- Ausgestaltung der neu anzulegenden Nordwettern mit breiter Berme und einseitig flachem Böschungsprofil,
- Anbindung des 4. Bauabschnitts der A 26 West an die A 7 nördlich des Abspannwerkes,
- Verzicht auf die Anschlussstelle Hamburg Neugraben aufgrund der Erweiterung des EU-Vogelschutzgebietes,
- Einbau von Lärmschutzwänden in sensiblen Bereichen,
- Einbau von offenporigem Asphalt zur Lärminderung im gesamten Verlauf,
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 bzw. 100 km/h,
- Bau einer Grünbrücke als Vernetzungselement im Bereich des Biotopverbundkorridors,
- Bau zweier ca. 30 m breiter Gewässerunterführungen an der Moorburger Landscheide und der Obersten Untenburger Wetterung,
- Bau einer Unterführung des Moorburger Alten Deichs,
- Bau von zwei Fledermausquerungshilfen im Bereich Dritte Meile und im Bereich Nincoper Moorweg zur Sicherstellung der Fledermausflugrouten mit besonderer Bedeutung,
- Einbringung des baubedingt anfallenden Torfaushubes unter Berücksichtigung bodenschutzrechtlicher und abfallrechtlicher Anforderungen, Klimaneutralität, Vermeidung von Transporten sowie von naturschutzfachlichen Belangen.

Über diese Optimierung der Planung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen hinaus sind konkrete landschaftspflegerische Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen notwendig, da die erkannten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaftsbild durch die Optimierungsmaßnahmen allein nicht ausgeschlossen werden können. Deshalb sieht der hier planfestge-

stellte LBP zahlreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vor, die mit der Planfeststellung Gegenstand der Zulassungsentscheidung geworden sind. Ein Teil der im Folgenden aufgeführten Maßnahmen lässt sich räumlich konkretisieren und ist in den Maßnahmenplänen und Maßnahmenblättern detailliert dargestellt. Der Großteil der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen gilt jedoch für den gesamten Trassenverlauf. Die Konkretisierung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erfolgt in den Maßnahmenblättern (Unterlage 12.5)

Baubedingte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- 0 V Einrichtung einer Umweltbaubegleitung während der Ausführungsplanung und der Bauausführung (aufgrund der hohen Wertigkeit des Untersuchungsgebietes und der hieraus resultierenden Störepfindlichkeit und besonderen Schutzbedürftigkeit; hierdurch wird sichergestellt, dass die baubedingten Schutzmaßnahmen den Vorgaben entsprechend umgesetzt werden und bei unvorhergesehenen Ereignissen angemessen reagiert werden kann)
- 1 V Berücksichtigung spezieller baubedingter Schutzmaßnahmen im Bereich der Altlastenverdachtsflächen 6028-007/00 und 5628-013/00
- 2 V Einrichtung der Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen und Wiederherstellung nach Abschluss der Bauarbeiten
- 3.1 V Schutz der Oberflächengewässer vor Verunreinigung durch Gewässereinhaugen
- 3.2 V Schutz der Oberflächengewässer vor Verunreinigung durch den Bau von temporären und dezentralen Porenwasserbehandlungsanlagen
- 4 V Ausweisung von Bautabuzonen / Ausweisung von Baustellenflächen ausschließlich außerhalb des Vogelschutzgebietes Moorgürtel
- 5 V Einfriedung wertvoller Vegetationsbestände (insbesondere der nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope)
- 6 V Endoskopische Untersuchung potenzieller Quartiere von Rauhhautfledermaus und Zwergfledermaus und Gehölzfällung im Zeitraum von Anfang Oktober bis Mitte November
- 7 V Baufeldräumung im Bereich des nachgewiesenen Moorfrosch-Laichgewässers im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar
- 8 V Errichtung temporärer Leit- und Sperreinrichtungen gemäß BMVBW (2000) von Februar bis November im Bereich des Moorfroschlebensraums
- 9.1 V Berücksichtigung von Ausschlusszeiten vom 01. März bis zum 30. September zur Vermeidung von baubedingten Individuenverlusten von europäischen Vogelarten während der Baufeldräumung einschließlich der Gehölzfällung außerhalb des Baufeldes sowie während der störepfindlichen Phase der Partnerfindung des Wachtelkönigs. Beschränkung der Bautätigkeit in der Zeit von Ende April bis Ende Juli auf den Tageszeitraum, um eine nächtliche Verlärmung des Raums zum Zeitpunkt der störepfindlichen Rufaktivitäten des Wachtelkönigs kann somit auszuschließen

- 9.2 V Verzicht auf Beleuchtung der Baustelle und Verbot der nächtlichen Arbeiten im Sommer im Bereich von Flugrouten lichtempfindlicher Fledermausarten
- 9.3 V Schutz von gewässergebundenen Arten durch Bauzeitenregelung und Elektrobefischung
- 9.4 V / CEF Umsiedlung von Krebschierenbeständen zum Schutz der Grünen Mosaikjungfer
- 9.5 V / CEF Schutz der Zierlichen Tellerschnecke durch Abkeschern und Umsiedlung

Nicht räumlich zu konkretisieren, sondern für den gesamten Trassenverlauf zu berücksichtigen sind folgende Schutzvorkehrungen:

- weitgehende Führung der Baumaschinen auf der späteren Trasse (Vorkopfbauweise)
- Anlage der Baustelleneinrichtungsflächen auf wenig wertvollen und kurzfristig wieder herstellbaren Biotopflächen
- Sicherung der Baustelle vor Unfällen mit Schadstoffen
- Verzicht des Befahrens von nassen Böden
- Auswahl standortgerechter Bauverfahren und Verwendung von schadstoffarmen Baumaschinen
- sachgemäßer Bodenabtrag und -lagerung und Wiedereinbau von Boden (DIN 18915)
- Frühzeitige Wiederbegrünung / Zwischenansaat offener Böden (ELA 2010, DIN 18918)
- Sicherung von Wasserständen durch Spundungen, Sohlabdichtungen, Dichtschürzen, Wasserzufuhr (RAS - LP 2)
- Verzicht auf Entwässerungsmaßnahmen / Grundwasserhaltung
- Weitgehender Verzicht auf lärmintensive Baumaßnahmen
- Vermeidung von Sandverwehungen z.B. durch Sandfangzäune

Die weiteren Details ergeben sich insbesondere aus den Maßnahmenplänen (siehe Unterlage 12.3 und 12.4 des LBP) und den Maßnahmenblättern (siehe Unterlage 12.5 des LBP).

Anlagebedingte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen sind darüber hinaus auch anlagebedingt Vorkehrungen zu treffen, die dem dauerhaften Schutz von Natur und Landschaft dienen. Dies betrifft zum einen diejenigen Maßnahmen, die bereits als integrale Projektbestandteile der Verminderung von Beeinträchtigungen insbesondere des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ dienen. Diese Maßnahmen sind als integrale Projektbestandteile anzusehen. Daher kann auf eine Bewertung des Vorhabens ohne diese Maßnahmen verzichtet werden.

- Auch hier zählt bereits die Optimierung der Trassenführung zur Schonung des Vogelschutzgebietes dazu, durch die unmittelbare Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungseffekte von

avifaunistisch wertvollen Bereichen in diesem Abschnitt weitestgehend vermieden und minimiert werden.

- Aufgrund der Erweiterung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ östlich der Francoper Straße wurde darüber hinaus zur Reduzierung der Zerschneidungseffekte und der Flächeninanspruchnahme im Bereich Überführung der Francoper Straße auf die ursprünglich vorgesehene Anschlussstelle HH-Neugraben verzichtet.
- Um die Zerschneidungseffekte im Bereich des Biotopverbundkorridors Moorgürtel / Alte Süderelbe, der zu den national bedeutsamen Verbundachsen der „Offenlandgeprägten Feucht- und Trockenlebensräumen“ gemäß der BfN-Veröffentlichung zum Länderübergreifenden Biotopverbund in Deutschland (BfN 2013) gehört, soweit als möglich zu minimieren und mögliche Wanderrouten insbesondere von terrestrischen, nicht oder nur eingeschränkt flugfähigen Arten aufrecht zu erhalten, ist eine Kombination aus erweiterten Unterführungen und einer Grünbrücke vorgesehen. Die Grünbrücke befindet sich in dem Biotopkorridor und verbindet offene Flächen im Süden und Norden der Trasse. Die Lage ist somit geeignet den Biotopkorridor aufrechtzuerhalten. Außerdem gibt es weiter westlich, aber ebenfalls innerhalb des Biotopkorridors mit den Unterführungen der Moorburger Landscheide, der Straße Moorburger Alter Deich und des Untenburger Schleusengrabens drei weitere Querungsmöglichkeiten. Diese insgesamt vier Querungshilfen verteilen sich über die gesamte Breite von etwa 1,25 km des Biotopkorridors und ermöglichen einem breiten Spektrum an Tieren die Möglichkeit einer Querung und wirken der Verinselung von Populationen und der damit verbundenen genetischen Problematik entgegen. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der Querungshilfen wird auf den LBP und die Maßnahmeblätter verwiesen.
- Zur Minderung der Beeinträchtigungen der Tierwelt durch Lärm sind Lärmschutzwände im Verlauf des Naturschutzgebietes und Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ sowie entlang der avifaunistisch wertvollen Bereiche im östlichen Teil des Planungsraums zu errichten.
- Zum Schutz der Wohnbevölkerung im Bereich der Überführung Francoper Straße / Hinterdeich, am Moorburger Elbdeich und an der A7 im Bereich der Querung der Cuxhavener Straße und der Bahnlinie sind ebenfalls Lärmschutzwände zu errichten.
- Als zusätzliche Maßnahme zur Verminderung von Schallimmissionen wird die Deckschicht des 4. Bauabschnitts der A 26 West mit einem lärmreduzierenden Belag mit einem Korrekturwert von -5 dB(A)) ausgeführt und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h vorgesehen (im Abschnitt östlich der Francoper Straße wird darüber hinaus aus technischen Gründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h bzw. 80 km/h vorgesehen, die als Nebeneffekt zu einer weiteren Lärmreduzierung führt).
- Das Entwässerungssystem ist darauf ausgerichtet, eine bestmögliche Vorreinigung der Straßenabwässer zu erzielen, um die Erreichung des geforderten guten chemischen Zustandes zu ermöglichen. Dazu werden gemäß RiStWag (Ausgabe 2016) Abdichtungen der Gräben und Mul-

den, Leichtstoffabscheider sowie weitergehende Reinigungsmaßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung (Bodenfilter, Mulden-Rigolen-Systeme) vor Einleitung in die Vorflut hergestellt. Dabei wird insbesondere auch die Empfindlichkeit der nahezu stehenden Gewässer, in die eingeleitet wird, berücksichtigt und die Gewährleistung der Qualitätsnormen der Wasserrahmenrichtlinie sichergestellt (vgl. auch Ziffer 4.16).

- Zur Vermeidung von Spritzwassereinträgen in Moorwettern und Moorburger Landscheide werden Spritzschutzwände auf den Brücken errichtet.

Daneben sind zusätzlich folgende besondere anlagebedingte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen (d.h. Maßnahmen, die in erster Linie der Einbindung der Trasse der A26 in die Landschaft und somit der Neugestaltung des Landschaftsbildes und damit einer Reduzierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes dienen, aber auch ökologische Funktionen übernehmen können) durchzuführen:

10 V Verwendung wasserdurchlässiger Befestigungen im Bereich der Ersatz- und Unterhaltungswege

11 V Einrichtung von biber- und fischottergerechten Querungsbauwerken über die Moorwettern und über die Moorburger Landscheide

12 V Errichtung von fledermausgerechten Über- und Unterführungen in Kombination mit Kollisions- und Irritationsschutzwänden im Bereich lokal bedeutender Flugrouten

14 V Aufrechterhaltung wichtiger Wegebeziehungen

15 G Gehölzpflanzung im Böschungsbereich der A26 und auf den Straßennebenflächen

16 G Anpflanzung einer lockeren Erlenreihe

17 G Pflanzung von wegbegleitenden Baumreihen

18 G Herstellung einer ausreichenden Brückenöffnung bei der Querung der Moorwettern und der Moorburger Landscheide zur besseren Erlebbarkeit des historischen Gewässerlaufes

Die weiteren Details ergeben sich insbesondere aus den Maßnahmenplänen (siehe Unterlage 12.3 und 12.4 des LBP) und den Maßnahmenblättern (siehe Unterlage 12.5 des LBP).

4.13.2.6 Entwicklungsprognose bei Projektverwirklichung

Aufgrund vorhabenbedingter Auswirkungen (anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und anlage- und betriebsbedingte Störeffekte) kommt es zu Beeinträchtigungen von Wachtelkönig und Neuntöter.

Wachtelkönig

Das Vorhaben führt zu einem Flächenverlust (18,13 ha) und zu einer 100% Beeinträchtigung durch optische und akustische Störeffekte von 34,07 ha Vorrangflächen für den Wachtelkönig. Insgesamt

werden somit rd. 52 ha der Vorrangflächen des Wachtelkönigs so beeinträchtigt, dass sie künftig nicht mehr für diese Art nutzbar sind und somit verloren gehen. Dies entspricht einem Verlust von insgesamt ca. 13,0 % der im Gebiet vorhandenen Vorrang- und Entwicklungsflächen. Betroffen sind ausschließlich randlich gelegene Flächen. Unter Berücksichtigung der artspezifischen Empfindlichkeiten (Bagatellschwelle 0,16 ha) des Wachtelkönigs, ist bei einer Reviergröße von durchschnittlich 10 ha rechnerisch von insgesamt sechs Brutrevierverlusten auszugehen. Der Flächenverlust führt zu einer Reduzierung der verfügbaren Fläche für den wertmaßgebenden Wachtelkönig und zu einer Reduzierung der vorhandenen Brutreviere. Es ist davon auszugehen, dass nach Durchführung des Vorhabens die Wachtelkönigpopulation nicht mit der gleichen Bestandsgröße vorhanden sein wird.

Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile dar. Bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen ist zu berücksichtigen, dass das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ nicht in seiner Gesamtheit verloren geht, sondern, wenn auch mit Einschränkungen, seine ökologischen Funktionen für den Wachtelkönig weiterhin erfüllen kann. Derzeit existieren im Gebiet ca. 400 ha aktuelle und potentielle Lebensräume (Vorrangflächen einschl. Entwicklungsflächen) für den Wachtelkönig, von denen insgesamt rd. 52 ha durch Flächeninanspruchnahme und Schallimmissionen verloren gehen bzw. beeinträchtigt werden. Damit bleiben rd. 348 ha als ungestörter aktueller und potentieller Lebensraum für den Wachtelkönig erhalten. Werden bei der Ermittlung der verbleibenden Wachtelköniglebensräume nur die aktuellen Vorrangflächen von 297 ha zugrunde gelegt, bleiben rd. 245 ha als ungestörter aktueller Lebensraum für den Wachtelkönig erhalten. Auch nach Realisierung des Vorhabens kann somit sichergestellt werden, dass in den verbleibenden Vorrangflächen ausreichend geeignete Flächen für den Aufbau von stabilen Rufergruppen des Wachtelkönigs vorhanden sind. Nach FLADE sind, um den Aufbau von Rufergruppen zu ermöglichen, ca. 200 ha erforderlich.

Neuntöter

Durch Flächeninanspruchnahme betroffen sind zwei regelmäßig besetzte Revierplätze, darüber hinaus führen anlage- und betriebsbedingte Störeffekte zu einer nur noch eingeschränkten Nutzung 3 weiterer regelmäßig besetzter Revierplätze. Somit ergibt sich ein vorhabenbedingter Verlust von vorsorglich 5 der insgesamt 47 regelmäßig besetzten Revierplätzen die künftig nicht mehr für den Neuntöter nutzbar sind. Dies entspricht etwa 10,4 % aller regelmäßig besetzten Brutreviere im Schutzgebiet. Die Reviergröße kann zur Brutzeit stark variieren, somit sind klare Abgrenzungen oft nicht zu ermitteln. Entlang von Hecken oder Säumen sind Reviere oft linear und weisen eine entsprechend winzige Fläche auf. Dementsprechend haben Reviere des Neuntötters eine Größenspanne von 1 ha bis 6 ha. In günstigen Gebieten liegt die Reviergröße i.d.R. zwischen 1,5 ha und 2 ha (BAUER et al.). Entsprechend der Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP (LAMBRECHT, TRAUTNER) wird davon ausgegangen, dass bei einem Flächenverlust von 400m² eine erhebliche Beeinträchtigung für den Neuntöter zu erwarten ist. Der Verlust von 5

Brutrevieren zieht selbst bei der geringsten Reviergröße von 1 ha einen Verlust von deutlich mehr als 400 m² nach sich.

Hinsichtlich des Neuntötters verbleiben trotz des Verlustes von fünf regelmäßig besetzten Brutrevieren ausreichend geeignete Lebensräume, um eine stabile Population erhalten zu können. Unter Berücksichtigung der geplanten Kohärenzmaßnahmen innerhalb des Gebietes kann ein günstiger Erhaltungszustand des Neuntötters auch nach Realisierung des 4. Bauabschnitts der A 26 West gewährleistet werden.

Zusammenfassend kann bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen somit festgestellt werden, dass das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ nicht in seiner Gesamtheit verloren geht, sondern, wenn auch mit Einschränkungen, seine ökologischen Funktionen sowohl für den Wachtelkönig als auch für den Neuntöter weiterhin erfüllen kann.

4.13.2.7 Entwicklungsprognose ohne Projektverwirklichung

Da die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung seit Ende der 60er Jahre stetig zurückgegangen ist und aufgrund der Naturschutzgebietsausweisung eine Nutzungsexpensivierung teilweise vertraglich gesichert ist, kann davon ausgegangen werden, dass der Moorgürtel aktuell eine ständig zunehmende Bedeutung für den Schutz des Wachtelkönigs aufweist. Trotz der starken, natürlichen Bestandsschwankungen deutet sich in den Süderelbmooren seit Mitte der 90er Jahre ein Bestandsanstieg an. Von besonderer Bedeutung ist dies vor dem Hintergrund der allgemeinen Bestandsrückgänge in anderen Gebieten. Neben der Eignung des Lebensraumes spielt für den Wachtelkönig als weiteres Kriterium die ausreichende Flächengröße eine wesentliche Rolle für den Bruterfolg. Nur große zusammenhängende Flächen mit geeigneten Lebensraumstrukturen ermöglichen den Aufbau von Ruferrgruppen (3 – 10 Rufer). Hierdurch erhöht sich die Chance eines einzelnen Männchens für die erfolgreiche Anlockung eines Weibchens, da Einzelrufer in der Regel nicht reproduktiv sind (FLADE). Eine Mindestgröße von ca. 200 ha wird als Raumbedarf zur Brutzeit für den Aufbau von Ruferrgruppen genannt. Derzeit nehmen allein die Vorrangflächen, in denen der überwiegende Anteil der Rufreviere liegt eine Fläche von ca. 297 ha ein. Die hohe Lebensraumqualität für den Wachtelkönig ist vor allen Dingen begründet in der kleinräumig strukturierten und extensiv bewirtschafteten Kulturlandschaft innerhalb des Schutzgebietes. Eine Fortsetzung der extensiven Bewirtschaftungsform ist gemeinsam mit einem hohen Grundwasserstand Voraussetzung für die dauerhafte Sicherung dieser Lebensraumqualitäten. Der Verordnung über das Naturschutzgebiet Moorgürtel, in der in § 5 Abs. 1 Nr. 21 eine Veränderung des Wasserhaushaltes sowie in § 5 Abs. 1 Nr. 23 die Veränderung der Kulturart verboten ist (vgl. Verordnung über das Naturschutzgebiet Moorgürtel im Anhang), kommt in diesem Zusammenhang eine maßgebliche Bedeutung zu.

Die in dargestellten Bestandsdichten und Habitatansprüche des Neuntöters machen deutlich, dass aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen sowohl Nahrungs- als auch Bruthabitate in ausreichendem Umfang vorhanden sind. Nach gutachterlicher Aussage, die von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet wird, lässt sich festhalten, dass sich aufgrund der Größe, Biotopausstattung und Hydrologie sowie der weitgehenden Ungestörtheit und der extensiven Bewirtschaftung des Gebietes eine stabile Wachtelkönig- und Neuntöterpopulation eingestellt hat, deren weitere Entwicklung auch zukünftig gesichert ist. Die geringen Wachtelkönignachweise in den letzten Jahren sind entsprechen dem besonderen Merkmal von Wachtelkönigpopulation die auch in regelmäßig besiedelten Brutgebieten sehr starke jährliche Schwankungen aufweisen können. Entsprechend den Angaben im Standarddatenbogen für das Gebiet kann der derzeitige Erhaltungszustand des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ sowohl für den Wachtelkönig als auch für den Neuntöter als günstig im Sinne der FFH-Richtlinie eingestuft werden.

Die gute vorhandene und potentielle Eignung eines großen Teiles des Schutzgebietes als Lebensraum für Wachtelkönig und Neuntöter macht im Zusammenhang mit der Möglichkeit einer Nutzungsexensivierung und den derzeit nur bedingt vorhandenen Störeinflüssen das vorhandene Aufwertungs- und Entwicklungspotential des Schutzgebietes ohne die Durchführung des Vorhabens deutlich. Als potentielle Gefährdungen dieses derzeit günstigen Erhaltungszustandes sind hauptsächlich Lebensraumverluste z. B. durch Entwässerung, Umwandlung von Grünland in Acker, Beseitigung von Hecken- und Gebüschstrukturen oder Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung zu nennen. Dies kann aufgrund des hohen Anteils an Flächen, die mit Nutzungsaufgaben bewirtschaftet werden, jedoch weitestgehend ausgeschlossen werden. Daneben führen Nutzungsaufgaben mit anschließender Verbuschung der bodennahen Vegetation zu Lebensraumverlusten für den Wachtelkönig.

4.13.2.8 Mögliche kumulierende Vorhaben

Hinsichtlich anderer Pläne und Projekte im Raum (Bebauungsplan Neugraben – Fischbek 65, Bebauungspläne Nr. 70, 71 und 72, im Rahmen der Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf und Süderelbebogen) kommt es nicht zu Beeinträchtigungen des Schutzgebietes. Auch können kumulative Effekte mit Bau des 4. Bauabschnitts der A 26 West ausgeschlossen werden.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde eingewandt, dass entgegen der Annahme der Vorhabensträgerin für den Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 65 und die Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf erhebliche Beeinträchtigungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ entstünden. Zwar werde für diese Projekte die Erheblichkeitsschwelle einzeln nicht überschritten, aber dennoch verblieben unerhebliche Beeinträchtigungen. Auch unerhebliche Beeinträchtigungen anderer Projekte seien bei kumulativer Betrachtung mit dem Vorhaben insgesamt die Erheblichkeitsschwelle für das Vorhaben der A 26 West maßgeblich.

Planfeststellungsbehörde: Der Einwendung war aus folgenden Gründen nicht zu folgen: Der **B-Plans Neugraben-Fischbek 65** zieht keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes nach sich. Vorhaben, die keine Beeinträchtigung auslösen, können nicht in **Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten** zu erheblichen Beeinträchtigungen führen. Somit können vom Grundsatz her im Zusammenwirken mit dem **B-Plan Neugraben-Fischbek 65** kumulierende Wirkungen ausgeschlossen werden.

Für die Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf (B-Pläne 70,71) wird in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Juli 2005) vorhabenbedingt von einem erhöhten Prädationsrisiko für Wiesenbrüter durch streunende Katzen und Hunde ausgegangen. Vor diesem Hintergrund wurde ein Konzept zum Schutz des Vogelschutzgebietes gegen einwandernde, streunende Haustiere (Hunde und Katzen) erarbeitet. Das Schutzkonzept sieht eine Kombination aus breiten, ständig wasserführenden Schutzgräben an der nördlichen, östlichen und westlichen Grenze des Vorhabenbereichs sowie für Katzen und Hunde unüberwindbarer Zaun/Tor- bzw. Brücke/Toranlangen im Bereich vorhandener und in der Planung vorgesehener Zuwegungen in das Vogelschutzgebiet vor. Die Maßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele durch das Vorhaben ausschließen.

Voraussetzung für kumulierende Effekte sind sich addierende oder sich gegenseitig verstärkende Einwirkungen der Vorhaben auf einen gemeinsamen Wirkraum. Kumulierende Effekte können sich auch durch unterschiedliche Wirkfaktoren unterschiedlich gearteter Vorhaben ergeben, sofern sie auf das gleiche Erhaltungsziel nachteilig einwirken.

Ohne Ausnahme kann davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben der Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf keine Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels Neuntöter hervorgerufen werden. Der Neuntöter, der seine Nester in Bäumen oder den Kronen dichter Gebüsche anlegt, ist durch das erhöhte Prädationsrisiko nicht betroffen. Kumulierende Wirkungen sind somit für das Erhaltungsziel Neuntöter nicht zu betrachten.

Eine Beeinträchtigung des Erhaltungsziels Wachtelkönig durch das Vorhaben der Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, da es sich beim Wachtelkönig um einen bodenbrütenden Wiesenvogel handelt und er somit von dem erhöhten Prädationsrisiko betroffen ist. Hinsichtlich der Erhöhung des Prädationsrisikos wird im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung für die Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf davon ausgegangen, dass vor allen Dingen Katzen sich über größere Distanzen von ihren Wohnplätzen entfernen. Es wird an dieser Stelle davon ausgegangen, dass sich die meisten Katzen in einem Umkreis von 500m um die äußere Grenze der Wohnbebauung aufhalten. Aktuellere Daten die im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Ortsentwicklung Nord - Neu Wulmstorf (2005) ausgewertet wurden, gehen davon aus, dass streunende Katzen außerhalb der Wohngebietsflächen bis zu einer Entfernung von ca. 800 m anzutreffen sind. Auch bei Heranziehung der 800 m, kann jedoch eine Überlagerung der Lärmeinwirkungen und direkten Betrof-

fenheiten von Vorrangflächen für den Wachtelkönig durch die A 26 mit Flächen die ein erhöhtes Prädationsrisiko durch die Ortsentwicklung Neu Wulmstorf aufweisen, ausgeschlossen werden.

Aufgrund der räumlichen Lage des B-Plangebietes im Süd-Westen des Schutzgebietes kommt es ausschließlich zu einer Beeinträchtigung der im Südwesten des Schutzgebietes gelegenen Vorrangfläche des Wachtelkönigs. Diese Fläche ist jedoch nicht von Lärmbeeinträchtigungen durch die A 26 betroffen.

Die von der A 26 durch Lärmeinwirkungen und direkte Flächenbeeinträchtigung betroffene Vorrangfläche für den Wachtelkönig im Norden des Schutzgebietes, liegt in einer Entfernung von mindestens 900m zur Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf. Der konkret durch Lärmeinwirkung beeinträchtigte Bereich in einer Entfernung von 1.300m zur Ortsentwicklung Nord Neu Wulmstorf.

Die Störwirkungen der beiden Vorhaben betreffen somit nicht den gleichen Wirkraum sodass es hier nicht zu sich addierende oder sich gegenseitig verstärkende Einwirkungen auf das Schutzziel Wachtelkönig kommen kann.

4.13.2.9 Beurteilung der Erheblichkeit der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moorgürtel“ kann ausweislich der vorgelegten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nicht ausgeschlossen werden.

Aufgrund der artspezifischen Empfindlichkeiten stellen neben der Flächeninanspruchnahme auch akustische und optische Störeffekte die entscheidungsrelevanten projektbedingten Wirkfaktoren zur Ermittlung der Beeinträchtigungen von Wachtelkönig und Neuntöter einschließlich ihrer Lebensräume dar.

Anhand der unter Kap. 4.13.2.6 des Beschlusses prognostizierten Auswirkungen des 4. Bauabschnitts der A 26 West sind diese als erheblich im Sinne des § 34 Abs. 1 BNatSchG:

Für den Neuntöter kommt es zu einem 100 %-igen Lebensraumverlust innerhalb einer Störzone von 100 m vom Trassenrand bzw. zu einem 40 %-igen Lebensraumverlust innerhalb einer Störzone von 100 bis 200 m vom Trassenrand.

Durch die Realisierung des 4. Bauabschnitts der A 26 West werden ca. 18,13 ha der vorhandenen Vorrangflächen für den Wachtelkönig innerhalb des Schutzgebiets überbaut. Darüber hinaus liegen ca. 34,07 ha der Vorrangfläche innerhalb der für den Wachtelkönig relevanten Beeinträchtigungszone von 52 dB(A) tags in 1 m Höhe. Trotz der oben beschriebenen Minderungsmaßnahmen entsteht durch die Vorzugsvariante ein Flächenverlust bzw. eine -beeinträchtigung auf insgesamt ca. 52,2 ha der Vorrangflächen für den Wachtelkönig. Dies entspricht einem Habitatverlust von ca. 17,6 % der im Gebiet vorhandenen Vorrangflächen für den Wachtelkönig (vgl. EGL 2017). Die Größe

eines Brutreviers des Wachtelkönigs wird mit durchschnittlich 10 ha angegeben (EGL 2017). In Anlehnung an die Ergebnisse eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens im Auftrag des BUNDESAMTES FÜR NATURSCHUTZ BFN wird davon ausgegangen, dass bei einem Verlust von mehr als 0,16 ha der Fläche eines Brutreviers, bezogen auf eine Reviergröße von durchschnittlich 10 ha, dieses nicht mehr als Lebensraum für den Wachtelkönig zur Verfügung steht und somit vollständig verloren geht. Der Flächenverlust führt zu einer Reduzierung der verfügbaren Fläche für den wertmaßgebenden Wachtelkönig und zu einer Reduzierung der vorhandenen Brutreviere. Darin ist eine erhebliche Beeinträchtigung zu sehen.

Darüber hinaus hat die Vorzugsvariante den Verlust von zwei regelmäßig besetzten Brutrevieren des Neuntötters durch Überbauung zur Folge. Zusätzlich liegen drei regelmäßig besetzte Brutreviere innerhalb der Beeinträchtigungszone von 100 m bis 200 m entlang der Trasse. Dies entspricht einem anteiligen Lebensraumverlust von 40% für dieses Brutrevier. Vorsorglich geht die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung aber von einem vollständigen Verlust von fünf der insgesamt 47 regelmäßig besetzten Revierplätzen aus, die künftig nicht mehr für den Neuntöter nutzbar sind. Dies entspricht etwa 10,4 % aller regelmäßig besetzten Brutreviere im Schutzgebiet. Die Reviergröße kann zur Brutzeit stark variieren, somit sind klare Abgrenzungen oft nicht zu ermitteln. Entlang von Hecken oder Säumen sind Reviere oft linear und weisen eine entsprechend winzige Fläche auf. Dementsprechend haben Reviere des Neuntötters eine Größenspanne von 1 ha bis 6 ha. In günstigen Gebieten liegt die Reviergröße i.d.R. zwischen 1,5 ha und 2 ha (BAUER et al.). Entsprechend der Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP (LAMBRECHT, TRAUTNER) wird davon ausgegangen, dass bei einem Flächenverlust von 400m² eine erhebliche Beeinträchtigung für den Neuntöter zu erwarten ist. Der Verlust von fünf Brutrevieren zieht selbst bei der geringsten Reviergröße von 1 ha einen Verlust von deutlich mehr als 400 m² nach sich. Das Vorhaben hat somit eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der rechtlichen Anforderungen zur Folge.

Zwar ist der Fortbestand stabiler Wachtelkönig- und Neuntöterpopulationen trotz der Lebensraum- und Brutrevierverluste für beide Arten ausweislich der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung weiterhin gewährleistet, da auch nach Realisierung des Vorhabens ausreichend geeignete Flächen zur Arterhaltung vorhanden sind. So wird der Raumbedarf der für die Reproduktionswahrscheinlichkeit des Wachtelkönigs entscheidenden Ausbildung von Rufergruppen mit mindestens etwa 200 ha quantifiziert. Aufgrund der Gesamtgröße der nach Realisierung des Vorhabens verbleibenden unbeeinträchtigten Vorrangflächen für den Wachtelkönig von rd. 245 ha im Schutzgebiet „Moorgürtel“ und 1.329 ha im Gesamtkomplex der beiden Schutzgebiete „Moorgürtel“ und „Moore bei Buxtehude“ und insbesondere unter Berücksichtigung der vorhandenen Entwicklungspotentiale wird seitens der Gutachter jedoch in nachvollziehbarer Weise davon ausgegangen, dass auch mit den Beeinträchtigungen durch die geplante Trasse des 4. Bauabschnitts der A 26 West im Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ weiterhin ein ausreichender Lebensraum für eine stabile Wachtelkönigpopulation gewährleistet werden kann. Allerdings ist dennoch eine Reduzierung der Bestandsgröße des Wachtelkönigs zu erwarten, wenn keine stabilisierenden Maßnahmen ergriffen werden.

Auch unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen (Optimierung der Trassenführung, Anlage von Lärmschutzwänden, Festlegung von Geschwindigkeitsreduzierungen und Verwendung von offenporigem Asphalt) sind aufgrund der geplanten Trassenführung und betriebsbedingter Störeffekte erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele Wachtelkönig und Neuntöter nicht auszuschließen.

Die Auswirkungen auf den Wachtelkönig und den Neuntöter stellen daher eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der rechtlichen Anforderungen dar.

Aufgrund der verbleibenden ungestörten Flächen für Wachtelkönig und Neuntöter geht das EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ jedoch ausweislich der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, nicht vollständig verloren. Denn: Eine Teilerfüllung seiner ökologischen Funktionen bleibt auch nach Realisierung des Vorhabens gewährleistet (vgl. Kapitel 4.13.2.7 zur Schutzgebetsprognose ohne Vorhabensverwirklichung). Unter Berücksichtigung von populatingstützenden Maßnahmen innerhalb des Gebietes kann für den Wachtelkönig und den Neuntöter auch weiterhin ein günstiger Erhaltungszustand sichergestellt werden.

Somit handelt es sich nicht um einen Totalverlust der Lebensraumbedeutung für Wachtelkönig und Neuntöter, aufgrund des prognostizierten Bestandsrückgangs in jedem Fall aber um eine gravierende Einschränkung.

4.13.3 Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG

Da Bau, Betrieb und Anlage des Vorhabens zu erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ führen, darf das Vorhaben nach § 34 Abs. 3 Nr. 1 und 2 BNatSchG in Verbindung mit Art. 6 Abs. 4 Satz 1 FFH-Richtlinie nur zugelassen werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (siehe im Folgenden unter 4.13.3.1 und 4.13.3.2). Als weitere Voraussetzung der Ausnahmeprüfung sind gem. § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG in Verbindung mit Art. 6 Abs. 4 Satz 1 FFH-Richtlinie die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen („kohärenzsichernde Maßnahmen“, siehe im Folgenden unter 4.13.3.3).

4.13.3.1 Alternativenprüfung gem. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG

Anders als die fachplanerische Alternativenprüfung ist die Alternativenprüfung im Rahmen des Habitatschutzrechts nicht Teil einer planerischen Abwägung. Der Planfeststellungsbehörde ist für den Alternativenvergleich ein Ermessen nicht eingeräumt, dieser unterliegt daher einer uneingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Der Begriff der Alternative i. S. d. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG steht in engem Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Eine Alter-

nativlösung setzt voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz gegebenenfalls hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen. Eine Alternative in Bezug auf den Standort oder die Ausführung des Vorhabens ist in vorzugswürdig, wenn sich mit ihr die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, - 9 A 3.06).

Allerdings kann der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit es rechtfertigen, selbst naturschutzfachlich vorzugswürdige Alternativen aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen auszuschneiden. Theoretisch denkbare Alternativen sind dann nicht zumutbar, wenn diese unverhältnismäßige Opfer abverlangen oder Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigen. Maßstab ist dabei letztlich der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, wobei sich die Unverhältnismäßigkeit einer Variante auch aus einer wirtschaftlichen Belastung ergeben kann (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 - 9 A 3.06). Wie zuvor bereits dargestellt (Kap. 4.13.2.9 des Beschlusses), kommt es durch die planfestgestellte Variante (im Folgenden Vorzugsvariante) zu Beeinträchtigungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“, die als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG anzusehen sind. Daher ist zu prüfen, ob zumutbare Alternativen im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG gegeben sind, um den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen.

Als weitere Alternativen neben der geprüften Vorzugsvariante kamen zur Vermeidung gleich erheblicher oder sogar stärkerer Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ nur solche in Betracht, die weiter in Richtung Norden und damit vom Vogelschutzgebiet weg führen. Eine Verschiebung der Trasse nach Süden würde eine deutlich stärkere Beeinträchtigung des Schutzgebietes nach sich ziehen. Eine Umfahrung des Schutzgebietes im Süden ist aufgrund der städtebaulichen Situation insbesondere im östlichen Abschnitt (Neuwiedenthal) nicht möglich (vgl. S. 12 der Untersuchung zur FFH-Ausnahmeuntersuchung, Unterlage 14.2).

Daher wurden zwei planerische Alternativen (Variante 93 und Variante 91) entwickelt, mit denen die erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ vermieden werden können. Dabei war vor allem zu prüfen, inwieweit die unmittelbare Inanspruchnahme des Schutzgebietes reduziert oder ausgeschlossen werden kann, da hiervon die stärkste Beeinträchtigung ausgeht. Wie bereits erörtert, kann für den bereits außerhalb des Vogelschutzgebietes verlaufenden Bereich der Vorzugsvariante in Richtung Westen aufgrund der geplanten umfangreichen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung wie der Lärmschutzwände, dem Einbau offenporigen Asphalt und der aus naturschutzfachlichen Gründen planfestgestellten Geschwindigkeitsbegrenzung eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

Die Variante Süd, welche im Rahmen der Variantenabwägung (vgl. Ziffer 4.7 des Beschlusses) eingehend geprüft wurde, spielt für die vorliegende Ausnahmeprüfung keine Rolle, da sie nur östlich und damit außerhalb des Vogelschutzgebiets von der Vorzugsvariante abweicht.

4.13.3.1.1 Variante 93

Die Variante 93 verläuft im Bereich der Straße Hinterdeich etwa 350 m weiter nördlich als die Vorzugsvariante. Die Straße Hinterdeich wird im Bereich der Wohnbebauung gekreuzt; daher ist hier der Abriss von mindestens drei Wohngebäuden unvermeidlich. Etwa ab km 4+950 folgt der Trassenverlauf der Variante 93 wieder dem Verlauf der Vorzugsvariante. Auf der Südseite der Variante 93 wird eine Lärmschutzwand von 6 m Höhe auf ca. 3.500 m Länge vorgesehen, um das Vogelschutzgebiet und die südlich der Variante verbleibenden Wohnhäuser vor Lärm zu schützen. Auf der Nordseite der Trasse wird auf ca. 1.800 m Länge eine bis zu 6 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen, um die nördlich der Trasse an der Straße Hinterdeich verbleibenden Wohnhäuser vor Lärm zu schützen. Das mit Variante 93 verbundene Planungsziel ist, eine Trassenführung außerhalb des Schutzgebietes „Moorgürtel“ zu gewährleisten. Dabei soll der Lärmeintrag in das Schutzgebiet im Bereich der Vorrangflächen für den Wachtelkönig soweit wie möglich vermieden werden. Daher wurde der Abstand der relevanten 52 dB(A)-Isophone tags zur Achse als Maßstab für die Verschiebung der Trasse im Vergleich zur Vorzugsvariante herangezogen.

Direkte Flächenverluste innerhalb des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ können für den Verlauf der Variante 93 ausgeschlossen werden, da diese vollständig außerhalb des Schutzgebietes verläuft. Die innerhalb des Vogelschutzgebietes vorhandenen Vorrangflächen bleiben bei der Variante 93 vollständig erhalten und unbeeinträchtigt. Daher ist auch zukünftig die Erhaltung und Entwicklung einer stabilen Wachtelkönigpopulation innerhalb des Vogelschutzgebietes gewährleistet. Gleiches gilt für das Erhaltungsziel Neuntöter oder seiner Lebensräume. Die regelmäßig besetzten Brutreviere des Neuntötters liegen außerhalb der für diese Art maßgeblichen Beeinträchtigungszonen (100 m bzw. 200 m vom Trassenrand). Brutreviere sind nicht betroffen. Unter Berücksichtigung von Lärmschutzvorrichtungen können auch Beeinträchtigungen durch optische und akustische Störeffekte im Bereich von Vorrangflächen für den Wachtelkönig ausgeschlossen werden. Beeinträchtigungen für das Erhaltungsziel Wachtelkönig und / oder seine Lebensräume können daher durch die Variante 93 ausgeschlossen werden.

Die Nachteile der Vorzugsvariante für das Europäische Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ (erhebliche Beeinträchtigung von Wachtelkönig und Neuntöter, vgl. hierzu Kap. 4.13.2.9 des Beschlusses) sind den Nachteilen der Variante 93 gegenüber zu stellen. Dabei kommt die Planfeststellungsbehörde zu folgendem Ergebnis:

Der Trassenverlauf der Variante 93 würde den Abriss von mindestens drei Wohnhäusern zur Folge haben. Dies stellt einen schwerwiegenden Eingriff in die Wohnbebauung am Hinterdeich dar. Mit einer erforderlichen Umsiedlung der Bewohner wäre ein hohes Maß an sozialer Härte verbunden. Eine Umsiedlung der Wohnbevölkerung zu Gunsten des Schutzes des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ ist vor dem Hintergrund, dass auch im Fall der Realisierung der Vorzugsvariante das Schutzgebiet seine Funktion – wenn auch eingeschränkt – weiterhin erfüllen kann, nicht zumutbar. Die Inanspruchnahme von privatem Grund und Boden sowohl in Bezug auf die Wohnhäuser am Hinterdeich als auch für die in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Nutzflächen stellt einen

schwerwiegenden Eingriff in die Eigentumsrechte privater Grundeigentümer gem. Art. 14 GG dar. An die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Privateigentum stellt der Gesetzgeber eine hohe Hürde. Es ist daher vorrangig zu prüfen, ob das Planungsziel mit einer geringeren Eingriffsintensität hinsichtlich der Eigentumsrechte auf andere Weise möglich ist (vgl. BVerwG Urteil vom 26.06.1992 – 4B1 11.92). Dies ist im vorliegenden Fall aufgrund der Tatsache, dass mit der Vorzugsvariante eine Trassenführung ohne Eingriffe in die Wohnbebauung möglich ist, erreichbar.

Darüber hinaus führt die Variante 93 im Vergleich zur Vorzugsvariante durch Zerschneidung der Wohnbebauung an der Straße Hinterdeich zu einer Beeinträchtigung der Siedlungsstruktur in Francop. Dieser Effekt würde durch das Aufstellen von Lärmschutzwänden in der Nähe der Wohnhäuser noch verstärkt.

Bei den der Variante 93 naheliegenden fünf Wohnhäuser würde es außerdem aufgrund der Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm um bis zu 2,1 dB(A) außerdem zu einer Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit für die Bewohner kommen.

Die Variante 93 führt außerdem zu deutlich stärkeren Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe. Durch die Vorzugsvariante werden insgesamt vier Betriebe in ihrer Existenz gefährdet, durch die Variante 93 werden 12 Obstanbaugebiete in ihrer Existenz bedroht. Durch den großen Verlust von obstbaufähiger Nutzfläche ist davon auszugehen, dass nicht alle Existenzgefährdungen, die durch die Variante 93 verursacht werden, abgewendet werden können. Dies würde eine Gefährdung von ca. 16 Vollzeit Arbeitsplätzen im landwirtschaftlichen Sektor bedeuten.

Außerdem stellt Variante 93 einen deutlich stärkeren Eingriff in die historischen Kulturlandschaften Altes Land, „Moorburg“ und des dazwischen gelegenen Grenzlandes dar, da sie aufgrund einer nördlicheren Trassenführung die Geschlossenheit des Gebietes und das historisch gewachsene Landschaftsgefüge stärker beeinträchtigt. Das Alte Land ist in seiner Ausgestaltung in Europa singulär. Kein anderes Großanbaugebiet für Obst in Europa hat vergleichbare naturräumliche und historische Merkmale. Diese einmalige, historisch gewachsene und unersetzbare Kulturlandschaft ist im Sinne des § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG vor Beeinträchtigungen zu bewahren. Als besonders herausragende Kulturlandschaft ist ihre Erhaltung von öffentlichem Interesse, da historisch gewachsene Landschaften im Sinne des Europäischen Landschaftsübereinkommens (European Landscape Convention) Grundbestandteile des europäischen Natur- und Kulturerbes sind. Aber auch die historische Kulturlandschaft „Moorburg“ und das Grenzland werden durch die Variante 93 stärker beeinträchtigt, da sie zu Flächenverlusten zumeist unmittelbar hinter dem Elbdeich und zur Zerschneidung der historisch gewachsenen Parzellenstrukturen führt und aufgrund der kürzeren Entfernungen zu den geschützten Baudenkmalen und Ensembles deren Erlebbarkeit sensoriiell beeinträchtigt werden würde.

Auch im Hinblick auf die zu veranschlagenden Kosten stellt sich die Variante 93 als nachteilig gegenüber der Vorzugsvariante dar. Für die Realisierung der Variante 93 entstehen zusätzlichen Kosten in Höhe von 19,25 Mio. Euro. Dies entspricht einer Erhöhung der Kosten um ca. 10 % gegenüber der Vorzugsvariante.

Der mit Variante 93 erreichbare Vorteil für das Europäische Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ gegenüber der Vorzugsvariante ist zwar beträchtlich, da die erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes durch die Variante 93 vermieden werden können. Der Beeinträchtigung von rd. 52,2 ha (ca. 17,6 % der Vorrangflächen für den Wachtelkönig) und fünf dauerhaft besetzten Brutplätzen durch den Neuntöter durch die Vorzugsvariante stehen keinerlei Beeinträchtigungen durch Variante 93 gegenüber.

Gleichwohl ist auch bei der Vorzugsvariante eine zentrale Teilfunktionserfüllung des Schutzgebietes sichergestellt. Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten von stabilen Wachtelkönig- und Neuntötterpopulationen bleiben gewährleistet. Verbleibende Lebensraumbeeinträchtigungen können durch populationsstützende Maßnahmen innerhalb des Schutzgebietes bzw. in einem anderen Vogelschutzgebiet in der gleichen biogeografischen Region kurzfristig ausgeglichen werden, so dass hinsichtlich des europäischen Habitatschutzes kein materieller Schaden entsteht. Insgesamt sind die mit Variante 93 verbundenen Nachteile – insbesondere hinsichtlich der Eingriffe in die Wohnbebauung, die betriebliche Existenzgefährdung von acht zusätzlichen Obstbaubetrieben sowie in Eingriffe in die historische Kulturlandschaft - so erheblich, dass sie für die Betroffenen eine unverhältnismäßige Härte darstellen würden, die nicht mit den aufgeführten Vorteilen für den Vogelschutz zu rechtfertigen sind. Vor diesen Hintergründen sind die mit Variante 93 verbundenen Nachteile zusammenfassend als unverhältnismäßig zu beurteilen. Somit stellt Variante 93 keine zumutbare Alternative im Sinne der gesetzlichen Regelungen dar.

4.13.3.1.2 Variante 91

Die Variante 91 verläuft im Bereich der Straße Hinterdeich etwa 500 m weiter nördlich als die Vorzugsvariante. Die Straße Hinterdeich wird im Bereich des Brakenburger Bracks gekreuzt; dadurch kann hier der Abriss von Wohngebäuden vermieden werden. Etwa ab km 5+400 folgt der Trassenverlauf der Variante 91 wieder dem Verlauf der Vorzugsvariante. Auf der Südseite der Variante 91 wird eine Lärmschutzwand von 6 m Höhe auf einer Länge von ca. 1.500 m angenommen, um das Vogelschutzgebiet und die südlich der Trasse verbleibenden Wohnhäuser vor Lärm zu schützen. Auf der Nordseite der Trasse wird auf ca. 1.300 m Länge eine bis zu 4,5 m hohe Lärmschutzwand zu Grunde gelegt, um die Wohnhäuser an der Hohenwischer Straße vor Lärm zu schützen. Mit Variante 91 sollen im Wesentlichen die nachteiligen Auswirkungen von Variante 93 hinsichtlich des erforderlichen Abrisses der Wohngebäude vermieden werden. Prämisse ist auch bei dieser Variante, den direkten Flächenverlust innerhalb des Schutzgebietes sowie die Lärmbeeinträchtigungen durch den Betrieb der A 26 zu vermeiden. Insofern stellt diese Trassenführung im Bereich des Brakenburger Bracks die einzige Möglichkeit einer Kreuzung der Straße Hinterdeich ohne die Notwendigkeit eines Abrisses von Wohngebäuden dar.

Auch für die Variante 91 gilt, dass direkte Flächenverluste für den gesamten Verlauf ausgeschlossen werden können. Es kommt daher nicht zu einer Beeinträchtigung von Vorrangflächen für den Wachtelkönig. Auch die regelmäßig besetzten Brutreviere des Neuntötters liegen außerhalb der für diese

Art maßgeblichen Beeinträchtigungszonen (100 m bzw. 200 m vom Trassenrand). Ebenso können Beeinträchtigungen von Revierplätzen des Neuntöters durch optische und akustische Störeffekte können somit ausgeschlossen werden (vgl. Karte 1 „Auswirkungen der Trassenvarianten“ im Anhang zu Anlage 14.2). Somit liegen bei Variante 91 keine Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele Neuntöter und Wachtelkönig oder ihrer Lebensräume vor.

Die Nachteile der Vorzugsvariante für das Europäische Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ (erhebliche Beeinträchtigung von Wachtelkönig und Neuntöter, vgl. hierzu Kap.4.13.2.9) sind den Nachteilen der Variante 91 gegenüber zu stellen. Dabei kommt die Planfeststellungsbehörde zu folgendem Ergebnis:

Insbesondere die schwerwiegenden Eingriffe in die Siedlungsstruktur in Francop verlangen den Betroffenen unverhältnismäßig hohe Opfer ab. Die Variante 91 verläuft fast mittig durch den Ortsteil Francop und führt zu einer Zerschneidung des Ortsteiles und zu Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch Lärm, Schadstoffe, Zerschneidung und visuelle Beeinträchtigungen. Relevante Grenzwerte zum Schutz der Wohnbevölkerung durch Verkehrslärm werden erreicht. Die Trasse stellt eine deutliche Zäsur zwischen dem Hauptortsteil Francop im Norden und der Siedlung am Hinterdeich südlich der A 26 West dar. Die Autobahn rückt sehr nah an den zentralen Siedlungsbereich von Francop heran, was den bisherigen ländlich geprägten Charakter des Ortes zerstören und seine Entwicklungsmöglichkeiten erheblich einschränken würde.

Die Variante 91 führt außerdem zu erheblich stärkeren Beeinträchtigungen der Landwirtschaft. So sind gegenüber der Vorzugsvariante, welche vier Landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet, 16 Obstbaubetriebe in ihrer Existenz bedroht. Durch den großen Verlust von obstbaufähiger Nutzfläche ist davon auszugehen, dass nicht alle Existenzgefährdungen abgewendet werden können. Aufgrund der hohen Beeinträchtigungen ist der Fortbestand des Obstanbaus in der III. Meile insgesamt in Frage zu stellen. Darüber hinaus stellt die Variante 91 den stärksten Eingriff in die historischen Kulturlandschaften Altes Land und „Moorburg“ sowie des dazwischen liegenden Grenzlandes dar, da sie aufgrund einer nördlicheren Trassenführung die Geschlossenheit des Gebietes und das historisch gewachsene Landschaftsgefüge stärker beeinträchtigt. Hier wird der ursprüngliche Charakter der traditionellen Landnutzungsform mit den langgezogenen Streifenfluren diagonal zerschnitten und somit die Geschlossenheit des historisch gewachsenen Landschaftsgefüges zerstört. Das Alte Land ist in seiner Ausgestaltung in Europa singular. Kein anderes Großanbaugebiet für Obst in Europa hat vergleichbare naturräumliche und historische Merkmale. Diese einmalige, historisch gewachsene und unersetzbare Kulturlandschaft ist im Sinne des § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG vor Beeinträchtigungen zu bewahren. Als besonders herausragende Kulturlandschaft ist ihre Erhaltung von öffentlichem Interesse, da historisch gewachsene Landschaften im Sinne des Europäischen Landschaftsübereinkommens (European Landscape Convention) Grundbestandteile des europäischen Natur- und Kulturerbes sind. Bei einer Trassenführung, die dieses Gebiet mehr als nur randlich zerschneidet, kann eine potenzielle Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe aller Wahrscheinlichkeit nach ausgeschlossen werden (vgl. Waldschlösschenbrücke in Dresden, deren

Bau aufgrund von Beeinträchtigung der Blickbeziehungen zum Stadtbild zur Aberkennung des Weltkulturerbe-Status geführt hat). Aber auch die historische Kulturlandschaft „Moorburg“ und das Grenzland werden durch die Variante 91 stärker beeinträchtigt, da sie zu Flächenverlusten zumeist unmittelbar hinter dem Elbdeich und zur Zerschneidung der historisch gewachsenen Parzellenstrukturen führt und aufgrund der kürzeren Entfernungen zu den geschützten Baudenkmalen und Ensembles deren Erlebbarkeit sensoriiell beeinträchtigt werden würde. Stärker noch als bei den anderen beiden Varianten stellt die Inanspruchnahme von privatem Flächen einen erheblichen Eingriff in Eigentumsrechte privater Grundeigentümer dar. Aufgrund des höchsten Verbrauchs an Privatflächen der drei betrachteten Varianten kommt diesem Aspekt bei Variante 91 ein besonderes Gewicht zu. Dies auch insbesondere deshalb, weil Eigentumsflächen für die Sicherung der wirtschaftlichen Existenz der Obstbaubetriebe eine ungleich höhere Bedeutung zukommt, als Pachtflächen (MÄHRLEIN 2004, 2017). An die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Privateigentum wird eine hohe Hürde gestellt. Es ist daher zu prüfen, ob das Planungsziel mit einer geringeren Eingriffsintensität hinsichtlich der Eigentumsrechte privater Grundeigentümer auf andere Weise möglich ist (vgl. BVerwG Urteil vom 26.06.1992 – 4 B1 11.92). Dies ist im vorliegenden Fall der A 26 West aufgrund der Tatsache, dass mit der Vorzugsvariante eine Trassenführung mit deutlich geringeren Eingriffen in das Privateigentum möglich ist, erreichbar.

Die Realisierung der Variante 91 würde im Übrigen Mehrkosten gegenüber der Vorzugsvariante in Höhe von rund 24,68 Mio. Euro verursachen. Dies stellt eine Erhöhung der Kosten von 12,7 % im Vergleich zur Vorzugsvariante dar.

Auch der durch die Variante 91 erreichbare Vorteil für das Vogelschutzgebiet Moorgürtel gegenüber der Vorzugsvariante ist zwar beträchtlich, da erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes gänzlich vermieden werden können. Gleichwohl ist, wie bereits erörtert, auch bei der Vorzugsvariante eine zentrale Teilfunktionserfüllung des Schutzgebietes sichergestellt. Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten von stabilen Wachtelkönig- und Neuntöterpopulationen bleiben gewährleistet.

Insgesamt sind die mit der Variante 91 verbundenen Nachteile, insbesondere hinsichtlich der Siedlungszerschneidung, der sehr hohen Anzahl existenzbedrohter landwirtschaftlicher Betriebe mit den dargestellten möglichen nachteiligen Auswirkungen auf die regionale Agrarstruktur und der massiven Zerschneidung der historischen Kulturlandschaft, so erheblich, dass sie nicht mit den aufgeführten Vorteilen für den Vogelschutz zu rechtfertigen sind.

Vor diesen Hintergründen sind die mit der Variante 91 verbundenen Nachteile zusammenfassend als unverhältnismäßig zu beurteilen. Somit stellt Variante 91 keine zumutbare Alternative im Sinne der gesetzlichen Regelungen dar.

4.13.3.1.3 Fazit zur Alternativenprüfung gem. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG

Mit der Vorzugsvariante liegt eine Trassenführung vor, die zwar „erhebliche Beeinträchtigungen“ für das Europäische Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ hervorruft. Durch umfangreiche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Trassenmodifikationen, Lärmschutzmaßnahmen, Geschwindigkeitsbegrenzung) konnte aber erreicht werden, dass auch bei ihrer Realisierung ausreichend geeigneter Lebensraum vorhanden ist, um stabile Wachtelkönig- und Neuntöterpopulationen im Gebiet zu gewährleisten und so die Funktionsfähigkeit des Gebietes im ökologischen Netz Natura-2000 in großen Teilen zu erhalten. Bei der Realisierung der Vorzugsvariante bleibt das Europäische Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ in seiner Geschlossenheit weitgehend erhalten. Das Gebiet wird nicht zerstört, sondern nur am nord-östlichen Rand beeinträchtigt. Die Summe der verbleibenden Vorrangflächen für den Wachtelkönig ist mit 245 ha etwas größer, als vor der Erweiterung des ursprünglich gemeldeten Vogelschutzgebietes (vor Erweiterung rd. 240 ha Vorrangfläche). Da auch vor der Erweiterung des Vogelschutzgebietes davon ausgegangen wurde, dass mit der ursprünglichen Abgrenzung die Erhaltung und Entwicklung einer stabilen Wachtelkönigpopulation sichergestellt ist, muss dies auch zukünftig trotz der Beeinträchtigungen durch den 4. Bauabschnitt der A 26 West gelten.

Für den Neuntöter verbleiben im Schutzgebiet „Moorgürtel“ 42 der 47 regelmäßig besetzten Brutreviere ungestört und damit voll für den Neuntöter nutzbar. Dies entspricht rd. 89 % der vorhandenen Revierplätze. Hieraus wird deutlich, dass das Schutzgebiet „Moorgürtel“ nicht etwa verloren geht, sondern auch nach Realisierung der Vorzugsvariante des 4. Bauabschnitts der A 26 West seine ökologischen Funktionen – wenn auch mit gewissen Einschränkungen – weiter erfüllen kann. Das Gebiet stellt weiterhin einen wichtigen Bestandteil innerhalb des europäischen Netzes Natura-2000 dar. Die alternative Variante 93 und Variante 91 ziehen zwar keine Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ nach sich und vermeiden „erhebliche“ Beeinträchtigungen vollständig. Sie verursachen aber auf der anderen Seite erhebliche und nicht zumutbare Nachteile insbesondere für die Wohnbevölkerung in Bezug auf eigentumsrechtliche Belange und den Gesundheitsschutz der Wohnbevölkerung sowie hinsichtlich der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe und der Existenzbedrohung der Bewirtschafterfamilien. Die Beeinträchtigungen der historischen Kulturlandschaften Altes Land, „Moorburg“ sowie des dazwischen liegenden Grenzlandes stellen in jedem Fall einen nicht ausgleichbaren und unwiederbringlichen Eingriff dar und wiegen umso schwerer, je weiter nördlich die Variante verläuft.

Die Varianten 93 und 91 greifen erheblich in die linearen Strukturen der menschlichen Kultivierung ein und beeinträchtigen durch die Zerschneidung und Barrierewirkung voraussichtlich auch die Siedlungsbänder einschließlich des bauhistorischen Erbes stark. Demgegenüber orientiert sich die Vorzugstrasse wesentlich an der naturräumlichen Grenze von Marsch und Moor, auf die letztlich auch die kulturlandschaftliche Gliederung mit dem Hinterdeich und den Grabensystemen Bezug nimmt.

Es wurde eingewandt, dass nur die Varianten 93 und 91 im Vergleich zur geplanten Trassenführung betrachtet worden seien, dies aber nicht eine tatsächliche Prüfung zumutbarer Alternativlösungen

darstelle. Eine wirkliche Alternative sei in dieser Hinsicht die Zusammenlegung mit der Umgehung Finkenwerder gewesen. Die beantragte Trassenführung gehe, um Rücksicht auf andere Belange wie Obstbau, Windenergie und Wohnen zu nehmen, außerdem erneut einseitig zu Lasten des Naturschutzes, nachdem bereits bei der Ortsumgehung Finkenwerder die naturunverträglichste Südvariante gebaut worden sei.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Variantenuntersuchungen und Alternativenprüfungen erfolgten ergebnisoffen. Die Stadt Hamburg hat 2006 und 2007 Vereinbarungen mit Betroffenenvertretern getroffen. In diesen Vereinbarungen erfolgte keine Vorfestlegung auf eine bestimmte Trasse oder bestimmte Varianten; es wurde auch kein Rechtsmittelverzicht für die A26 vereinbart. Im Zuge des Planungsprozesses sind zahlreiche Varianten nördlich und südlich der Vorzugsvariante untersucht worden. Der Großteil dieser Trassenführungen im Bereich des Vogelschutzgebietes Moorgürtel schieden frühzeitig aus, da hierdurch keine Verbesserung der Situation im Vogelschutzgebiet erreicht werden konnte. Wie aus den Antragsunterlagen deutlich wird, wurden zwei verkehrstechnisch machbare Alternativen hinsichtlich ihrer Zumutbarkeit gegenüber anderen Belangen geprüft, die das Vogelschutzgebiet nicht oder geringer beeinträchtigen. Diese Varianten sind aus den dargestellten Gründen als nicht zumutbar zu bewerten.

Wie bereits oben ausgeführt, würde die Variante 93 den Abriss von mindestens drei Wohnhäusern zur Folge haben. Dies stellt einen schwerwiegenden Eingriff in die Wohnbebauung am Hinterdeich dar. Mit einer erforderlichen Umsiedlung der Bewohner wäre ein hohes Maß an sozialer Härte verbunden. Eine Umsiedlung der Wohnbevölkerung zu Gunsten des Schutzes des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ ist vor dem Hintergrund, dass auch im Fall der Realisierung der Vorzugsvariante das Schutzgebiet seine Funktion – wenn auch eingeschränkt – weiterhin erfüllen kann, nicht zumutbar. Darüber hinaus führt die Variante 93 im Vergleich zur Vorzugsvariante durch Zerschneidung der Wohnbebauung an der Straße Hinterdeich zu einer Beeinträchtigung der Siedlungsstruktur in Francop. Dieser Effekt würde durch das Aufstellen von Lärmschutzwänden in der Nähe der Wohnhäuser noch verstärkt. Bei den der Variante 93 naheliegenden fünf Wohnhäuser würde es außerdem aufgrund der Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm um bis zu 2,1 dB(A) außerdem zu einer Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit für die Bewohner kommen. Die Variante 93 führt außerdem zu deutlich stärkeren Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe. Außerdem stellt Variante 93 einen deutlich stärkeren Eingriff in die historischen Kulturlandschaften Altes Land, „Moorburg“ und des dazwischen gelegenen Grenzlandes dar, da sie aufgrund einer nördlicheren Trassenführung die Geschlossenheit des Gebietes und das historisch gewachsene Landschaftsgefüge stärker beeinträchtigt. Auch im Hinblick auf die zu veranschlagenden Kosten stellt sich die Variante 93 als nachteilig gegenüber der Vorzugsvariante dar.

Auch die geprüfte Variante 91 stellt aus den erörterten Gründen keine zumutbare Alternative dar. Insbesondere die schwerwiegenden Eingriffe in die Siedlungsstruktur in Francop verlangen den Betroffenen unverhältnismäßig hohe Opfer ab. Die Variante 91 verläuft fast mittig durch den Ortsteil Francop und führt zu einer Zerschneidung des Ortsteiles und zu Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung durch Lärm, Schadstoffe, Zerschneidung und visuelle Beeinträchtigungen. Relevante Grenzwerte zum Schutz der Wohnbevölkerung durch Verkehrslärm werden erreicht. Die Trasse stellt eine deutliche Zäsur zwischen dem Hauptortsteil Francop im Norden und der Siedlung am Hinterdeich südlich der A 26 West dar. Die Autobahn rückt sehr nah an den zentralen Siedlungsbereich von Francop heran, was den bisherigen ländlich geprägten Charakter des Ortes zerstören und seine Entwicklungsmöglichkeiten erheblich einschränken würde. Die Variante 91 führt außerdem zu erheblich stärkeren Beeinträchtigungen der Landwirtschaft. Die Realisierung der Variante 91 würde im Übrigen höhere Mehrkosten gegenüber der Vorzugsvariante verursachen.

Die Umgehung Finkenwerder ist 2012 fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben worden. Eine Hinführung der A26 zur Umgehung Finkenwerder ist keine ernsthafte Alternative, da für der Obstbaugürtel und Neuenfelde durchschnitten werden müssten und die Trasse bis zur A 7 erheblich länger würde.

Die beantragte Trassenführung geht auch nicht einseitig zu Lasten des Naturschutzes. Ein ganz wesentlicher Aspekt für die gewählte Trassenführung besteht darin, die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes so gering wie möglich zu halten (siehe Kapitel 4.13.2.5).

Vor diesem Hintergrund ist allein die Vorzugsvariante geeignet, den Verlust der bestehenden und sich teils durch den Infrastruktur- und Flächenbedarf der Großstadt Hamburg auf dem Rückzug befindlichen historischen Kulturlandschaften zu minimieren und eine Entwicklung auch in der Zukunft zu ermöglichen. Mit der Vorzugsvariante liegt eine Trassenführung vor, mit welcher diese nachteiligen Auswirkungen weitgehend vermieden werden. Demgegenüber ist der durch die Varianten 93 und 91 erreichbare Vorteil für Natur und Umwelt als nicht so groß zu bewerten, dass die mit ihrer Realisierung verbundenen nachteiligen Opfer und Beeinträchtigungen hinsichtlich der aufgeführten gewichtigen naturschutzexternen Belange zu rechtfertigen sind. Die Alternativen sind daher als „nicht zumutbar“ im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG zu qualifizieren.

4.13.3.2 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gemäß § 34 Abs. 3 Nr.1 BNatSchG

Dem gesamthaften Vorhaben der A 26 West und dem hier planfestgestellten 4. Bauabschnitt stehen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zur Seite. Insbesondere dient das Vorhaben der besseren verkehrlichen Anbindung des Untereelberaums und der Entlastung des Straßennetzes, insbesondere der B 73 und damit einhergehend der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner in den Ortsdurchfahrten. Um die vom Ge-

setzung verlangen „öffentlichen Interessen einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ annehmen zu können, bedarf es keiner Sachzwänge, denen gleichsam niemand ausweichen kann (Nds. OVG, Urt. v. 20.05.2009, 7 KS 28/07, Rn/S.). Vorausgesetzt wird lediglich ein von Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln, dessen Gewicht ausreicht, sich gegenüber den Belangen des Gebietsschutzes durchzusetzen (BVerwG, Urt. v. 27.01.2000, - 4 C 2.99 -, BVerwGE 110, 302 (314); Urt. v. 12.03.2008, - 9 A 3.06 -, Hessisch-Lichtenau, a. a. O. Rn. 153; Nds. OVG, Urt. v. 11.09.2008 - 7 K 1269/00). Als Abweichungsgründe kommen für Vorhaben, die nur nicht-prioritäre Lebensraumtypen oder Arten erheblich beeinträchtigen, prioritäre Lebensraumtypen oder Arten jedoch nicht beeinträchtigen können, neben Gründen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungsgründen des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG auch vielfältige andere Gründe in Betracht. Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, bestehen nicht (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, - 9 A 3.06 -, Hessisch-Lichtenau, a. a. O.).

Entsprechend wurde die Fortführung des Baus der A 26 West mit Anbindung an die A 7 in dem aktuellen Bedarfsplan zum Fernstraßenausbaugesetz als laufend und fest disponiertes Vorhaben des vorrangigen Bedarfs fortgeschrieben. Damit liegt eine das Gesamtvorhaben stützende konkrete normative Zielvorgabe auf Bundesebene vor.

Der Bau der A 26 West von Stade nach Hamburg besitzt eine große Bedeutung für den gesamten südlichen Untereiberaum. Dies gilt insbesondere für den gegenständlichen 4. Bauabschnitt, der durch die Verknüpfung der A 26 mit der A 7 als letztes Bindeglied für die verkehrlichen Wirkungen den entscheidenden Beitrag leistet. Die Notwendigkeit für den Bau der A 26 West ergibt sich aus mehreren Erwägungen, nämlich aus raumordnerischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sowie insbesondere Gründen der Verkehrssicherheit und Gründen der Gesundheit der Anwohner und der Verkehrsteilnehmer. Als Belang der Raumordnung ist zu berücksichtigen, dass der Untereiberaum im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland ein durch ausgeprägte Strukturschwäche und Erreichbarkeitsdefizite geprägter Raum ist. Die A 26 West soll eine Erreichbarkeitsverbesserung dieser Region bewirken.

Die Bundesstraße 73 ist die bei weitem wichtigste Verkehrsverbindung im Untereiberaum als Verbindung zwischen Hamburg, Stade und Cuxhaven. Der größte Teil des Verkehrs wird zur Zeit über die B 73 abgewickelt, die auch einen großen Teil des Verkehrs aus dem Bereich südlich von Hamburg aufnimmt, vor allem von der B 3, die bei Övelgönne auf die B 73 trifft. Die starke Verkehrsbelastung auf der B 73 hat dazu geführt, dass seit vielen Jahren zunehmend Verkehr von der B 73 auf parallele Landes-, Kreis- und Stadtstraßen verlagert wird. Auf hamburgischem Gebiet besteht im Bereich des Cranzer Hauptdeiches und des Neuenfelder Hauptdeiches westlich von Finkenwerder eine Verkehrsbelastung von 14.000 bis 19.000 Kfz/Werktag.

Die häufigen Verkehrsbehinderungen, die langen und kaum kalkulierbaren Fahrzeiten und insbesondere die weit überdurchschnittlich hohe Unfallgefährdung verlängern und verteuern Geschäftsfahrten und Gütertransporte und stellen einen erheblichen Standortnachteil für Wirtschaft und Gewerbe

in der Region dar. Sie belasten zugleich die hohe Zahl der Pendler und benachteiligen den gesamten südlichen Untereelberaum im Vergleich zu anderen Wirtschaftsräumen. Durch die Nutzung der A 26 West werden künftig die Fahrzeiten erheblich verringert und leichter kalkulierbar sein. Das wirkt sich entscheidend auf die Standortattraktivität des Raumes in wirtschaftlicher Hinsicht aus. Zugleich wird sich auch die Verkehrssituation für die Benutzer des bisher vorhandenen Straßennetzes entspannen und Fahr- wie Wartezeiten werden sich verkürzen.

Zudem ergibt sich ein erheblicher Verkehrssicherheitsgewinn. Die B 73, welche durch die A 26 West erheblich entlastet wird, stellt derzeit eine der unfallträchtigsten Bundesstraßen im Bundesgebiet dar. Aufgrund der Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ereigneten sich auf den insgesamt 41.139 km Bundesstraßen im Jahr 2005 insgesamt 30.001 Verkehrsunfälle mit 1.238 Toten und 45.139 Verletzten. Daraus ergeben sich im Bundesdurchschnitt 0,7293 Unfälle, 1,0982 Verletzte und 0,0301 Tote pro Streckenkilometer und Jahr. Im Vergleich hierzu ereignen sich auf dem genannten Streckenabschnitt der B 73 in Hamburg (ca. 8 km) im Durchschnitt der letzten 12 Jahre 609 Unfälle (76 Unfälle/Streckenkilometer) mit 251 Verletzten (31 Verletzte/Streckenkilometer) sowie etwa einem Verkehrstoten (0,125 Tote/Streckenkilometer) pro Jahr. Auch wenn mit den Daten der Bundesdurchschnittswerte nur Strecken außer Orts erfasst werden und die B 73 in Hamburg einen eher innerörtlichen Streckenabschnitt darstellt, wird das außerordentlich hohe Unfallrisiko ersichtlich. Der Bau der A 26 West leistet somit einen entscheidenden Beitrag zur Verringerung des Unfallgeschehens im Raum zwischen Stade und Hamburg. Das öffentliche Interesse an der Verbesserung der Verkehrssicherheit an der B 73 und damit am Schutz der Gesundheit des Menschen, hier speziell der Verkehrsteilnehmer, ist als sehr hoch zu bewerten.

Die Belastungen der an der B 73 anliegenden Wohnbevölkerung durch Verkehrslärm, Staub und Schadstoffmissionen sind infolge der hohen Verkehrsstärken derzeit extrem hoch, ohne dass durch bauliche oder technische Maßnahmen nennenswerte Abhilfe möglich wäre. Durch den Bau der A 26 West wird der Verkehr in erheblichem Maße aus den Ortslagen herausgenommen. Damit wird die Wohnqualität spürbar verbessert, indem sich etwa die Schadstoff- und Staubbelastung entsprechend der Verkehrsabnahme verringert. Darüber hinaus wird es zu einer verkehrlichen Entlastung der nachgeordneten Straßenzüge kommen, insbesondere des Obstmarschenweges (L 140 – Nincoper Straße – Hohenwischer Straße – Moorburger Elbdeich) sowie der Elbuferstraße (K 39 – Neuenfelder Hinterdeich).

Bei dieser Gegenüberstellung überwiegen die Gründe für der Realisierung der A 26 West. Die aufgeführten Gründe sind von ganz erheblichem Gewicht. Die Nachteile durch die unzuträglichen Verkehrsverhältnisse auf den vorhandenen Straßen insbesondere hinsichtlich des hohen Unfallrisikos sind offenkundig und nicht länger hinnehmbar. Das gilt für die Gesundheitsbeeinträchtigungen und -gefahren ebenso wie für die wirtschaftlichen und verkehrlichen Nachteile. Das öffentliche Interesse, durch den Bau der A 26 West endlich im Untereelberaum eine sichere und leistungsfähige Verkehrsverbindung zu schaffen und die genannten Nachteile zu beseitigen, ist außerordentlich hoch. Dies wird durch die Einstufung der A West 26 in den „vordringlichen Bedarf“ über den gesamten Abschnitt

zwischen Stade und Hamburg im Bundesverkehrswegeplan sowie im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen deutlich. Ein Unterlassen der Realisierung der A 26 West hätte u.a. zur Folge, dass das hohe Unfallrisiko auf der B 73 weiterhin bestehen bleibt und die der B 73 und anderen Straßen benachbarten Wohnbevölkerung weiterhin einer sehr hohen Lärmbelastung ausgesetzt ist, welche die Grenze der Gesundheitsgefährdung teilweise überschreitet. Dies ist nicht zumutbar. Das öffentliche Interesse an der Realisierung der A 26 West ist daher als „zwingend“ zu qualifizieren.

Den Darlegungen der Unterlage zur FFH-Ausnahmeprüfung (Unterlage 14.2, S. 54) ist zu entnehmen, dass trotz der erheblichen Beeinträchtigungen verschiedener Erhaltungsziele das Vogelschutzgebiet seine Funktion als Lebensraum der wertgebenden und anderen Vogelarten weiter erfüllen kann. Die Gründe für das Vermeiden der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets „Moorgürtel“ in Hamburg sind mithin von geringerem Gewicht als die Gründe, die für die Notwendigkeit des Vorhabens streiten. Damit ist das Vorhaben als Projekt aus zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG notwendig.

4.13.3.3 Kohärenzsicherungsmaßnahmen

Nach § 34 Abs. 5 BNatSchG in Verbindung mit Art. 6 Abs. 4 S. 1 FFH-RL sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen, wenn ein Projekt nach § 34 Abs. 3 zugelassen werden soll.

Weil der Begriff der Ausgleichsmaßnahme zur Kohärenzsicherung weder in der FFH-Richtlinie noch in den deutschen Umsetzungsregelungen definiert wird, ist der Bedeutungsgehalt aus dem Sinnzusammenhang zu erschließen (Nds. OVG, Urt v. 12.03.2009, 7 KS 28/07). Da die Funktionseinbuße für die Erhaltungsziele durch Maßnahmen, die zu dem Projekt hinzutreten, zu kompensieren ist, hat sich die Ausgestaltung der Kohärenzsicherungsmaßnahme funktionsbezogen an der jeweiligen erheblichen Beeinträchtigung auszurichten, derentwegen sie ergriffen wird. Das gilt sowohl für die Art als auch für den Umfang der Maßnahme. Der Auslegungslitfadens der EU-Kommission zu Art. 6 Abs. 4 der „Habitat-Richtlinie“ 92/43/EWG, 2007, S. 16, nennt dementsprechend die Wiederherstellung des beeinträchtigten oder die Verbesserung des verbleibenden Lebensraums, die Neuanlage eines Lebensraums und die Beantragung der Eingliederung eines neuen Gebiets in das Netz „Natura 2000“ als Beispiele für Kohärenzsicherungsmaßnahmen. Der Funktionsbezug ist das maßgebliche Kriterium insbesondere auch zur Bestimmung des notwendigen räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs zwischen Gebietsbeeinträchtigung und Kohärenzsicherung.

Der Ausgleich muss nicht notwendig unmittelbar am Ort der Beeinträchtigung erfolgen; es reicht vielmehr aus, dass die Einbuße ersetzt wird, die das Gebiet hinsichtlich seiner Funktion für die biogeografische Verteilung der beeinträchtigten Lebensräume und Arten erleidet (vgl. Auslegungslitfadens S. 20).

In zeitlicher Hinsicht muss mindestens sichergestellt sein, dass das Gebiet unter dem Aspekt des beeinträchtigten Erhaltungsziels nicht irreversibel geschädigt wird. Ist das gewährleistet, lässt sich

die Beeinträchtigung aber - wie im Regelfall - nicht zeitnah ausgleichen, so ist es hinnehmbar, wenn die Kohärenzsicherungsmaßnahmen rechtzeitig bis zur Vollendung des Vorhabens ergriffen werden, die Funktionseinbußen hingegen erst auf längere Sicht wettgemacht werden. Die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme ist ausschließlich nach naturschutzfachlichen Maßstäben zu beurteilen. An die Beurteilung sind weniger strenge Anforderungen zu stellen als an diejenige der Eignung von Schadensvermeidungs- und -Minderungsmaßnahmen, es genügt für die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit besteht. Mit Rücksicht auf den prognostischen Charakter der Eignungsbeurteilung besteht für die Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung über Kohärenzsicherungsmaßnahmen eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative (vgl. zum Vorstehenden insgesamt BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, - 9 A 3.06 -, Hessisch-Lichtenau II, NuR 2008, 633 Rn. 199 ff.; zur zeitlich verzögerten Wirksamkeit vgl. auch OVG R-P, Urt. v. 08.11.2007 - 8 C 11523/06 -, Hochmoselübergang II, DVBl. 2008, 321, Rn. 108, bestätigt durch BVerwG, B. v. 17.07.2008 - 9 B 15.08 -, NVwZ 2008, 1115 (1117), Rn. 26). Es müssen all diejenigen Einbußen ersetzt werden, die das Gebiet, das erheblich beeinträchtigt wird, hinsichtlich seiner Funktion für die biogeografische Verteilung der beeinträchtigten Lebensräume und Arten erleidet (NdsOVG, Urt. v. 20.05.2009 – 7 KS 28/07 –, NuR 2009, 719 (728)). Nach Ansicht der EU-Kommission müssen die vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen grundsätzlich die beeinträchtigten Lebensräume und Arten in vergleichbaren Dimensionen erfassen, sich auf die gleiche biogeografische Region im gleichen Mitgliedstaat beziehen und Funktionen vorsehen, die mit denjenigen Funktionen vergleichbar sind, die Anlass zur Auswahl des betreffenden Gebiets geboten haben (EU-Kommission, Natura 2000-Gebietsmanagement, Luxemburg 2000, S. 51).

Die von der Vorhabenträgerin angebrachten Maßnahmen 1 E und 2 E sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde geeignet, die Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 zu gewährleisten (S. 67 ff, FFH-Ausnahmeuntersuchung, Unterlage 14.2). Die planfestgestellten Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura-2000 werden nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde den Anforderungen des § 34 Abs. 5 S. 1 BNatSchG auch in zeitlicher Hinsicht gerecht. Ausweislich der Unterlage zur FFH-Ausnahmeprüfung (S. 65, FFH-Ausnahmeuntersuchung, Unterlage 14.2.) sind als Ausgleich für die Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ und zur Sicherung der Kohärenz des europaweiten Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ Stabilisierungs- und Bestandssicherungsmaßnahmen für den Wachtelkönig und Neuntöter auf einer Fläche von insgesamt ca. 57 ha vorgesehen. Davon befinden sich im südlichen Bereich des vorhandenen Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ 33 ha und innerhalb des Vogelschutzgebietes „Unterelbe“ im Bereich des Gauensieker Sandes 24 ha bei Drochtersen in Niedersachsen. Im Europäischen Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ selbst lassen sich über die ca. 33 ha hinaus keine weiteren geeigneten Flächen finden, weil diese dem Schutz und der Entwicklung anderer Wiesenvögel vorbehalten bleiben müssen.

Für das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ stellen die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen weder reine Maßnahmen zum Bestandsschutz der Arten Wachtelkönig und Neuntöter noch erforderliche

Wiederherstellungsmaßnahmen aufgrund von Verschlechterungen oder Störungen seit der Gebietsausweisung dar. Beide Arten befinden sich aktuell nicht in einem ungünstigen / schlechten Erhaltungszustand. Somit sind die Kohärenzmaßnahmen aufgrund ihres weitreichenden Aufwertungscharakters nicht als „Sowieso-Maßnahmen“ aufzufassen.

Insgesamt ist hervorzuheben, dass sich der Wachtelkönig im Schutzgebiet durchgängig seit Gebietsausweisung bereits in einem günstigen Zustand und der Neuntöter in einem sehr günstigen Zustand befinden. Insofern besteht auch vor diesem Hintergrund keine europarechtliche Verpflichtung, weitere Flächen für diese Art zu optimieren. Maßnahmen zu weiteren Verbesserung der Situation der beiden Arten können also freiwillig durchgeführt werden und stehen daher vollumfänglich als Kohärenz sichernde Maßnahmen zur Verfügung.

Auch für das Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ besteht keine zwingende Verpflichtung, weitere Entwicklungsmaßnahmen für den Wachtelkönig zu ergreifen, als diejenigen, die derzeit schon durchgeführt werden, da sich die Art bereits in einem guten Zustand befindet. Aus diesem Grunde sind in dem Integrierten Bewirtschaftungsplan Elbästuar keine konkreten Entwicklungsmaßnahmen für den Wachtelkönig in diesem Gebiet vorgesehen. Alle Maßnahmen, die zur Entwicklung von zusätzlichen Habitatflächen für diese Art in dem Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ führen, stehen somit auch zur Kohärenzsicherung zur Verfügung.

Als Maßnahmen zur Kohärenzsicherung innerhalb eines bestehenden Schutzgebiets kommen nur solche in Frage, die nicht ohnehin umgesetzt werden müssen, z.B. weil sie dem Erhalt oder der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustands von Arten dienen, die als Erhaltungsziele festgesetzt wurden. Auch Maßnahmen, die in einem Managementplan zur Zielerreichung verbindlich festgelegt wurden, stehen zur Kohärenzsicherung in der Regel nicht zur Verfügung.

Laut Schutzgebietsverordnung für die Unterelbe (landesinterne Nr. V 18, EU-Kennziffer DE 2121-401) ist der Wachtelkönig Erhaltungziel im SPA „Unterelbe“ (Anzahl Brutpaare 50). Als spezielle Erhaltungsziele werden genannt:

- Erhaltung und Entwicklung ausreichend großer, strukturreicher Grünland- und Brachekomplexe in der Kulturlandschaft mit breiten Säumen, Gehölzstrukturen in Buschgruppen, Einzelbüschen und Hecken mit begleitenden Hochstaudenfluren
- Erhaltung und Entwicklung eines oberflächennahen Wasserstands bis ins späte Frühjahr
- Erhaltung und Entwicklung ausreichend hoher Vegetation lichter Ausprägung, die ausreichern Deckung bereits bei der Ankunft als auch noch bei der späten Mauser bietet
- Erhaltung und Entwicklung eines Nutzungsmosaiks aus aneinandergrenzenden deckungsreichen Strukturen und extensiv genutzten Mähwiesen mit zeitlich versetzter Mahd
- Erhaltung und Entwicklung spät (August) gemähter Bereiche um die Brut-/Rufplätze
- Erhaltung und Entwicklung weitgehender Störungsfreiheit

Diese speziellen Erhaltungsziele werden ebenfalls in der Anlage 1 der Verordnung des Landkreises Stade über das Landschaftsschutzgebiet „Kehdinger Marsch“ vom 05.03.2018 für den Wachtelkönig formuliert.

Laut aktuellen abrufbarem Standarddatenbogen des NLWKN (abgerufen am 05.06.2018) wird der Wachtelkönig (Populationsgröße 50 Brutpaare) mit dem Erhaltungszustand B (gut) und der Gesamtwert des Vogelschutzgebiets für die Art bezogen auf Deutschland mit A angegeben.

Für das Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ besteht somit keine zwingende Verpflichtung, weitere Entwicklungsmaßnahmen für den Wachtelkönig zu ergreifen, da sich die Art bereits in einem guten Zustand befindet. Aus diesem Grunde sind in dem Integrierten Bewirtschaftungsplan Elbästuar keine konkreten Entwicklungsmaßnahmen für den Wachtelkönig in diesem Gebiet vorgesehen. Allgemein werden im Zusammenhang mit Grünlandflächen innerhalb des Planungsraums „Maßnahmen zur Erhaltung / Entwicklung extensiver Grünlandflächen inkl. Ackerrückführung in Grünland“ als Lebensraum- und Artenschutzmaßnahmen formuliert, die sich potenziell als Kohärenz- oder Kompensationsmaßnahme eignen. Zur Konkretisierung von parzellenscharfen Maßnahmen liegt aktuell für das Gebiet weder ein Bewirtschaftungsplan noch ein Pflege- und Entwicklungsplan vor. Alle Maßnahmen, die zur Entwicklung von zusätzlichen Habitattflächen für diese Art in dem Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ führen, stehen somit auch zur Kohärenzsicherung zur Verfügung.

Aufgrund des guten Erhaltungszustands der Art im Schutzgebiet „Unterelbe“ und da keine konkreten Entwicklungsmaßnahmen für den Wachtelkönig im Gebiet vorgesehen sind, besteht keine Verpflichtung, die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen ohnehin umzusetzen. Es handelt sich mithin nicht um „Sowieso-Maßnahmen“.

Die Kohärenzmaßnahme 2 E ist auch vereinbar mit den bestehenden Erhaltungszielen des Schutzgebietes. Die Kohärenzmaßnahmen für den Wachtelkönig sind mit den Habitatansprüchen der als Erhaltungsziel ausgewiesenen und mit den ausschließlich vom Herbst bis zum zeitige Frühjahr auftretenden Rastvögel vereinbar.

Dem EU-Vogelschutzgebiet „Unterelbe“ mit seiner Gesamtgröße von 16.715 ha kommt gemäß dem Standarddatenbogen eine besondere Bedeutung als Brut- und Rastgebiet, insbesondere als Winterastplatz und Durchzugsgebiet für nordische Gänse, andere Wasservögel und Limikolen sowie Brutplatz für Arten des Grünlands, der Salzwiesen und Röhrichte zu.

Das Gesamtgebiet gehört zu den wichtigsten Brutgebieten der Uferschnepfe und des Wachtelkönigs in Niedersachsen und hat ferner eine herausragende Bedeutung als national und landesweit bedeutender Brutlebensraum von Kiebitz, Rotschenkel, Feldlerche und Blaukehlchen. International, national und landesweit bedeutend ist das Gebiet wegen seiner beeindruckenden hohen Gastvogelbestände u. a. an Nonnengans, Pfeifente, Kiebitz und Goldregenpfeifer.

Die Flächen, die für die Kohärenzmaßnahmen auf dem Gauensieker Sand für das Bauvorhaben A 26 Bauabschnitt 4 vorgesehen sind, werden aktuell überwiegend von Rastvögeln genutzt, die sich dort vom Herbst bis zum Frühjahr aufhalten. Während der Brutzeit haben die Flächen aufgrund ihrer bisherigen intensiven Nutzung keine besondere Bedeutung für die weiteren Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes.

Aktuell kommt diesen Flächen ausschließlich eine besondere Bedeutung als Nahrungs- und Rastfläche für Rastvögel zu. Die Rastvögel nutzen die Flächen vom Herbst, also zu einer Zeit, in der die Wachtelkönige ihre Brutgebiete bereits verlassen haben, bis in das zeitige Frühjahr, also deutlich bevor die Wachtelkönige aus ihren Überwinterungsgebieten in Afrika zurückkehren.

Die zeitliche Entkoppelung zwischen der Funktion als Rastgebiet für Zugvögel im Frühjahr und Herbst sowie als Bruthabitat für Wachtelkönig vom Früh- bis Spätsommer führt dazu, dass es nicht zu einer Konkurrenz zwischen den bisherigen Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes und den Entwicklungszielen der Kohärenzsicherungsmaßnahme kommt. Durch die geplanten kohärenzsichernden Maßnahmen kommt es indes zu einer Wertsteigerung der Flächen für die Funktion als Rastgebiet. So führt die Extensivierung der Bewirtschaftung zu einer Verbesserung der Nahrungsgrundlage und durch den Verzicht auf intensive Nutzung kommt es zu einer weiteren Beruhigung der Gebiete durch weniger Störungen.

Die im Standarddatenbogen formulierten Erhaltungsziele, die die besondere Bedeutung des Vogelschutzgebietes sowohl als Brutgebiet für Arten des Grünlands, der Salzwiesen und der Röhrichte als auch als Winterarrasplatz und Durchzugsgebiet für nordische Gänse, andere Wasservögel und Limikolen darstellen, machen deutlich, dass sowohl das zeitliche als auch das räumliche Nebeneinander der unterschiedlichen Lebensraumsprüche in diesem ausgedehnten Vogelschutzgebiet grundsätzlich uneingeschränkt vereinbar ist.

Bei der Entwicklung der Maßnahmen E 1 wird insbesondere auf die Entwicklung typischer mosaikartiger Vegetationsstrukturen geachtet, die für den Wachtelkönig besonders geeignet sind und die der Neuntöter ebenfalls nutzt. Zur Entwicklung, Unterhaltung und Pflege der Maßnahmen werden Bewirtschaftungsverträge mit detaillierten Bewirtschaftungsauflagen z.B. hinsichtlich Zeitpunkte der Mahd und der Art der Bewirtschaftung mit ansässigen Landwirten abgeschlossen. Durch langfristige Bewirtschaftungsverträge sowie durch die Eintragung einer persönlichen Grunddienstbarkeit bzw. den Erwerb der Flächen wird die Dauerhaftigkeit der Maßnahmen gewährleistet. Diese Maßnahmen sind Bestandteil der planfestgestellten Maßnahmeblätter (Unterlage 12.5). Außerdem wird die Durchführung der Maßnahmen zusätzlich durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.15 dieses Planfeststellungsbeschlusses gewährleistet. Dadurch ist sichergestellt, dass die durch den 4. Bauabschnitt der A 26 West beeinträchtigten Funktionen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ teilweise innerhalb des betroffenen Schutzgebietes selbst sowie innerhalb der Schutzgebietskulisse derselben betroffenen biogeografischen Region, sogar innerhalb des betroffenen Naturraums der Unteren Elbeniederung, ausgeglichen werden.

Innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“, sind unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte die in Abb. 2 der Unterlage zur FFH-Ausnahmeuntersuchung (Seite 61, FFH-Ausnahmeuntersuchung, Unterlage 14.2) dargestellten Flächen der Maßnahme 1 E in einem Umfang von 33,7 ha für Kohärenzmaßnahmen für den Wachtelkönig und den Neuntöter geeignet:

- Bereich „Hinter dem Streckgraben“, „Vor dem Streckgraben“, „Starkoppel“
- Bereich „Heuwegssieg“, „Hochmoorsieg“
- Bereich „Auf dem Pleckenlande“ und „Neues Land“
- Bereich „Fischbeker Wiesen“

Diese Flächen bieten laut gutachterlicher Aussage, die von der Planfeststellungsbehörde als nachvollziehbar und plausibel bewertet wird, im direkten räumlichen Zusammenhang mit bestehenden Vorrangflächen sehr gute Voraussetzungen für die Entwicklung von kohärenzsichernden Maßnahmen.

Durch die Entwicklung eines kleinteiligen Nutzungsmosaiks von wege- und grabenbegleitenden Kleinstrukturen wie Einzelsträuchern, Baumreihen, Gebüsch und Hochstaudenfluren, der Umwandlung von intensiv genutzten Wiesen und Weiden in extensiv genutztes Grünland, sowie der Entwicklung von Grünlandbrachen mit einem zeitlich und räumlich differenzierten Konzept zu Mahdzeitpunkten und Flächenmanagement können in diesen Bereichen sowohl für Wachtelkönig als auch Neuntöter günstige Lebensraumbedingungen geschaffen werden. Derartige Strukturen fördern die Attraktivität der Fläche insbesondere für den Wachtelkönig und dienen u. a. der Erhöhung der Lockwirkung. Eine tabellarische Auflistung der Flächen für die Kohärenzmaßnahmen mit flurstücksbezogenen Angaben zu ihrem aktuellen Zustand, den vorgesehenen Maßnahmen sowie dem Zielzustand finden sich als Anlage II zu der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlage zur FFH-Ausnahmeuntersuchung (Unterlage 14.2) und unter Ziffer 4.15 diesen Beschlusses.

Geeignete Flächen zur Schaffung neuer Lebensräume angrenzend an das Europäische Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ stehen nicht zur Verfügung. Dies ist bedingt durch die begrenzende Lage des 4. Bauabschnitts der A 26 West im Norden des Europäischen Schutzgebietes „Moorgürtel“, die Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung im Süden und Südosten sowie das westlich direkt angrenzende Europäische Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“. Die südlich verlaufende Bahnlinie stellt darüber hinaus eine räumliche Zäsur dar, sodass zu den Wachtelkönigvorkommen auf den südlich der Bahnstrecke gelegenen Flächen kein Austausch erfolgen kann.

Es wurde eingewandt, dass laut Maßnahmenblatt 1 E auf Weidenutzung weitgehend zu verzichten sei, da durch Weidenutzung die Ansiedlung des Wachtelkönigs aufgrund der kleinen Parzellengrößen stark eingeschränkt werde. Aktuell würden aber 14 der betreffenden 22 Flurstücke als Weide genutzt. Sei es im Vertragsnaturschutz auf städtischen Flächen relativ leicht möglich, die Verträge an Wiesennutzung anzupassen, so sei dies auf den privaten Flächen sehr viel unwahrscheinlicher, vor allem vor dem Hintergrund, dass einige der landwirtschaftlichen Hauptakteure im Gebiet Tierhalter seien (Galloways, Highlands, Milchkühe, Pferde, Moorschnucken). Aufgrund der begrenzten als Weide nutzbaren Flächen im Moorgürtel und dem ständig wachsenden Tierbestand erscheine es fraglich, ob die Zielvorgaben für diese Flächen erreicht werden könnten.

Planfeststellungsbehörde: Der Einwendung war nicht weiter zu folgen. Eine Nutzung der Flächen im Moorgürtel entsprechend der Zielvorgaben der Maßnahme 1 E kann sichergestellt

werden, da sich alle Flächen im Eigentum der FHH befinden. Durch die Maßnahme 1 E sollen sowohl Wachtelköniglebensräume und Neuntöterhabitate als auch Braunkehlchen- und Bluthänflinghabitate gesichert und verbessert werden. Der Maßnahme kommt insofern eine Doppelfunktion zu, da es sich hierbei nicht nur um eine Kohärenzmaßnahme im Sinne des § 34 Abs. 5 S.1 BNatSchG i.V.m. Art. 6 Abs. 4 FFH-Richtlinie handelt, sondern auch eine Ersatzmaßnahme. In ihrer Eigenschaft als Ersatzmaßnahme erfolgen Herrichtung und Pflege unter Federführung des Naturschutzamtes, sodass eine naturschutzfachliche Begleitung gewährleistet ist.

Hinsichtlich der Wertigkeit der Fläche wurde eingewandt, dass sich von den 22 für die Entwicklung von Wachtelkönig- bzw. Neuntöterhabitaten vorgesehenen Flurstücken aktuell auf 11 der Flächen nach § 30 BNatSchG besonders geschützte Biotope mit Wertigkeiten bis zu 8 (hochgradig wertvoll) und teilweise einem gebietsbezogen hohen Inventar an seltenen oder geschützten Pflanzenarten der Grünländereien, Feuchtbrachen oder Gräben befänden. Es sei wohl möglich, diese Flächen zu verändern, um eine höhere Wertigkeit für Wachtelkönig oder Neuntöter zu erlangen, jedoch kaum zu verbessern.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entwicklungsziel für die Ersatzmaßnahme 1 E ist die „Sicherung und Verbesserung von Wachtelköniglebensräumen sowie Neuntöter- und Braunkehlchen- und Bruthänflinghabitaten“. Ausweislich des entsprechenden Maßnahmenblattes werden die für kohärenzsichernde Maßnahmen vorgesehenen Flächen zum überwiegenden Teil von artenarmen Grünländern oder von seggen-, binsen- und/oder hochstaudenreiche Nasswiesen geprägt. Auf fast allen Flächen ist das Beetgrabensystem nur noch sehr schwach ausgebildet und nur selten wasserführend. Die Flächen werden trotz nasser Bodenverhältnisse teils zeitweilig, teils dauerhaft beweidet, hierdurch haben sich häufig großflächig Flatterbinsendominanzbestände entwickelt. Mangelnde Bewirtschaftung führt auf anderen Flächen zu einer beginnenden Verbuschung. Die Flächen haben in dieser Ausprägung nur einen suboptimalen Zustand als Lebensraum für den Wachtelkönig. Aus diesem Grund ist neben einem speziell auf den Wachtelkönig abgestimmten Pflegeregime auf den Flächen u.a. die Instandsetzung des Beetgrabensystems und die Sicherung des Mindestwasserstandes, die Entwicklung flächenhafter, feuchter Hochstaudenfluren und Röhrichte und die Entwicklung von Grabenrandstrukturen entlang der Hauptgräben vorgesehen. Diese Maßnahmen führen sowohl für den Wachtelkönig als auch für den Neuntöter zu einer Verbesserung des Lebensraumes. Zusätzlich werden für den Neuntöter Pfähle in Abstimmung mit der BUE als Ansitzwarten aufgestellt und kleinere Gehölzstrukturen gepflanzt.

Im Bereich der ehemaligen Elbinsel Gauensieker Sand bei Drochtersen in Niedersachsen weitere Biotopverbesserungs- und Stabilisierungsmaßnahmen auf einer Fläche von 24 ha durchgeführt. In unmittelbarer Nachbarschaft dieser Flächen werden zurzeit bereits auf einer Fläche von ca. 275 ha

gleichgeartete Kohärenzsicherungsmaßnahmen aus den Bauabschnitten 2 und 3 der A 26 West sowie der B 3n von der niedersächsischen Straßenbauverwaltung umgesetzt bzw. geplant (vgl. GRUPPE FREIRAUMPLANUNG 2009). Somit entsteht ein zusammenhängender Flächenkomplex von insgesamt ca. 300 ha, der als Lebensraum für Wachtelkönig und Neuntöter genutzt werden kann. Diese Flächen haben sich inzwischen als Lebensraum für den Wachtelkönig etabliert (Funktionskontrolle im Bereich des Kompensationsgebietes „Gauensieker Sand“; ARBEITSGEMEINSCHAFT LANDSCHAFTSÖKOLOGIE ALAND (2016)).

Beim Gauensieker Sand handelt es sich um einen Teilbereich des im Juni 2001 gemeldeten Europäischen Vogelschutzgebietes „Untereibe“. Die Flächen sind derzeit gekennzeichnet durch intensive Grünlandnutzung mit früher erster Mahd und weitgehend homogenen Strukturen. Das Europäische Vogelschutzgebiet „Untereibe“ hat seine besondere Bedeutung zurzeit in der Funktion als Nahrungs- und Rastfläche für Gastvögel (vgl. MU 2000). Es handelt sich hierbei um ein Gastvogelgebiet von herausragender internationaler Bedeutung als Winterrastplatz für nordische Gänsearten. Außerdem ist es von internationaler Bedeutung für verschiedene weitere Wasservogel- und Limikolenarten als Rastgebiet auf dem Zug bzw. während der Überwinterung. Als Brutgebiet ist es besonders für Arten des Feuchtgrünlandes, der Salzwiesen und Röhrichte von höchster Wertigkeit.

Bei der Umsetzung auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Kohärenzsicherung im Sinne von § 24 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG in Verbindung mit Art. 6 Abs. 4 Satz 1 der FFH-Richtlinie innerhalb von bestehenden Schutzgebieten darf es sich nur um Maßnahmen handeln, die zusätzlich ergriffen werden, zu ohnehin z.B. in einem Pflege- und Entwicklungsplan erforderlichen Maßnahmen. Außerdem dürfen die Maßnahmen nicht den Erhaltungszielen des bestehenden Vogelschutzgebietes entgegenstehen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, inwieweit das artbezogene Entwicklungsziel des Wachtelköniglebensraumes auf ein Gebiet Anwendung finden kann, das bereits zahlreichen Brut- und Gastvögeln einen Lebensraum bietet. Nach Angaben der Naturschutzstation Untereibe (mündl. Mitteilung vom 31.10.2000) kann der Wachtelkönig als Leitart für Grünlandmanagement betrachtet werden. Zusätzliche Strukturen, die der Wachtelkönig während der Mauser braucht, wie beispielsweise vertikale Strukturen wie Seggenrieder und Hochstaudenfluren, sind auch für zahlreiche Wiesenvögel im Bereich der Untereibe von Bedeutung und Teil der naturnahen Marschlandschaft des Untereiberaums. Konflikte bezüglich artbezogener Entwicklungsziele treten demnach nicht auf. Die zeitliche Entkoppelung zwischen der Funktion als Rastgebiet für Zugvögel im Frühjahr und Herbst sowie als Bruthabitat für den Wachtelkönig von Früh- bis Spätsommer macht darüber hinaus deutlich, dass es nicht zu einer Konkurrenz zwischen den Erhaltungszielen des Schutzgebietes und den Entwicklungszielen der Kohärenzsicherungsmaßnahme kommt.

Die für den Gauensieker Sand festgelegten kohärenzsichernden Maßnahmen dienen der Schaffung neuer Lebensräume für den Wachtelkönig. Somit sind Maßnahmen vorgesehen, die weit über die Umsetzung der bestehenden Erhaltungsziele hinausgehen und diese insbesondere um den Aspekt der Schaffung von Habitaten für den Wachtelkönig im Bereich Gauensieker Sand erweitern. Insofern stellt der Gauensieker Sand als Teil eines europäischen Vogelschutzgebietes einen geeigneten Standort für die Kohärenzmaßnahmen dar. Die betreffenden Flächen sind für den 4. Bauabschnitt

der A 26 West bereits erworben worden.

Die erforderlichen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind auch Bestandteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Dort werden sie im Einzelnen detailliert beschrieben und dargestellt, vgl. auch Ziffer 4.13.3.3.

Da die Flächen, die für Kohärenzsicherungsmaßnahmen vorgesehen sind, innerhalb des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ sowie innerhalb des Vogelschutzgebietes „Unterelbe“ auf dem Gauensieker Sand liegen und diese Gebiete bereits als Naturschutz- bzw. Vogelschutzgebiete ausgewiesen wurden, ist ein ausreichender nationaler Schutzstatus für diese Flächen sichergestellt. Die Europäische Kommission wird gemäß § 34 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG in Verbindung mit Art. 6 Abs. 4 Satz 2 der FFH-Richtlinie über die getroffenen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung unterrichtet.

Nach Inwertsetzung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen mit den Aufwertungen der festgesetzten Kohärenzsicherungsmaßnahmen sieht die Planfeststellungsbehörde den Qualitätsverlust des betroffenen Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ als ausgeglichen an. Damit ist der Zusammenhang des europäischen ökologischen Schutzbietsnetzes „Natura 2000“ für Wachtelkönig und Neuntöter gewährleistet.

4.14 Artenschutz

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses war eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG ist zu prüfen, ob Vorkommen von Arten des Anhangs IV der FFH-RL bzw. Vorkommen von europäischen Vogelarten durch das Vorhaben von den Verbotstatbeständen betroffen sein könnten.

Sofern das Eintreten von Zugriffsverboten gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten oder weiteren Arten nicht auszuschließen ist, erfolgt eine Prüfung, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Zugriffsverboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind.

Bei der Verwirklichung baulicher Vorhaben sind nach § 44 Absatz 1 BNatSchG sog. Zugriffsverbote zu beachten. Danach ist es

„verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.“

Zu beachten sind im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses auch die Besonderheiten und Einschränkungen die sich nach § 44 Abs. 5 BNatSchG ergeben:

„Für nach § 15 Absatz 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines privilegierten Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.“

Die Planung sieht unterschiedliche Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vor, die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt werden.

Im Rahmen der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Artenschutzgutachtens wurde anhand der Ergebnisse von aktuellen Kartierungen, durch die Auswertung von Datenbanken sowie durch eine ergänzende Potenzialabschätzung das Inventar artenschutzrechtlich relevanter Arten ermittelt.

In der Potenzialabschätzung wurde das Vorkommenspotenzial für jede einzelne Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie für das Untersuchungsgebiet abgeschätzt. Für die potenziell vorkommenden Arten wurde ermittelt, ob ein Vorkommen möglich bzw. zu erwarten ist und ob es zu Konflikten kommen kann. Diese Arten wurden dann in der Konfliktdanalyse auf Artniveau betrachtet. Jede Art wurde anhand wichtiger, zur Abschätzung von Betroffenheiten geeigneter Charakteristika vorgestellt, die Verbreitung im Untersuchungsgebiet dargestellt und die Beeinträchtigungen durch vorhabensbedingte Wirkfaktoren untersucht. Artenschutzrechtliche Betroffenheiten ergeben sich vor allem durch die anlagebedingte Baufeldräumung sowie durch bauzeitliche und betriebsbedingte Störungen. Die sich daraus ergebenden Konflikte wurden ermittelt und notwendige Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen erläutert.

Die artbezogen durchgeführte Konfliktdanalyse hat ergeben, dass für die unter den Anhang IV fallenden Arten sowie die europäischen Vogelarten unter Berücksichtigung der Umsetzung der vorliegend planfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogenen CEF-Maßnahmen mit Ausnahme des nicht auszuschließenden erhöhten Kollisionsrisikos für die Zwergfledermaus keine Verbotstatbestände des § 44 Absatz 1 BNatSchG ausgelöst werden.

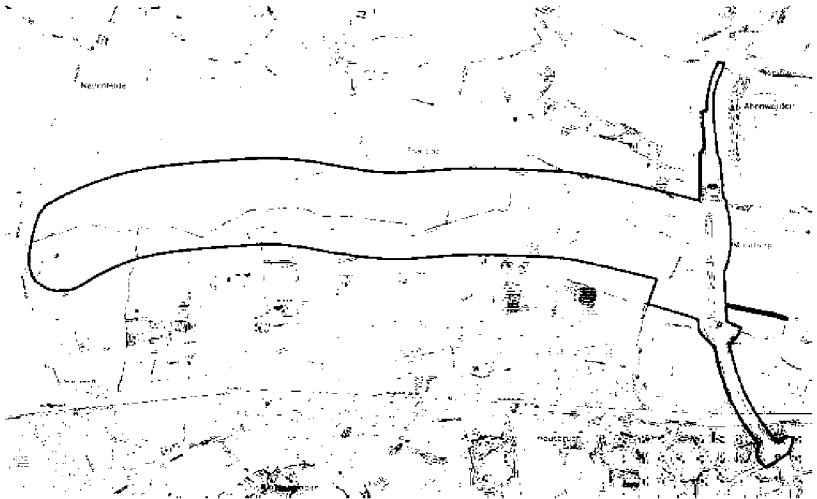
Eine Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher lediglich für die Zwergfledermaus erforderlich.

4.14.1 Kurzbeschreibung des Vorhabensgebietes

Nachfolgend wird eine kurze Übersicht über den Untersuchungsraum und seine natürliche Ausstattung gegeben. Weitere Details dazu ergeben sich aus dem „Fachgutachten zur Prüfung der Artenschutzrechtlichen Belange nach § 44 BNatSchG“ (Artenschutzgutachten), S. 2 ff.

4.14.1.1 Lage und Abgrenzung

Der Untersuchungsraum für das Artenschutzgutachten entspricht dem Untersuchungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans: einem ca. 1 km breiten Korridor von 500 m nördlich und 500 m südlich des Straßenrands der geplanten A26. Der Untersuchungskorridor entlang der bestehenden A7 zieht sich in etwa 100 m Breite um das Baufeld. Der Untersuchungsraum liegt zum größten Teil im Südwesten der Freien und Hansestadt Hamburg, lediglich ein kleiner Teil am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich im Bundesland Niedersachsen (Landkreis Harburg).



(Abbildung 1 von S. 2 des Artenschutzgutachtens)

Der Untersuchungsraum hat eine Fläche von ca. 900 ha. Die gewählte Korridorbreite berücksichtigt dabei die mindestens die nach Literaturdaten maximal mögliche Reichweite vorhabensbedingter Wirkfaktoren (i.e. Schallauswirkungen) bis ca. 500 m.

4.14.1.2 Beschreibung des Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum befindet sich überwiegend im Naturraum „Stader Elbmarschen“, einem Teil der Einheit „Untereibeniederung“. Diese Untereinheit gliedert sich in zwei Teilgebiete: nördlich der Moorwettern befindet sich „Marsch“ und südlich „Moor“. Der äußerste südöstliche Bereich gehört zum Endmoränenzug des Naturraumes 640 „Hohe Heide“ innerhalb der Einheit 64 „Lüneburger Heide“.

Die natürlichen Höhen der Marsch liegen knapp über Normalnull (NN) und das Relief ist eben. Die in der Regel gering wasserleitfähigen Weichschichten bestehen aus Kleien sowie stellenweise aus Torfen. Teilweise ist die Marsch für Bebauung oder durch die Nutzung als Spülfläche großflächig aufgehöhnt worden. Die Wasserstände sind meist künstlich beeinflusst.

Die südliche Untereinheit Moor zeichnet sich durch niedrige Sommertemperaturen und erhöhte Frosthäufigkeiten aus.

Im Bereich des Endmoränenzuges im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes steigt das Gelände steil an und erreicht Höhen von bis zu 50 m ü. N.N.

Die potenziell-natürliche Vegetation lässt sich grob in zwei Bereiche trennen. Nördlich der Moorwettern handelt es sich Eschen-Auenwald, südlich dominiert Erlenbruchwald. Bei den Hochmoorbereichen kommen potenziell typische Hochmoorvegetationskomplexe vor und teilweise geht der Erlenbruchwald in einen Birkenbruchwald über.

Ein Großteil des Untersuchungsgebietes ist von landwirtschaftlichen Flächen geprägt. Dabei ist südlich der Moorwettern nahezu ausschließlich Grünlandwirtschaft vorzufinden, nördlich der Moorwettern findet überwiegend Obstbaumnutzung und nur untergeordnet Grünlandnutzung statt.

Die Marsch ist in 15-20 m breite und bis zu 1,4 km lange Beete gegliedert. Die schweren, feuchten Marschböden sind von einem engen Entwässerungsnetz durchzogen. Über Polderschöpfwerke wird das Wasser der Tiefendränsammler in die Moorwettern geleitet. Die Wettern, die nördlich der Moorwettern liegen, sind über Schöpfwerke mit der Alten Süderelbe verbunden. Zur Vermeidung von Frostschäden zur Zeit der Obstblüte werden Frostschutzberegnungsmaßnahmen durchgeführt.

Die als Grünland genutzten Niedermoorstandorte im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes werden teilweise extensiv genutzt. Auf einigen Flächen wurde die Nutzung innerhalb der letzten Jahre aufgegeben.

Der Bereich zwischen Francoper Straße und A7 ist wiederum durch Grünland und Obstanbau geprägt, durchzogen von einem engen Gewässernetz. Hier dominiert Grünlandnutzung.

Der äußerste Südosten des Untersuchungsgebietes gehört zum Staatsforst Hamburg und wird forstwirtschaftlich genutzt.

Nur ein sehr geringer Anteil des Untersuchungsgebietes wird von Siedlungsflächen eingenommen. Diese bestehen entlang der Straße „Moorburger Elbdeich“, „Hinterdeich“ und „Moorburger Alter Deich“ und weisen dörflichen Charakter auf.

Insgesamt handelt es sich bei dem Untersuchungsgebiet um einen in sehr großen Teilen unzerschnittenen Raum. Größere Verkehrsbänder befinden sich lediglich am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes, hier verlaufen in Nord-Süd-Richtung die BAB 7, die Waltershofer Straße, die Hafeneisenbahn und die Francoper Straße / Hinterdeich und in Ost-West-Richtung die Cuxhavener / Stader Straße sowie die Bahnlinie und S-Bahnstrecke (Hamburg – Cuxhaven). Die darüber hinaus im Untersuchungsgebiet vorhandenen Verkehrsbeziehungen sind meist Wirtschaftswege, die größtenteils nicht asphaltiert sind und äußerst wenig befahren werden.

Über das Untersuchungsgebiet verteilt finden sich zusätzlich Einrichtungen der Energiewirtschaft. Am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes liegt ein Umspannwerk, von dem eine 380 kV- und mehrere 110 kV-Freileitungen ausgehen. Die 380 KV-Leitung quert das gesamte Untersuchungsgebiet in Ost-West-Richtung. Nördlich der Moorwettern befinden sich im zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes Windkraftanlagen.

4.14.2 Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst den Bauabschnitt 4 der geplanten Bundesautobahn A26 von Stade nach Hamburg, den Anschluss der A26 an die A7 mit dem Autobahndreieck Hamburg-Süderelbe und den Ausbau der A7 im Anschlussbereich.

4.14.2.1 Trassenverlauf

Der Bauabschnitt 4 der A26 beginnt an der A7 mit dem geplanten Autobahndreieck HH-Süderelbe und endet an der Landesgrenze Hamburg-Niedersachsen. Die Strecke ist etwa 8 km lang. Für die 8-streifige Erweiterung sowie Ein- und Ausfidelungstreifen werden zusätzlich entlang der A7 etwa 3 km beansprucht.

Etwa bei km 0+400 wird die Waltershofer Straße über die geplante A26 geführt, bei km 0+600 wird die Hafensbahn mit einem Trog- / Tunnelbauwerk unterquert. Bei km 1+600 ist eine Unterführung des Wirtschaftsweges „Moorburger Alter Deich“ und bei etwa km 2+620 ist die Überführung Francoper Straße geplant. Aufgrund der vorhandenen Wohnbebauung verläuft die Überführung östlich des alten Verlaufs der Francoper Straße. Um die Wohnbebauung in diesem Abschnitt erhalten zu können, verläuft die Trasse der A26 hier auf ca. 1.570 m Länge im EU-Vogelschutzgebiet. Bei km 7+750 ist die Überführung vom Neuenfelder Hinterdeich vorgesehen.

Zwischen der Überführung Francoper Straße und der Landesgrenze verläuft die A26 nördlich der Moorwettern und damit am Südrand des Obstbaugürtels. An der Landesgrenze schließt der Hamburger Bauabschnitt 4 an die niedersächsischen Bauabschnitte an. Ca. 1 km westlich der Landesgrenze folgt die Anschlussstelle Neu Wulmstorf auf niedersächsischem Gebiet.

4.14.2.2 Autobahndreieck A7 / A26 (AD HH-Süderelbe)

Im Bereich des vorgesehenen Autobahndreiecks liegt die A7 in Dammlage. Der Ausbaubereich des Autobahndreiecks auf der A7 liegt zwischen dem Brückenbauwerk K 20 im Norden und reicht bis zur Anschlussstelle HH-Heimfeld im Süden.

In der Nähe zum geplanten Autobahndreieck liegen das Umspannwerk Hamburg-Süd mit nördlicher Erweiterungsfläche, die Anschlussstelle HH-Moorburg im Süden sowie die Wohnbebauung am Moorburger Elbdeich und die Hochstraße Elbmarsch im Verlauf der A7 im Norden.

4.14.2.3 Anschlussstellen

In dem Bauabschnitt 4 ist keine Anschlussstelle vorgesehen. Die Anschlussstelle Neu Wulmstorf an die L235 / B3 neu (südliche Verlängerung Nincoper Deich) befindet sich auf niedersächsischem Gebiet im Bauabschnitt 3.

4.14.2.4 Querungen Straßen / Hafensbahn

Für die Querungen der Francoper Straße und der Waltershofer Straße sind Überführungen über die A26 vorgesehen. Die Hafensbahn soll von der A26 mit einem Trog- bzw. Tunnelbauwerk unterquert werden. Die erforderlichen Kreuzungen mit den Wirtschaftswegen Neuenfelder Hinterdeich sowie Nincoper Moonweg / Elsdorfer Heuweg werden in einer Überführung zusammengefasst.

4.14.2.5 Kreuzungen mit Gewässern

Im Verlauf der Trassenführung der A26 in Hamburg sind Gewässerquerungen mit größeren Fließgewässern (Moorwettern, Moorburger Landscheide) unvermeidbar. Hier sind Durchlassbauwerke und kleinräumige Gewässerverlegungen vorgesehen. Hinzu kommen noch kleinere Gewässerdurchlässe.

Im Bereich der Überführung des Neuenfelder Hinterdeichs muss die Moorwettern auf einer Länge von ca. 220 m verlegt werden, westlich der Francoper Straße auf einer Länge von ca. 400 m. Der Untenburger Schleusengraben wird auf einer Länge von ca. 200 m verlegt, mit der Obersten Untenburger Watterung zusammengeführt und bei Bau-km 1+010 parallel zur HWW-Leitung gemeinsam mit einem ca. 30 m breiten Brückenbauwerk überführt.

Zur Aufrechterhaltung der Entwässerung des Obstanbaugebietes ist nördlich der A26 ein Entwässerungsgraben (Nordwettern) einschließlich Unterhaltungsweg vorgesehen.

4.14.2.6 Querschnitt

Für die A26 ist der Regelquerschnitt RQ 31 vorgesehen. Der RQ 31 besteht aus zwei Fahrstreifen je Richtung, Randstreifen, Mittelstreifen, jeweils 3 m breiten Standstreifen und 1,5 m breiten Bankettflächen (insgesamt 31 m Breite). Zusätzlich ist beidseits der Trasse ein Streifen für straßenbegleitende Maßnahmen (Lärmschutzwände, Böschungen, Entwässerungsmulden, Pflanzmaßnahmen etc.) vorgesehen.

4.14.2.7 Gradienten

Die A26 entwickelt sich aus dem Höhenverlauf der Rampen im AD HH-Süderelbe und unterquert zunächst die Hafensbahnstrecke. Die dabei vorgesehenen Neigungen betragen bis zu 3,8 %.

Im Anschluss werden der Untenburger Schleusengraben, der Wirtschaftsweg Moorburger Alter Deich und die Moorburger Landscheide unterführt. Wegen der erforderlichen lichten Höhen über den Gewässern und dem Weg erreicht die Gradienten in diesem Bereich eine Höhe zwischen 3,3 und 6,0 m ü. NN. Im weiteren Verlauf ab Bau-km 2+350 bis zur Landesgrenze Niedersachsen (Bau-km 7+949) verläuft die Gradienten aus entwässerungstechnischen Gründen und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes / der Kulturlandschaft überwiegend ohne Längsgefälle auf einer Höhe von 1,95 m. Nur in den Kreuzungsbereichen mit der Moorwettern (Bau-km 3+050 und 7+890) steigt die Gradienten noch einmal auf Höhen bis ca. 4,15 m, damit die artenschutzrechtlich –

v. a. auf die Anforderungen der geschützten Fledermausarten abzielende - erforderliche lichte Höhe über den Gewässern eingehalten wird.

4.14.2.8 Lärmschutz

Zum Lärmschutz ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h auf der A26 vorgesehen, im Abschnitt östlich der Francoper Straße aus technischen Gründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h bzw. 80 km/h. Darüber hinaus ist, bedingt durch die Kurvenradien mit Mindestradien von 3.200 m, gemäß der Richtlinie zur Anlage von Autobahnen (RAA 2008) auch aufgrund sicherheitstechnischer Anforderungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung bei Nässe erforderlich.

Im Bereich der Überführung Francoper Straße / Hinterdeich sind auf einer Länge von ca. 800 m bis zu 6 m hohe Lärmschutzwände zum Schutz der Wohnbevölkerung an der Straße Hinterdeich vor Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm vorgesehen. Zum Schutz der Wohnbebauung am Moorburger Elbdeich sind darüber hinaus bis an die A7 Lärmschutzwände in der Höhe von 4,00 m nördlich der A26 vorgesehen. Außerdem sind an der A7 im Bereich der Querung der Cuxhavener Straße und der Bahnlinie zum Schutz der Wohnbebauung auf einer Länge von bis zu 960 m Lärmschutzwände zwischen 3,00 und 4,00 m vorgesehen.

Um Beeinträchtigungen des Naturschutzgebietes und des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgrütel“ sowie der avifaunistisch wertvollen Bereiche im östlichen Teil des Planungsraums durch Verlärmung infolge des Straßenverkehrs soweit wie möglich zu reduzieren, sind an der Südseite der A26 auf der gesamten Länge von dem Trogbauwerk bis zur Grenze mit Niedersachsen (und darüber hinaus) 4,00 bis 5,25 m hohe Lärmschutzwände über Gradienten vorgesehen, die zugleich dem Schutz der Fledermäuse dienen.

Zum Schutz des Menschen und des Wachtelkönigs als Zielart des Vogelschutzgebietes sind zusätzlich im gesamten Straßenverlauf der A26 der Einbau von offenporigem Asphalt (OPA) und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h zur Lärminderung vorgesehen.

4.14.2.9 Kleintierdurchlässe

Viele Tierarten benutzen Ufer als Ausbreitungskorridore. Durch eine kleintiergerechte Ausgestaltung der Gewässerdurchlässe mit Bermen (ottergerechte Gestaltung der Querungsbauwerke) wird gewährleistet, dass die Uferzonen auch bei Hochwasser noch passierbar sind.

4.14.2.10 Angaben zur Dauer und zum Zeitplan der Baumaßnahmen

Die Baumaßnahmen werden insgesamt mindestens über einen Zeitraum von ca. 6 Jahren andauern, wobei nicht auf allen Flächen gleichzeitig mit Bauaktivitäten zu rechnen ist.

4.14.2.11 Umverlegung der NDO-Mineralölföhrleitung

Im Bereich der geplanten Trasse verläuft, parallel zur A7, eine NDO-Mineralölföhrleitung mit einer Überdeckung von ca. 1,5 m bis ca. 5,0 m. Die Leitung liegt somit im Bereich der Weichschichten und ist hierdurch empfindlich gegenüber Setzungen und anderen vorhabenbedingten Auswirkungen, sodass im Zusammenhang mit der Trassenplanung eine Verlegung der NDO-Mineralölföhrleitung auf einer Gesamtlänge von ca. 1.500 m erforderlich wird. Die Verlegung wird im Horizontalspüßbohrverfahren in der heute bestehenden Trasse in die tiefliegenden Sandschichten unterhalb der Weichschichten ausgeführt. Die verlegte Fernleitung erreicht dabei eine Verlegetiefe von bis zu 14,50 m unter Gelände. Die Horizontalbohrung dient der Sicherung der Leitung im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes und überbrückt dieses bis nördlich über den Moorburger Elbdeich hinaus, von dort erfolgt eine weitere Verlegung im offenen Graben. Nach Einbindung und Inbetriebnahme der neu verlegten Mineralölföhrleitung wird die außer Betrieb genommene Bestandsleitung gereinigt und anschließend stillgelegt und gesichert (ca. 994 m) bzw. rückgebaut (ca. 419 m).

Das Verfahren erfordert im Süden der zu verlegenden Pipeline - am Startpunkt der Bohrung - zwei Arbeitsflächen. Die kleinere BE-Fläche (ca. 875 m²) im Bereich des Eintrittspunktes liegt zwischen dem Entwässerungsgraben der A7 und dem Entwässerungsgraben der Entwässerungsfelder Moorburg Mitte. Die 2. BE-Fläche (ca. 3.230 m²) dient als Materiallager sowie als Flächen für Werkstatt und Bürocontainer. Der Weg zwischen den beiden Flächen wird mit Stahlplatten ertüchtigt. Die Erschließung der BE-Flächen erfolgt über den Untenburger Querweg.

Im Norden der zu verlegenden Pipeline - am Zielpunkt der Bohrung - ist eine weitere BE-Fläche mit einer Größe von ca. 2.450 m² erforderlich. Die Fläche dient der Sicherung des Bohraustrittspunktes gegen Betonitaustritt, der Durchführung des Gestängewechsels, der Materialzwischenlagerung sowie als Schweißplatz. Die Fläche liegt nördlich der Straße Moorburger Elbdeich. Die Erschließung erfolgt über den Altenwerder Hauptdeich. Nördlich dieser BE-Fläche ist eine Montage- und Ablaufbahn zum Vorstrecken der Leitung erforderlich.

4.14.3 Methode und Datengrundlage zur Ermittlung der zu berücksichtigenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie der europäischen Vogelarten

Zutreffend wird im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag die Artenschutzbetrachtung nach den Vorgaben des § 44 Abs. 5 BNatSchG auf die nach europäischem Recht geschützten Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie alle europäischen Vogelarten beschränkt. Bislang gibt es noch keine Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2, auf die sich § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG bezieht.

Da es sich vorliegend um nach § 15 Absatz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, die durch diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 17 Absatz 1 BNatSchG zugelassen werden, sind die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach den Vorgaben des § 44 Absatz 5 BNatSchG zu prüfen.

Zutreffend werden auch im Fachbeitrag bei der fachlichen Prüfung der Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG Vermeidungsmaßnahmen, die am Vorhaben ansetzen und die Entstehung von Beeinträchtigungen verhindern, sowie CEF-Maßnahmen (*Measures to ensure the continued ecological functionality of breeding sites and resting places* = Maßnahmen zur Sicherstellung der kontinuierlichen ökologischen Funktion von Fortpflanzungsstätten und Ruhestätten) einbezogen.

Vermeidungsmaßnahmen sind meist bauwerksbezogene Vorkehrungen, die dazu dienen, negative Wirkungen des Eingriffes zu verhindern (z.B. Querungshilfen wie Brücken- oder Unterführungsbawerke, Lärmschutzvorkehrungen, Kollisionsschutzwände, -zäune, temporäre Einzäunungen, frühzeitige Baufeldräumung außerhalb der Präsenzzeiten der Tiere).

CEF-Maßnahmen stellen dagegen Maßnahmen dar, die negative Wirkungen von Eingriffen durch Gegenmaßnahmen auffangen. Sofern beispielsweise die Brutstätte oder der Rastplatz von Vogelarten durch vorgezogene Maßnahmen in derselben Größe (oder größer) und in derselben Qualität (oder besser) für die betreffende Art im räumlichen Zusammenhang aufrechterhalten werden kann, findet keine Beschädigung der Funktion, Qualität oder Integrität des Habitates statt und das Vorhaben kann ohne Ausnahmeverfahren stattfinden. Im Hinblick auf die Anforderungen an die Funktionserfüllung kann davon ausgegangen werden, dass CEF-Maßnahmen in ausreichendem Umfang und artspezifisch vorzusehen sind und frühzeitig erfolgen müssen, um zum Eingriffszeitpunkt bereits ohne Zeitverzögerung zu funktionieren.

Dabei sind CEF-Maßnahmen in Abhängigkeit der jeweiligen Gefährdung für relevante Arten vorzusehen. Für betriebsbedingte Tötungen, die mit Eingriffsvorhaben verbunden sein können, ist das Tötungsverbot nach § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG maßgebend. Hier gilt es fachlich zu beurteilen, ob systematische resp. signifikante Gefährdungen für die Tiere entstehen, die über das allgemeine Lebensrisiko unter Berücksichtigung der charakteristischen Gegebenheiten des Raumes hinausgehen.

Das Störungsverbot nach § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG wird im Gegensatz zu den anderen beiden Verbotstatbeständen schon in der Formulierung des Absatzes 1 dahingehend eingeschränkt, dass lediglich erhebliche Störungen der lokalen Population verbotsrelevant sind. Es bezieht sich auf Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten und deckt somit den gesamten Lebenszyklus einer Art ab. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Bei der Beurteilung, ob bei einem Vorhaben Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG eintreten, wird im Artenschutzgutachten nachvollziehbar wie folgt vorgegangen: Die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie des Anhangs I der VSchRL werden grundsätzlich auf Artniveau, d.h. Art für Art behandelt. Im Übrigen werden gefährdete oder sehr seltene Vogelarten sowie Arten mit speziellen artbezogenen Habitatansprüchen ebenfalls auf Artniveau behandelt, nicht gefährdete Arten ohne besondere Habitatansprüche werden jedoch in Artengruppen, auch Gilden genannt (z.B. Gehölzbrüter, Offenlandbrüter), zusammengefasst betrachtet. Die in Hamburg vorkommenden besonders zu berücksichtigenden Vogelarten werden in der Anlage 2 c der Hinweise zum Artenschutz (BSU 2014)

aufgelistet. Dabei wurden die Arten nach den Gefährdungskategorien 0 = verschollen (soweit nach Erscheinen der RL wiederentdeckt oder wieder eingewandert), 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, R = extrem selten und V (Vorwarnliste) in die detaillierte Prüfung Bearbeitung einbezogen.

Bei der Prüfung der Verbotstatbestände sind für das planfestgestellte Vorhaben auch die Rastvögel einbezogen worden. Rastplätze nehmen eine wichtige Lebensraumfunktion ein und müssen in diesem Zusammenhang als Ruhestätten nach § 44 BNatSchG eingestuft werden, wenn sie mindestens landesweit bedeutsam sind. Eine landesweite Bedeutung eines Rastgebietes besteht dann, wenn regelmäßig mindestens 2 % des landesweiten Rastbestandes einer Vogelart erreicht wird (ggf. unter Berücksichtigung eines Verantwortungsfaktors, der auch die Relation zum nationalen Rastbestand einbezieht). Die Rastbestände sind allerdings nur für Wat- und Wasservögel bekannt.

Ist ein unvermeidbarer Verbotstatbestand nach § 44 Absatz 1 BNatSchG gegeben, ist eine Prüfung der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Zugriffsverboten gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG erforderlich.

Danach darf u.a. eine Ausnahme zugelassen werden aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert und Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL keine weitergehenden Ausnahmegründe fordert. Art. 16 Abs. 3 der FFH-RL und Art. 9 Abs. 2 der VSchRL sind zu beachten.

Die Datengrundlage für die Ermittlung der relevanten Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL sowie der europäischen Vogelarten bilden vorrangig die aktuellen faunistischen Erhebungen der Fledermäuse von 2015, zur Avifauna und zum Amphibienbestand in 2008, 2009, 2016 und 2017, zu den Artengruppen Reptilien und Libellen von 2017 sowie ältere Gutachten zu dem Vorhaben. Darüber hinaus wurden weitere Daten berücksichtigt, die in den Fachbehörden vorliegen. Das verwendete Datenmaterial ergibt sich aus Ziffer 5.1.2 des Artenschutzberichtes Fledermäuse.

Zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Belange wurde für alle Tier- und Pflanzenarten, für die von Datenlücken auszugehen ist, über die Biotopstruktur des Untersuchungsgebietes eine ergänzende Potenzialanalyse vorgenommen, soweit Datenlücken bezüglich der Direkterfassung der Arten bestanden. Im Rahmen dieser Potenzialanalyse wurde ermittelt, ob ein potenzielles Vorkommen von Tier- und Pflanzenarten im Untersuchungsgebiet abgeleitet werden kann. Ist dieses Potenzial für einzelne Arten gegeben, so wurden sie berücksichtigt und auf mögliche Konflikte mit dem Vorhaben geprüft.

Im Folgenden werden die im Zuge der Kartierungen, der Datenrecherche sowie der Potenzialanalyse ermittelten Pflanzen- und Tierarten des Anhangs IV FFH-RL sowie alle europäischen Vogelarten aufgeführt, die im Hinblick auf das Eintreten der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG geprüft worden sind.

4.14.4 Relevanzprüfung

4.14.4.1 Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Von den im Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie aufgeführten 29 Farn- und Blütenpflanzen weisen nur sechs überhaupt Vorkommen in Norddeutschland auf. Davon konnten Vorkommen von Kriechender Sellerie (*Apium repens*), Sumpf-Glanzkraut (*Liparis loeselii*) und Schwimmendes Froschkraut (*Luronium natans*) aufgrund ihrer Verbreitung bzw. der Biotopausstattung des Untersuchungsraums ausgeschlossen werden. Der Moor-Steinbrech ist bereits zu Anfang des vorigen Jahrhunderts in Norddeutschland ausgestorben. Auch das Vorblattlose Leinkraut (*Thesium ebracteatum*) ist nach derzeitigem Kenntnisstand in Hamburg ausgestorben.

Der Schierlings-Wasserfenchel (*Oenanthe conioides*) ist in Deutschland endemisch und kommt nur an der Elbe und ihren Nebenflüssen im Bereich des Tideeinflusses vor. In dem vom Vorhaben betroffenen Bereich kann auch ein Vorkommen dieser Art ausgeschlossen werden, so dass insgesamt die Verletzung von Zugriffsverboten für Pflanzenarten ausgeschlossen werden kann.

4.14.4.2 Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

In dem Artenschutzgutachten wurden sämtliche Gruppen, die Arten des Anhangs IV der FFH-RL enthalten, im Detail vorgestellt und ein potenzielles Vorkommen der einzelnen Arten geprüft. Vertreter anderer Ordnungen, bspw. der Heuschrecken, werden nicht in den Anhängen der FFH-RL geführt und sind daher nicht Gegenstand des vorliegenden Artenschutzgutachtens.

Zu den Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL zählen Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Fische, Käfer, Libellen, Schmetterlinge, Weichtiere.

Für 44 Säugetierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie gibt bzw. gab es Nachweise in Deutschland. Hiervon wurden 14 Arten bei den faunistischen Erfassungen in 2008 nachgewiesen oder weisen ein Potenzial im Untersuchungsgebiet auf. Diese Arten sind Fischotter, Biber, Haselmaus (aufgrund der Lage der bisher bekannten Vorkommen in Hamburg und des Fehlens geeigneter Biotopstrukturen wird ein Vorkommen der Haselmaus im Untersuchungsraum der A26 jedoch ausgeschlossen; auf eine Konfliktanalyse kann verzichtet werden), Breitflügelfledermaus, Teichfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Kleiner Abendsegler, Abendsegler, Rauhauffledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus und Braunes Langohr. Hinsichtlich der Fledermäuse wurde die Bestandserfassung in 2015 umfangreich und systematisch ergänzt und insoweit die Liste der Fledermausarten, welche den Raum regelmäßig nutzen, aktualisiert. Danach haben Breitflügelfledermaus, Rauhauffledermaus, Zwergfledermaus und Wasserfledermaus sowie nach der Untersuchung 2017 westlich der A7 die Mückenfledermaus im potenziellen Wirkraum des Vorhabens bedeutsame Habitats und könnten insoweit von der Planung der A26 betroffen sein. Auf dieser Basis wurde zusätzlich ein Artenschutzbeitrag Fledermäuse sowie eine ergänzende Artenschutzrechtliche Beurteilung für den Bereich der A7/NDO-Pipeline erstellt. Bezüglich Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Gr. Abendsegler, Kleiner Abendsegler und Teichfledermaus waren aufgrund der seltenen Nutzung des

Raumes durch diese Arten oder weil die Arten gegenüber den Straßenwirkungen unempfindlich sind (Abendsegler) artenschutzrechtliche Konflikte nach § 44 BNatSchG auszuschließen, die übrigen Arten wurden artenschutzrechtlich vertieft geprüft.

Acht Reptilienarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind in Deutschland nachgewiesen. Hiervon könnte einzig die Zauneidechse aufgrund ihrer Verbreitung in dem Untersuchungsgebiet vorkommen. Da es keine Nachweise gibt und die artspezifischen Lebensraumanprüche der Art im Untersuchungsraum nicht erfüllt werden, wird ein Vorkommen der Zauneidechse ausgeschlossen.

Weil artenschutzrechtliche Konflikte nach § 44 BNatSchG entsprechend auszuschließen waren, wurde die Art daher keiner vertieften Konfliktanalyse unterzogen.

Dreizehn in Deutschland vorkommende Amphibienarten stehen auf dem Anhang IV der FFH-Richtlinie. Zu den nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden artenschutzrechtlich relevanten Amphibienarten zählen Kammmolch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte, Laubfrosch, Kleiner Wasserfrosch, Springfrosch und Moorfrosch. Nur hinsichtlich des Moorfrosches ist aufgrund von Kartierungen und Habitategnungen eine Konfliktanalyse erforderlich.

Eine Betroffenheit von Fischarten, die unter den Anhang IV der FFH-Richtlinie fallen, ist für die Grabengewässern des Untersuchungsraums nicht zu erwarten.

Auch für die Käferarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie liegen für das Vorhabensgebiet keine aktuellen Nachweise aus dem Vorhabensgebiet vor. Im Untersuchungsgebiet sind auch im Rahmen einer gutachterlichen Begehung keine Hinweise auf ein Vorkommen des streng geschützten Scharlachkäfers (*Cucujus cinnabarinus*) gefunden worden (vgl. gutachterliche Stellungnahme zum potentiellen Vorkommen von *Cucujus cinnabarinus* vom 22.05.2018, ergänzt am 03.09.2018).

Bei zwei der im Anhang IV der FFH-RL geführten Libellenarten (Grüne Mosaikjungfer (*Aeshna viridis*) und Große Moosjungfer (*Leucorrhinia pectoralis*)) umfasst ihr aktuelles Verbreitungsgebiet den Südosten Hamburgs, wobei Vorkommen der letzten Art aufgrund der Gewässertypen und der Kartierungen ausgeschlossen werden kann.

Aktuelle Nachweise für artenschutzrechtlich relevante Falterarten liegen aus dem Raum des Vorhabens nicht vor. Aufgrund der fehlenden Nachweise aus dem Untersuchungsgebiet und der Kartierungen, den bekannten Nachweisen in Norddeutschland, dem unstillen Vorkommen an der nördlichen Verbreitungsgrenze und dem Fehlen einiger Habitatrequisiten – insbesondere werden zur Verpuppung nicht zu feuchte Stellen mit lockerem Sandboden benötigt – im Untersuchungsgebiet ist von keinem artenschutzrechtlich relevanten Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers im Bereich der Trasse auszugehen.

Es gibt zwei Schneckenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, die im Süßwasser in Deutschland leben. Die Gebänderte Kahnschnecke lebt in Deutschland nur an wenigen Stellen im Einzugsgebiet der Donau. Die zweite Süßwasserschnecke, die Zierliche Tellerschnecke (*Anisus vorticulus*), kommt

sehr verstreut vor und ist in ganz Deutschland nur noch selten anzutreffen. Die zierliche Tellerschnecke konnte auch im unmittelbaren Trassenbereich an 14 Orten nachgewiesen werden. Diesbezüglich wird auf Ziffer 4.14.6.5 (Zierliche Tellerschnecke) verwiesen.

Die dritte Molluskenart ist eine Muschel, die sowohl in Süddeutschland als auch in Hamburg vorkommt. Unter Berücksichtigung der nachgewiesenen Verbreitung innerhalb Hamburgs (nur im Osten und Norden des Stadtgebiets) und der Lebensweise in schnell fließenden Bächen und Flüssen, wird von keinem Vorkommen der Gemeinen Flussmuschel (*Unio crassus*) im Bereich des Vorhabens ausgegangen.

4.14.4.3 Europäische Vogelarten

Nach den Vorgaben des BNatSchG sind alle europäischen Vogelarten, die in Hamburg brüten, artenschutzrechtlich zu berücksichtigen. Dabei werden hinsichtlich der Tiefe der Betrachtung eher seltene, gefährdete oder hoch spezialisierte Arten unterschieden, die auf Artniveau betrachtet werden, und verbreitete, ungefährdete Arten, die auf Gruppenniveau abgehandelt werden. Zur ersten Gruppe gehören alle gefährdeten, extrem seltenen oder auf der Vorwarnliste vermerkten Arten der Roten Liste Hamburgs und des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie. Die nicht gefährdeten Arten ohne besondere Habitatansprüche werden in Artengruppen bzw. Gilden zusammengefasst betrachtet.

Im Vorhabensgebiet sind aus artenschutzrechtlicher Sicht folgende Arten der Roten Liste Hamburgs und des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie von Relevanz:

Blaukehlchen, Eisvogel, Neuntöter, Tüpfelralle, Wachtelkönig, Wespenbussard, Baumfalke, Bekassine, Bluthänfling, Braunkehlchen, Feldlerche, Feldschwirl, Flussregenpfeifer, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Grauschnäpper, Grünspecht, Haussperling, Kiebitz, Kleinspecht, Knäkente, Kuckuck, Mäusebussard, Mehlschwalbe, Nachtigall, Pirol, Rauchschalbe, Rebhuhn, Schleiereule, Sperber, Steinschmätzer, Stieglitz, Sumpfrohrsänger, Teichralle, Turmfalke, Wacholderdrossel, Wasserralle und Wiesenpieper.

Alle nachgewiesenen ungefährdeten Brutvogelarten, die nicht vorgenannt wurden, wurden nachvollziehbar vom Gutachter in Gilden zusammengefasst bearbeitet. Aufgrund der Auswertung der Kartierungen ist mit dem Vorkommen folgender Gilden der ungefährdeten europäischen Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet zu rechnen:

Gehölz- und Gebäudebrüter, gehölbewohnende Frei- und Bodenbrüter, Brutvögel der Acker- und Grünlandbereiche, Brutvögel der Still- und Fließgewässer und Brutvögel der Siedlungsbereiche.

Hinsichtlich der Rastvogellebensräume kann davon ausgegangen werden, dass es ausreichend Ausweichmöglichkeiten gibt. Es ist davon auszugehen, dass es in dem Gebiet keine regional bedeutenden Rastvogelvorkommen gibt, da die Flächen mit regelmäßigen Baumreihen und Feldgehölzen relativ stark strukturiert sind, sodass die offenen Flächen unübersichtlich und relativ klein sind, und

viele Flächen im nördlichen Moorgürtel aktuell Brachen sind und daher eine hohe Vegetation aufweisen, die vielen Rastvögeln keinen geeigneten Lebensraum bieten.

4.14.4.4 Sonstige Arten

Es wurde eingewendet, dass ältere Berichte vor 2000 im Bereich der Moorwettern ein Vorkommen von Flussneunaugen erkannt haben. Im Rahmen der Planänderungsunterlage wurde ein Gutachten zur Fischbestandsentwicklung in den Gewässern des Planungsraums der A26 erstellt. Nach der Auswertung des Gutachtens zu Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen von Fischen im Gewässersystem Moorwettern - Moorburger Landscheide (LIMNOBIOS 2001) und des Gutachtens zur Fischbestandsentwicklung in Gewässern des Planungsraumes (LIMNOBIOS 2015) sind in den Grabengewässern des Untersuchungsraums keine Vorkommen von Fischarten des Anhangs IV der FFH-RL zu erwarten. Die aktuellen Bestandserfassungen in den Gewässern haben außerdem gezeigt, dass das Flussneunauge in der Moorwettern und Moorburger Landscheide nicht mehr vorkommt. Ein Verweis auf ältere Erhebungen zeigt lediglich, dass sich die Population verändert hat und das Flussneunauge nicht mehr nachgewiesen werden kann. Zusätzlich wird mit den vorgesehenen Maßnahmen an der Moorwettern und der Moorburger Landscheide die Aufrechterhaltung von aquatischen und amphibischen Tierwanderungen sichergestellt.

Sofern hinsichtlich des Schlammpeitzgers gefordert wird, vor der Verfüllung der Gewässerabschnitte von Moorwettern und Oberster Untenburger Wetterung eine Elektrofischung durchzuführen und die gefangenen Tiere in andere nicht betroffene Gewässer im Umfeld umzusetzen, so ist dies von der Vorhabensträgerin zugesagt und mittlerweile im Wege der Planänderung in das Maßnahmenblatt 9.3 V übernommen worden.

4.14.5 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, CEF- und FCS-Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen:

- **Fischotter:** Die Querungsbauwerke der A26 über die Moorwettern und die Moorburger Landscheide müssen gemäß FGSV (2008) ottergerecht gestaltet werden: Bauwerk (BW) K 26.22 (Bau-km 1+832), BW K 26.24 (Bau-km 3+050) und BW K 26.29 (Bau-km 7+890) (Maßnahme 11 V des LBP).
- **Biber:** Die Querungsbauwerke der A26 über die Moorwettern und die Moorburger Landscheide müssen gemäß FGSV (2008) bibergerecht gestaltet werden: Bauwerk (BW) K 26.22 (Bau-km 1+832), BW K 26.24 (Bau-km 3+050) und BW K 26.29 (Bau-km 7+890) (Maßnahme 11 V des LBP).
- **Fledermause:** Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.11. bis 30.9.) Endoskopische Untersuchung potenzieller Fledermausquartiere (01.09. – 15.11. Maßnahmen 0 V, 6 V und 9.2 V des LBP)

- Fledermäuse: Verzicht auf Beleuchtung der Baustelle und nächtlich Arbeiten im Bereich von Flugrouten lichtempfindlicher Fledermausarten (Maßnahme 9.2 V des LBP)
- Fledermäuse: Fledermausgerechte Unter- Überführungen, incl. Gehölzstrukturen (Maßnahme 12 V des LBP)
- Moorfrosch: Baufeldfreimachung im Bereich der nachgewiesenen Laichgewässer im Winterhalbjahr (Anfang Oktober bis Ende Februar) – s. Maßnahme 7 V des LBP.
- Moorfrosch: Errichtung temporärer Leit- und Sperrereinrichtungen gemäß BMVBW (2000) mit artspezifischem Überkletterschutz während der Aktivitätszeiten der Amphibien (im Zeitraum Februar bis einschließlich November) im Bereich des für Moorfrösche hochwertigen Kernlebensraums südlich der A26 zwischen Bau-km 1+850 und 2+400 (s. Maßnahme 8 V des LBP).
- Grüne Mosaikjungfer: Umsetzung der Bestände der betroffenen Laichgewässer (Maßnahme 9.4 V des LBP).
- Zierliche Tellerschnecke: Umsetzung der Bestände aus dem nördlichen Teil des Entwässerungsgrabens westlich der A7 (Maßnahme 9.5 V).
- Blaukehlchen: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.7.) (Maßnahme 99.1 V des LBP).
- Neuntöter: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 15.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Wachtelkönig: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.5. bis 30.9.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Bekassine: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.4. bis 31.7.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Bluthänfling: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Braunkehlchen: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.4. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Feldlerche: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.4. bis 15.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Feldschwirl: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Gartenrotschwanz: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 21.4. bis 15.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Gelbspötter: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 31.7.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).

- Grauschnäpper: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.5. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Haussperling: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 15.9.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Kiebitz: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.3. bis 31.7.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Kleinspecht: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.7.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Kuckuck: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Mäusebussard: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.4. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Nachtigall: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.7.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Pirol: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 21.5. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Rauchschwalbe: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 30.9.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Steinschmätzer: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Stieglitz: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.5. bis 30.9.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Sumpfrohsänger: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 21.5. bis 31.7.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Teichralle: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Wiesenpieper: Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 16.4. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).
- Ungefährdete Brutvogelarten (Gildearten): Bauzeitenregelung (keine Baufeldräumung vom 1.3. bis 31.8.) (Maßnahme 9.1 V des LBP).

Zur Vermeidung/Minderung der Beeinträchtigungen des Moorfroschs, verschiedener Fledermausarten und diverser Brutvogelarten (17 Arten) sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die sich kurzfristig im räumlichen Zusammenhang mit den betroffenen Populationen realisieren lassen und dazu führen, dass die ökologische Funktion der Lebensstätten durchgehend gewährleistet bleibt.

CEF-Maßnahmen

- Fledermäuse: Bereitstellen von Fledermausersatzquartieren (Maßnahme 26 A CEF des LBP)
- Moorfrosch: Herstellung von Ersatzgewässern (Maßnahme 21 A des LBP).
- Blaukehlchen: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für vier Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 4 E des LBP).
- Neuntöter: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für fünf Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 1 E des LBP).
- Wachtelkönig: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für fünf Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 1 E und 3 E des LBP)
- Bekassine: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 5 E des LBP).
- Bluthänfling: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für sechs Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 3 E und 1 E des LBP).
- Braunkehlchen: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 1 E des LBP).
- Feldlerche: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für neun Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 5 E und 8 E des LBP).
- Gartenrotschwanz: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für fünf Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 3 E, 4 E, 5 E, 6 E und 8 E des LBP).
- Gelbspötter: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für neun Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 3 E des LBP).
- Grauschnäpper: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für zwei Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 3 E des LBP).
- Kiebitz: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für drei Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 5 E des LBP).
- Sumpfrohrsänger: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für 22 Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 3 E und 4 E des LBP).

Nicht vorgezogen umzusetzende Maßnahmen:

- Feldschwirl: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für vier Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 3 E und 4 E des LBP).

- Kuckuck: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 3 E des LBP).
- Stieglitz: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für 14 Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahmen 3 E und 4 E des LBP).
- Teichralle: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Paar im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 3 E des LBP).
- Wiesenpieper: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für drei Paare im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 5 E des LBP).
- Fledermäuse: Maßnahmen 15 G, 16 G, 17 G, 23 A, 24 A (teilweise)

FCS-Maßnahmen

- Fledermäuse: Entwicklung günstiger Nahrungshabitate für Fledermäuse (Maßnahme 29 A FCS des LBP)

Es wird darüber hinaus auf die Maßnahmentabellen im Anhang des Artenschutzgutachtens Vögel bzw. in den Tabellen in Kap. 3 des ASB Fledermäuse verwiesen. Diese listet alle in der Konfliktanalyse behandelten Arten auf, stellt die Konflikte zusammen und erläutert die notwendigen Maßnahmen.

Als artenschutzrechtliche Maßnahmen werden sechs Flächen bzw. Flächenkomplexe benötigt. Dabei handelt es sich um E1 Moorgürtel, E3 Gut Moor, E4 Curslack, E5 Allermöhe, E6 Kleiner Brook, E8 Wilhelmsburg. Die Fläche E 2 Gauensieker Sand befindet sich nordwestlich in Niedersachsen und dient ausschließlich als Kohärenzmaßnahme. Die Details zu den einzelnen Maßnahmen ergeben sich aus den Maßnahmenblättern.

Die nachfolgende Tabelle aus dem Artenschutzgutachten (Tabelle 34) gibt einen Überblick über die vorgesehenen Maßnahmen:

Art	Flächenbedarf [ha / BP]	Baubedingt [BP]	Betriebsbeding [BP]	Gesamt [BP]	1 E	3 E	4 E	5 E	6 E	8 E
Blauekehlchen	1,7	4	0	4			4 Bau			
Neuntöter	4	3	2	5	3 Bau 2 Betrieb					
Wachtelkönig	10	5	0	5	3 Bau	2 Bau				
Bekassine	2,0	0	1	1				1 Betrieb		
Bluthänfling	1,5	5	1	6	1 Betrieb	5 Bau				
Braunkehlchen	3,5	0	1	1	1 Betrieb					
Feldlerche	3,0	2	7	9				6 Betrieb		2 Bau 1 Betrieb
Feldschwirl	3,3		4	4		3 Betrieb	1 Betrieb			
Gartenrotschwanz	1,7	5	0	5		1 Bau	1 Bau	1 Bau	1 Bau	1 Bau
Gelbspötter	0,14	8	1	9		8 Bau 1 Betrieb				
Grauschnäpper	2,1	2	0	2		2 Bau				
Kiebitz	2,5	3	0	3				3 Bau		
Kuckuck	12,5		1	1		1 Betrieb				
Stieglitz	2,1		14	14		8 Betrieb				
Sumpfrohrsänger	1,1	20	2	22		5 Bau 2 Betrieb		6 Betrieb	15 Bau	
Teichralle	0,07		1	1		1 Betrieb				
Wiesenpieper	4,5		3	3				3 Betrieb		
Summe		57	38	95						

4.14.6 Konfliktanalyse – artenschutzrechtliche Konflikte und notwendige Maßnahmen zu deren Vermeidung

4.14.6.1 Wirkfaktoren

Nachvollziehbar wurden im Rahmen des Artenschutzgutachtens auch die Wirkfaktoren untersucht, die Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG verursachen können. Die Wirkungen des Vorhabens werden in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren unterschieden.

Zu den möglichen baubedingten Wirkfaktoren zählen solche, die die Tötung/Verletzung von Tieren oder ihren Entwicklungsformen führen können, Lebensraumverluste durch temporäre Flächeninanspruchnahmen oder Veränderung der Habitatstruktur, Erschütterungen, Lärmimmissionen und optische Störwirkungen sowie Stoffeinträge in Gewässer. Anlagebedingte Wirkfaktoren können durch die Flächeninanspruchnahmen durch Überbauung/Versiegelung entstehen, durch Barrierewirkung/Zerschneidungseffekte oder Störwirkungen durch vertikale Strukturen. Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind Lärmimmissionen, optische Störwirkungen, Schadstoffimmissionen und Individuenverluste durch Kollisionen. Die Details der Wirkfaktoren sind auf S. 63 ff. des Artenschutzgutachtens detailliert dargestellt.

4.14.6.2 Säugetiere des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

4.14.6.2.1 Fischotter

Der Fischotter besiedelt alle vom Wasser beeinflussten Lebensräume von der Meeresküste über Ströme, Flüsse, Bäche, Seen und Teiche bis zu Sumpf- und Bruchflächen. Eigentlicher Lebensraum

sind die Uferbereiche, von deren Strukturausprägung und -vielfalt (Ufermorphologie, Uferbewuchs) die Nutzbarkeit durch den Fischotter abhängig ist.

Die Art ist weitgehend dämmerungs- und nachtaktiv. Die Aktionsräume sind sehr groß, wobei die Größe erheblichen Schwankungen unterliegen kann. Weibchen besiedeln ein Revier von 5 x 7 km Fläche innerhalb größerer Reviere adulter Männchen. Diese können 20 km und mehr in einer Nacht zurücklegen. Wanderungen erfolgen zumeist entlang von Gewässern, sie können aber auch längere Landstrecken umfassen.

Fischotter ernähren sich u.a. von Fischen, Amphibien, Reptilien, Krebstieren, Mollusken, Insekten, Vögeln und Säugetieren, deren jeweiligen Anteile in der Nahrungszusammensetzung jahreszeitlich variieren.

Baue und Verstecke legt der Fischotter zumeist gewässernah an. Als Verstecke dienen neben Erdbauen (z.B. Fuchs-, Dach- oder Bisambauen) vor allem Röhricht-, Steinhaufen oder auch Weiden- und Schilfdickichte.

Der Fischotter hat keine feste Paarungszeit, sodass Jungtiere das gesamte Jahr über angetroffen werden können.

Die Elbe und deren Nebenflüsse stellen zurzeit eine wichtige Ausbreitungsachse aus den Verbreitungsschwerpunkten im Osten Deutschlands dar.

Es lagen bis 2015 noch keine Nachweise des Fischotters aus dem Untersuchungsgebiet vor. Ein Nachweis lag jedoch bereits aus der Este südlich von Buxtehude vor. In 2015 gelangen zwei Nachweise des Fischotters im Untersuchungsgebiet. Der Fischotter wurde an einem Rückhaltebecken östlich der A7 beobachtet. Außerdem wurde Kot im Bereich der Trasse an der Brücke der Francoper Straße über die Moorwettern gefunden. Wanderungen erfolgen in der Regel entlang von Gewässern, obwohl sie auch über längere Landstrecken wandern können. Die Bedeutung der Moorwettern als Wander- und Ausbreitungskorridor für den Fischotter ist durch den aktuellen Nachweis bestätigt worden. Die potenziellen Hauptwanderstrecken des Fischotters im Bereich der Trasse sind in Abbildung 2 (Artenschutzgutachten S. 68) dargestellt. Dieses sind die Bereiche mit Konfliktpotenzial.

Durch den Bau der A26 werden die Moorwettern und andere Gewässer gequert. In den Kreuzungsbereichen kann es auf der Straße zu Kollisionen und dem Tod des Fischotters kommen. Diese Individuenverluste durch Kollisionen im Straßenverkehr lassen sich durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Ziffer 4.14.5) wirksam verhindern.

Aufgrund der relativ langsamen Geschwindigkeiten der Baufahrzeuge auf der Baustelle kann eine baubedingte Tötung von einzelnen nächtlich wandernden Fischottern nahezu ausgeschlossen werden.

Bau- und betriebsbedingte Störungen des Fischotters können ausgeschlossen werden, da die Art nicht sehr empfindlich reagiert und die Fischotter überwiegend nächtlich aktiv sind. Darüber hinaus schirmen 4-6 m hohe Lärmschutzwände an mehreren Abschnitten des Vorhabens die potenziellen Wanderwege von Störreizen des Verkehrs ab.

Aufgrund des Fehlens von geeigneten Habitatstrukturen für Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich des Vorhabens kann eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden.

Fluchtklappen für auf die Fahrbahn gekommene Fischotter werden aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht für erforderlich angesehen. Jeweils 100 m beidseitig der Bauwerke sind Leiteinrichtungen und Kollisionsschutz vorgesehen. Bei den drei Bauwerken übernehmen teilweise vier Meter hohe Lärmschutzwände die Funktionen der Otterschutzzäune. Otterschutzzäune sind gemäß FGSV (2008) mindestens 1,6 m hoch, besitzen eine Maschenweite von höchstens 4 cm und sind 50 cm tief in den Boden eingelassen. Dies wird von den vorgesehenen Einrichtungen erfüllt.

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen des Artenschutzgutachtens S. 67 ff. verwiesen.

Selbst wenn sich die größten Gefahren aus den potentiellen Hautwanderstrecken im Bereich der geplanten A26 ergeben, so ist deutlich erkennbar, dass Kollisionen mit den geplanten Maßnahmen, wie Querungsmöglichkeiten und Verhinderung der Querung an anderen Stellen, vermieden werden. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Art Fischotter zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.14.6.2.2 Biber

Der Biber ist eine Charakterart großer Flussauen, in denen er bevorzugt Weichholzaunen und Altarme besiedelt. Als Lebensraum dienen zudem Seen, kleinere Fließgewässer sowie Sekundärlebensräume wie Meliorationsgräben, Teichanlagen und stillgelegte, wassergefüllte Restlöcher in Tagebaufolgelandschaften. Voraussetzungen für die Besiedlung ist ein gutes Nahrungsangebot insbesondere im Winter, eine ausreichende Wasserführung (die vom Biber bei Bedarf durch Gewässer-aufstau regulierend gestaltet wird, sog. „Biberdämme“) sowie für die Bauanlage geeignete, grabbare Ufer. Die Größe von Biberrevieren ist v. a. von der Menge der am Ufer zur Verfügung stehenden Gehölze abhängig. Sie schwankt von 0,5 bis 1 km bei optimaler Gehölzausstattung bis hin zu 3 bis 5 km in Gewässern mit nur schmalen und lückigen Gehölzstreifen am Ufer. Beim Elbebiber (eigene Unterart - *Castor fiber albicus*) umfassen die Reviere vermutlich 1-3 Flusskilometer (KAISER 2002). Der Biber ernährt sich rein vegetarisch. Während sie im Sommer von Wasserpflanzen und Kräutern leben, fällen Biber Gehölze (Durchmesser meist bis 5 cm) entlang von Gewässeruferrn, die unter Wasser als Nahrung für den Winter aufbewahrt werden (BFN 2004, KAISER 2002). Abgesehen von der Ausbreitungswanderung auf der auch Land überquert wird, finden die meisten Aktivitäten in einem schmalen Streifen (meist bis 20 m breiter Uferstreifen) entlang von Gewässern statt.

Es liegen derzeit noch keine Nachweise des Bibers aus dem Untersuchungsgebiet vor. Ein Totfund in 2009 und Fraßspuren bei einer Biberkartierung in 2011 zeigen zumindest ein Revier in der Alten Süderelbe an. Der Biber ist elbabwärts somit schon im Westen von Hamburg angekommen. Die Population oberhalb ist sehr groß, sodass mit einem verstärkten Einwandern des Bibers in Hamburg

zu rechnen ist. Zwar bieten die tideabhängigen Bereiche der Elbe keinen geeigneten Lebensraum für die Art, jedoch kann er die Nebengewässer besiedeln. Die oben erwähnten Nachweise befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben. Es ist davon auszugehen, dass wandernde Biber das Gebiet über die Moorwettern erreichen können. Wanderungen erfolgen in der Regel entlang von Gewässern, obwohl sie auch über Landstrecken wandern können. Eine Bedeutung der Moorwettern und der Moorburger Landscheide und weiterer Gräben im Vorhabengebiet als Wander- und Ausbreitungskorridor für den Biber kann daher nicht ausgeschlossen werden. Die potenziellen Hauptwanderstrecken des Bibers im Bereich der Trasse sind die beiden breiten Gräben Moorwettern und Moorburger Landscheide, die sowohl ein Nord-Süd als auch eine Ost-West Wanderung ermöglichen. Die potenziellen Wanderkorridore im Vorhabensbereich sind identisch mit denen des Fischotters und werden in der Karte im Fischotterkapitel dargestellt.

Durch den Bau der A26 werden die Moorwettern und die Moorburger Landscheide an drei Stellen quert, die ein Potenzial für eine Bedeutung als Ausbreitungskorridor für den Biber besitzen. In den Kreuzungsbereichen kann es auf der Straße zu Kollisionen und dem Tod des Bibers kommen. Diese Individuenverluste durch Kollisionen im Straßenverkehr lassen sich durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Ziffer 4.14.5) wirksam verhindern. Im Rahmen der ersten Planänderung wurde das Artenschutzgutachten hinsichtlich des Bibers in der Konfliktbewältigung ergänzt. Die erste Planänderung beinhaltet zusätzlich umfangreiche Aufweitungen der Brückenbauwerke über die Moorwettern, den Moorburger Alten Deich und den Untenburger Schleusengraben. Diese erfüllen die Anforderungen von Biber und auch Fischotter an Querungshilfen, um die Zerschneidungswirkung der Trasse zu minimieren. Durch Umsetzung der Leiteinrichtungen in Verbindung mit artgerechten Querungsbauwerken, können Verluste des Bibers und Fischotters durch Kollisionen mit dem Verkehr auf der A26 weitestgehend verhindert werden, sodass eine vorhabensbedingte systematische Gefährdung ausgeschlossen werden kann.

Aufgrund der relativ langsamen Geschwindigkeiten der Baufahrzeuge auf der Baustelle kann eine baubedingte Tötung von einzelnen wandernden Bibern und Fischottern nahezu ausgeschlossen werden. Hinsichtlich baubedingter Störreize durch Licht- oder Lärmemissionen ist diese Art als relativ unempfindlich einzustufen, da sie sich bei der allgemeinen Ausbreitung in Deutschland in den letzten Jahrzehnten auch in Großstädten angesiedelt hat, z.B. Berlin und München. Bau- und betriebsbedingte Störungen des Bibers können somit ausgeschlossen werden, da die Art nicht sehr empfindlich reagiert und der Biber überwiegend nachts aktiv ist.

Die Durchgängigkeit des Gewässersystems als potenzieller Wanderkorridor für Biber wird durch die Anlage von biberberechtigten Querungsbauwerken gewährleistet, sodass relevante Zerschneidungseffekte durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können.

Aufgrund des Fehlens von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Bereich des Vorhabens kann eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen des Artenschutzgutachtens S. 70 ff. verwiesen.

Wie dargestellt, können die in Rede stehenden potentiellen Beeinträchtigungen insbesondere durch die vorgesehenen Querungsmöglichkeiten sowie die Verhinderung der Querung an anderen Stellen vermieden werden. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Art Biber zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.14.6.2.3 Fledermausarten ohne signifikante Vorkommen/ohne Beeinträchtigungen im Sinne von § 44 Abs. 1 BNatSchG

Die Fledermausarten Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus und Teichfledermaus sowie Großer Abendsegler und Kleiner Abendsegler sind nicht signifikant betroffen, weil sie im Wirkraum des Vorhabens entweder unbedeutende Vorkommen besitzen bzw. sehr wenig aktiv sind (erstere Arten) oder sind nicht planungsrelevant, weil unempfindlich gegen die Wirkungen der A26 sind (z.B. hochfliegende Arten wie die Abendsegler). Bezüglich einer näheren Darstellung des Vorkommens im Umfeld des Vorhabens und bezüglich näherer Kennzeichnung der Ökologie der Arten wird auf die Artenschutzbeiträge (Unterlage 12.6) verwiesen.

Das Braune Langohr findet sowohl in Wäldern wie auch im Siedlungsbereich günstige Lebensbedingungen; die Spezialisierung ist gering. Es werden die unterschiedlichsten Jagd- und Quartiertypen angenommen. MESCHÉDE & HELLER (2000, S. 144) sprechen von einer „schnellen und erfolgreichen Besiedlung von Nistkästen“ und charakterisieren die Art weiterhin als „Pionierart“. Sommerquartiere werden regelmäßig gewechselt. Das Braune Langohr zählt zu den passiv akustisch ortenden Arten, die neben der Echoortung als Jagdstrategie genutzt wird. Die Art meidet lärmintensive, straßennahe Bereiche. Weiterhin besteht eine Empfindlichkeit gegenüber Lichteinwirkungen in Jagdhabitaten / auf Flugrouten. Aufgrund der Seltenheit der Nachweise ist nicht von einer Wochenstube im näheren Umfeld auszugehen; ein Quartier wurde im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen.

Die Fransenfledermaus ist in strukturreichen Wald- und Halboffenlandgebieten einschließlich der Siedlungsrandzonen regelmäßig anzutreffen. Neben der Zwergfledermaus gilt sie gemeinhin als relativ verbreitet. Die Fransenfledermaus wurde mit je einem Rufkontakt am Standort ST 68 nachgewiesen. Die Art nutzt den Untersuchungsraum nur sporadisch; bedeutsame Funktionsräume (Flugrouten, Jagdgebiete) sind nicht abzuleiten. Ein Quartier wurde im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Aufgrund der Seltenheit der Nachweise ist nicht von einer Wochenstube im näheren Umfeld auszugehen.

Der Große Abendsegler ist eine typische Waldfledermaus, die sowohl im Sommer als auch im Winter häufig Baumhöhlen, bevorzugt alte Spechthöhlen, als Quartier nutzt (DIETZ & SIMON 2003, S. 2). Vereinzelt werden auch Fledermauskästen oder Gebäude, in Südeuropa auch Höhlen, als Wochenstuben aufgesucht. Der Große Abendsegler wurde mittels mobilen Detektoren flächendeckend in vergleichsweise geringen Frequenzen nachgewiesen und zählt mit ca. 6% aller Rufe (trotz lauter und gut erfassbarer Rufe) zu den mäßig häufigen Arten im Untersuchungsgebiet. Es wird davon

ausgegangen, dass die Art das gesamte Untersuchungsgebiet an geeigneten Stellen bejagt. Quartiere wurden nicht nachgewiesen. Aufgrund des großen Aktionsradius der Art und der vergleichsweise geringen Frequenz befinden sich Quartiere vermutlich trassenfern.

Die Sommerquartiere des Kleinen Abendseglers befinden sich überwiegend in Baumhöhlen oder -spalten, zum Teil in großer Höhe, seltener an Gebäuden. Dabei wechseln Wochenstuben wie Einzeltiere in unregelmäßigen Zeitabständen das Quartier. Die Art zählt wie der Große Abendsegler zu den schnell und überwiegend hoch fliegenden, z. T. im freien Luftraum über den Kronen jagenden Arten. Von einem Überflug der Trasse in größerer Höhe kann im Allgemeinen ausgegangen werden. Sie orientieren sich dennoch häufig an Strukturen, z. B. am Waldrand. Der Kleine Abendsegler wurde mit insgesamt 7 Rufkontakten an den Standorten ST 10, 11, 23, 42, 64 und 70 nachgewiesen. Die Art nutzt den Untersuchungsraum nur sporadisch, bedeutsame Funktionsräume (Flugrouten, Jagdgebiete) sind daraus nicht abzuleiten. Ein Quartier wurde im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Aufgrund der Seltenheit der Nachweise ist nicht von einer Wochenstube im näheren Umfeld auszugehen.

Die kleinste Fledermausart Europas wird erst seit 1990 von der Zwergfledermaus getrennt. Bislang wurden Quartiere der Mückenfledermaus an Gebäuden, Jagdkanzeln, in Baumhöhlen und Fledermauskästen nachgewiesen; Quartiernachweise erfolgen bislang meist an Gebäuden. Ähnlich der Zwergfledermaus werden alle Vegetationsschichten im schnellen, wendigen Flug in einer Höhe von 3 - 6 m bejagt. Im Vergleich zur Zwergfledermaus jagt die Art kleinräumige rund näher an der Vegetation; oft unter überhängenden Ästen an Gewässern, engen Vegetationslücken im Wald, über Kleingewässern, aber auch frei über größeren Gewässern. Eine besondere Kollisionsgefährdung mit Fahrzeugverkehr besteht im Allgemeinen nicht (FÖA 2011, S 46). Aufgrund ihrer Orientierung an Lichtquellen ist die Mückenfledermaus unter bestimmten Bedingungen, z.B. bei stationären Lichtquellen im Straßenbereich, an denen sich Insekten sammeln, u.U. kollisionsgefährdet. Die Mückenfledermaus wurde mit insgesamt 40 Rufkontakten an 20 Standorten des Untersuchungsgebietes nachgewiesen (ca. 2% aller Rufe). Ein standörtlicher Verbreitungsschwerpunkt wurde nicht identifiziert. Die Art nutzt den Untersuchungsraum sporadisch, bedeutsame Funktionsräume (Flugrouten, Jagdgebiete der Kat. A) sind daraus nicht abzuleiten. Ein Wochenstubenquartier wurde im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Aufgrund der Seltenheit der Nachweise ist nicht von einer Wochenstube im näheren Umfeld auszugehen.

Die Teichfledermaus ist eine hauptsächlich gebäudebewohnende Art, welche ihre Quartiere an oder in Gebäuden wie Wohnhäusern, Ställen oder Kirchen bezieht. Neben dem Wochenstubenquartier werden häufig noch Ausweichquartiere in der Umgebung genutzt. Zwischen Quartier und Jagdgebiet orientiert sich die Art stark an linearen Strukturen und fliegt überwiegend strukturgebunden in Höhen von 1-5 m. Der Jagdflug erfolgt meist in geringen Höhen (bis 0,1 m) gradlinig und schnell über den Wasserflächen. Die Teichfledermaus wurde mit insgesamt 21 Rufkontakten an 9 Standorten nachgewiesen (ca. 1% aller Rufe). Ein standörtlicher Verbreitungsschwerpunkt wurde nicht identifiziert. Die Art nutzt den Untersuchungsraum sporadisch, bedeutsame Funktionsräume (Flugrouten, Jagdgebiete der Kat. A) sind daraus nicht abzuleiten. Ein Quartier wurde im Untersuchungsgebiet nicht

nachgewiesen. Aufgrund der Seltenheit der Nachweise ist nicht von einer Wochenstube im näheren Umfeld auszugehen.

Das Braune Langohr, die Fransenfledermaus und der Kleine Abendsegler nutzen den Untersuchungsraum nur sporadisch; bedeutsame Funktionsräume (Flugrouten, Jagdgebiete) sind nicht abzuleiten. Ein Quartier wurde im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Aufgrund der Seltenheit der Nachweise ist nicht von einer Wochenstube im näheren Umfeld und einer damit einhergehenden Gefährdung durch die Autobahn auszugehen.

Folgende Einwendungen bezogen sich allgemein auf Fledermäuse:

- Es wurde eingewendet, dass in Untersuchungen der Fledermäuse festgestellt wurde, dass die Fledermäuse die geplante Autobahn im Breitfrontzug queren. Es wären praktisch an allen untersuchten Stellen Fledermäuse festgestellt worden. Dennoch seien nur wenige Querungshilfen geplant, die sich nicht regelmäßig über die geplante Autobahntrasse verteilen. Es seien mehr Querungshilfen erforderlich und regelmäßige Abstände derselben - keine Abstände von 2,6 km bei 8 km Gesamtlänge der A26 West auf Hamburger Gebiet. Die Vorhabensträgerin hat richtigerweise dazu ausgeführt, dass die Fledermausuntersuchungen außer bedeutsamen Konzentrationspunkten von Flugbewegungen (Naturschutz fachlich bedeutende Flugrouten) ein diffuses Flugverhalten vor allem der Zwergfledermaus festgestellt haben, welche entsprechend ihrer breiten Nahrungsnische neben einer Vielzahl von naturnahen Habitaten im Moorgürtel auch die naturfernen, kulturbedingten Habitate bzw. Nutzungen der Intensivobstflächen mit ihrem zeitlich und räumlich extrem wechselnden Nahrungsangebot nach Nahrung absucht. Der Überflug geschieht dabei insbesondere im mittleren Abschnitt der Trasse nicht orientiert an der vorhandenen Landschaftsstruktur und ist insbesondere nicht linear ausgeprägt. Vielmehr sind es Einzelbäume oder kleinere Gehölzstrukturen in der ansonsten strukturarmen Landschaft, die zur Orientierung des Fledermausflugs genutzt werden. Dieses im Fledermauskundlichen Beitrag (FÖA 2016) beschriebene Nutzungsverhalten stellt keinen Breitfrontzug dar. Um Zerschneidungswirkungen und insbesondere das Tötungsrisiko auf ein so geringes Maß wie möglich zu begrenzen, sind verschiedene Vermeidungsmaßnahmen, Querungshilfen und Leit- und Sperreinrichtungen sowie die Pflanzung von Leitstrukturen, vorgesehen. Die Zahl und Dichte der geplanten Querungshilfen orientiert sich streng an den Befunden der Fledermauskundlichen Bestandserfassung und der sich daraus ergebenden Beurteilung und Entwicklungsprognose im Artenschutzgutachten Fledermäuse. Dort wird eingehend dargestellt, an welchen Stellen Fledermausquerungshilfen erforderlich und wirksam sind. Zur Beurteilung wurden neben den Erkenntnissen der Geländeuntersuchungen die einschlägigen fachlichen Standards (Arbeitshilfe „Fledermäuse und Verkehr“, FÖA 2011 und Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ des LBV-SH 2011) herangezogen. Die verschiedenen ineinandergreifenden Maßnahmen verhindern ein niedriges Einfliegen in den Straßenraum und ermöglichen einen Wechsel für die niedrigfliegenden Individuen bzw. Arten über die Straße hinweg. Die Maßnahmen entsprechen hinsichtlich der Art der Ausführung, ihrer Lage und Dichte den Empfehlungen der einschlägigen Leitfäden und Hinweispapiere.

Sofern die Definition des Begriffs „Flugroute“ von Einwendern kritisiert wurde, hat die Vorhabensträgerin plausibel verdeutlicht, dass es für die Vermeidung des Tötungsverbots bei Fledermäusen auf die Ermittlung des tatsächlichen Flugverhaltens im Untersuchungsgebiet sowie den daraus resultierenden Schlüssen ankommt. Dies wird mithilfe der durchgeführten Bestandserfassung (und im dazugehörigen Bericht der Fledermausuntersuchung 2015, in Anhang 6, Unterlage 17.2 dezidiert und nachvollziehbar dargestellt) und geplanten Maßnahmen erreicht.

Weiterhin dienen Lärmschutzwände nicht als Querungshilfen für einige Fledermausarten, sondern dienen in Verbindung mit diesen Querungshilfen als Leit- und Sperrrichtungen. Lärmschutzwände können verhindern, dass Fledermäuse von den Seiten niedrig in den Straßenraum einfliegen; sie tragen insoweit ihren Teil zum Schutz der Fledermäuse gegenüber Kollisionen bei. Fallenwirkungen entstehen durch die geplanten Leitstrukturen und Querungshilfen nicht. Die Leitstrukturen binden die Querungshilfen an die umgebende Landschaft und die geeigneten Lebensräume an. Tiere, die dort entlangwandern und in Obstbaubereiche gelangen, können und werden den Leitstrukturen weiter folgen, bis sie geeignete Habitate jenseits des Obstbaubereichs finden. Die Querungshilfen sollen u.a. den Biotopverbund stärken und für möglichst alle Tiergruppen die Lebensräume nördlich und südlich der Trasse verbinden.

- Von Einwendern wurde bemängelt, dass die verwendete Methode der Datenerhebung nach dem Leitfaden für Schleswig-Holstein erfolgte und bei der Auswertung die Methode des Leitfadens des BMVBS mit Stundenmittelwerten angewendet wurden: Der vorhandene Stichprobenumfang sei dafür ungeeignet. Es würde bei der einheitlichen Anwendung einer Methode erheblich mehr Flugrouten festgestellt werden. Die Vorhabensträgerin hat plausibel und nachvollziehbar erklärt, dass die Ermittlung von bedeutsamen Flugrouten für Fledermäuse methodisch nur begrenzt normier- bzw. standardisierbar ist. Soweit die verschiedenen Leitfäden und Arbeitshilfen diesbezüglich Hinweise geben, sind diese grundsätzlich bezogen auf den Einzelfall auf ihre Anwendbarkeit zu überprüfen; die Ergebnisse müssen gegebenenfalls justiert werden, wobei die Erfahrungswerte der Fledermauskundler für die Bewertung nach wie vor unverzichtbar als Ergänzung sind. Weil die Bewertungsmethode nicht normiert ist, wurden die für die Bewertung herangezogenen Kriterien und die Bewertung selbst mit der zuständigen Naturschutzbehörde (BUE) abgestimmt. Die Fledermausuntersuchungen an der A26 stützen sich im Wesentlichen auf Detektoruntersuchungen, wobei ein Methodenmix aus Erfassungen mit mobilen Detektoren und Erfassungen mit stationären Voll-Spektrum-Erfassungsgaräten (Batcorder) zum Einsatz kam. Diese Daten sind nach ihrer Art bzw. ihrem Typus uneingeschränkt geeignet für die Auswertung nach den Kriterien des Leitfadens Schleswig Holstein als auch nach denen der Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr (FÖA 2011). Anders als beim Leitfaden Schleswig Holstein werden nach dem Leitfaden Fledermäuse und Verkehr zusätzlich Aspekte der zeitlichen Verteilung der Beobachtungen der Fledermäuse im Nachtverlauf berücksichtigt, was eine bessere Unterscheidung von Flugaktivität aufgrund von Jagdverhalten gegenüber der Flugaktivität auf Flugrouten zulässt. Zudem erfolgt die Bewertung nach der Methode der Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr (FÖA 2011) gegenüber der Methodik Schleswig Holstein streng artbezogen (Art-für-Art-Bewertung); sie liefert insoweit eine für die anschließende artenschutzrechtliche Bewertung fachlich

„schärfere“ Beurteilungsgrundlage. Hierin liegen auch die Gründe, warum die Erstbewertung, welche KIFL ausschließlich nach dem schleswig-holsteinischen Leitfaden ohne weitere Artdifferenzierung vornahm, wesentlich häufiger als nach der kombinierten Methode zu der Bewertung führte, dass es sich um eine Flugroute handelt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich vollumfänglich den Ausführungen zur Methodik der Datenerhebung und Auswertung der Ergebnisse an. Die umgesetzte Art der Methodik und Auswertung der Ergebnisse führt zu einer aus artenschutzrechtlicher Bewertung genaueren Beurteilungsgrundlage, als die ausschließliche Anwendung eines Leitfadens oder einer Arbeitshilfe. Der individuelle Einzelfall, der bei einem geplanten Vorhaben zu betrachten ist, wurde hier in besonderem Maße berücksichtigt.

Kritikpunkt in Einwendungen war, dass unzureichende Untersuchungen der Fledermausbestände und Maßnahmen in den Bauabschnitten 4a, 3 und 2 zu einer verschlechterten Population der verschiedenen Fledermausarten führten, die hier zu berücksichtigen seien. Derartige Untersuchungen bezüglich der Population von Fledermäusen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in anderen Bauabschnitten, sind in den dort erfolgten Verfahren durchgeführt und abgewogen worden. Auswirkungen auf den Abschnitt 4, die hier über die vorgenommene Ermittlung hinaus zu berücksichtigen wären, sind nicht ersichtlich.

Sofern in Einwendungen auf die Nutzung von Flugrouten in lichten Waldbeständen hingewiesen wurde, ist festzustellen, dass ein Bezug zu den Verhältnissen im Untersuchungsraum der A26 besteht. Wälder und ihre spezifischen Fledermausgemeinschaften sind im Bereich der A26 nicht betroffen.

- In Einwendungen ist bemängelt worden, dass Aussagen zu Fledermäusen in verschiedenen Bestandteilen der Antragsunterlagen enthalten sind. Dies ist jedoch unproblematisch, da die Antragsunterlagen als Einheit anzusehen sind und sich aus den Antragsunterlagen auch keine Widersprüche ergeben.

- Das Schutzkonzept für die Fledermäuse ist nicht ausreichend nachvollziehbar. Es ist erforderlich, dass die Umweltbehörde einer Ausnahme nach § 45 BNatSchG für die Zwergfledermaus zustimmt. Um dies beurteilen zu können, bitten wir, das zugrundeliegende Schutzkonzept für die Fledermäuse übersichtlich auf einer Karte mit kurzem Erläuterungstext darzustellen.

Vorhabensträgerin: *Die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Konflikte und die Planung des Schutzkonzeptes für Fledermäuse wurde in enger Kommunikation und Abstimmung mit der Naturschutzbehörde vorgenommen. Über das Schutzkonzept und seine Bestandteile wurde bereits Einigkeit erzielt. Das Schutzkonzept für Fledermäuse wird zum besseren Verständnis in einer eigenen thematischen Karte dargestellt und der BUE vorgelegt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Schutzkonzept ist aus den Antragsunterlagen ausführlich ersichtlich und hinreichend nachvollziehbar dargestellt. Auch die von der Behörde für Umwelt und Energie gestellten Anforderungen an die artenschutzfachliche Überprüfung der Auswirkungen wurden in den Antragsunterlagen berücksichtigt. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG**

i.V.m. § 8 HmbBNatSchAG die zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Einvernehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen. Diese hat ihr Einvernehmen erteilt, vgl. Ziffer 3.4 dieses Beschlusses.

- Es wird gerügt, dass die Unterlage 12.6 maßgeblich auf einer reinen Potenzialabschätzung beruht. Im Hinblick auf die für Fledermausarten vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wird hingewiesen auf die inzwischen lauter werdenden Zweifel im Hinblick auf die Effektivität von Querungshilfen. Es ist davon auszugehen, dass die rechtlichen Anforderungen der FFH-Richtlinie nicht gänzlich erfüllt werden können, sondern vielmehr eine Ausnahmeprüfung erforderlich ist.

Vorhabensträgerin: Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag wurde auf der Grundlage von umfassenden Kartierungen der Fledermäuse, Vögel und Amphibien erarbeitet. Zusätzlich zu den für das Vorhaben durchgeführten Erfassungen wurden veröffentlichte Daten in Publikationen und Büchern ausgewertet und eine Abfrage bei der Fachbehörde durchgeführt. Darüber hinaus wurden vorliegende, im Rahmen anderer Planvorhaben erhobene Daten ausgewertet. Artenschutzrechtlich relevante Arten aus Gruppen, von denen keine aktuellen Daten aus dem Gebiet vorlagen, wurden anhand ihrer bekannten Verbreitung, der Biotopausstattung des Untersuchungsgebiets und der Ökologie der Arten in einer Relevanzprüfung (Kapitel 5 der Unterlage 12.6) eingehend betrachtet. Hierzu wurde die einschlägige Literatur insbesondere aus Hamburg und Niedersachsen, aber auch Werke, die sich auf ganz Deutschland beziehen, herangezogen. Im Sinne des Vorsorgeprinzips wird bei der Potenzialabschätzung davon ausgegangen, dass bei Übereinstimmung von Lebensraumsprüchen und Habitatqualität der Biotoptypen diejenigen Arten, in deren Verbreitungsgebiet das Plangebiet liegt, auch in den ihnen zusagenden Habitaten vorkommen, soweit keine aktuellen Erkenntnisse dagegen sprechen.

Die Autoren Berthinussen und Altringham kommen in ihrer kurzen Untersuchung zu dem Schluss, dass Unterführungen, die an der ursprünglichen Flugroute liegen, gut angenommen werden. Kritisiert wird in der zitierten Veröffentlichung die Wirksamkeit von „bat gtries“, d.h. von Gerüsten oder Gestellen über Trassen, die in Deutschland schon seit Langem als unwirksam gelten. Auf die Wirksamkeit der in Deutschland üblichen überführenden Querungshilfen wird in der Untersuchung aus Großbritannien nur insofern eingegangen, als dass behauptet wird, dass sie bisher noch nicht auf ihre Wirksamkeit überprüft wurden.

Auf der Grundlage des aktuellen Wissenstandes, der auf diversen Untersuchungen und dem Forschungsvorhaben des BMVBS zur Fledermausproblematik an Verkehrswegen basiert, kann davon ausgegangen werden, dass die vorgesehenen Querungshilfen ihre Funktion erfüllen werden.

Im Rahmen der Aktualisierung der Kartierungen wurde 2015 eine erneute umfangreiche Kartierung der Fledermäuse durchgeführt und die Ergebnisse wurden in einem separaten Artenschutzbeitrag Fledermäuse aufgenommen. Als Ergebnis der Konfliktanalyse wurde mit der ersten und zweiten

Planänderungsunterlage zur Vermeidung von Beeinträchtigungen eine Aufweitung der bisher geplanten Unterführungen sowie zusätzliche Fledermausquerungshilfen, die eine Überführung der Fledermausleitstrukturen ermöglichen, geplant.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Mit der 2015 durchgeführte Aktualisierung der Kartierungen wird dem Kritikpunkt der Potenzialabschätzung abgeholfen. Die ermittelten Daten finden sich in dem separaten Fledermausgutachten wieder. Weiterhin wird mit den beantragten Planänderungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen, insbesondere der Aufweitung der geplanten Unterführungen sowie zusätzlichen Fledermausquerungshilfen und –leitstrukturen, den rechtlichen Anforderungen der FFH-Richtlinie hinreichend Rechnung getragen. Details dazu ergeben sich aus der ergänzenden artenschutzrechtlichen Beurteilung hinsichtlich der Fledermäuse.

- Auf Grünlandflächen zwischen Bahndamm und Waltershofer Straße soll sich ein Jagdhabitat befinden, so dass auch dort auf der gesamte Breite zwischen Bahndamm und Waltershofer Straße eine Irritationsschutzwand von 4 m Höhe ausgeführt werden müsste, um Kollisionen von Fledermäusen mit vorbeifahrenden Fahrzeugen zu verhindern.

Vorhabensträgerin: *Der von den Einwendern bezeichnete Bereich zwischen Bahndamm und Waltershofer Straße wurde von den Fledermauskundlern im Zuge der Übersichtskartierung großflächig, allerdings entsprechend der Methodik nicht grenzscharf, als ein Bereich abgegrenzt, in dem verstärkt Jagdaktivität von Fledermäusen beobachtet wurde. Diese Jagdaktivität erfolgt vor allem in den Bereichen, welche durch einzelne Gehölze strukturiert sind oder durch die geschlossenen Gehölzstrukturen entlang des Damms der Bahnlinie insoweit noch beeinflusst werden, als hier verstärkt Insektenaktivität in den Randbereichen der Gehölze herrscht. Flugrouten in diesem Bereich sind entlang der durchgehenden Gehölzreihen am Bahndamm ausgeprägt. Soweit hier Kollisionsgefahren infolge des Verkehrs auf der A26 prognostiziert werden, werden diese durch die geplante Grünbrücke vollständig vermieden. Leit- und Sperreinrichtungen sind zu beiden Seiten der Querungshilfen vorgesehen, soweit das Regelwerk (MAQ 2008, FGSV-Verlag) dies vorsieht.*

Aus der Sicht des Fledermausschutzes sind keine weitergehenden Schutzvorkehrungen erforderlich.

- Eine Irritationsschutzwand für Fledermäuse soll auf den Grundstücken der Einwender östlich der Hafentbahn bis an die Waltershofer Straße verlängert werden, vgl. Bauwerksverzeichnis Nr. 13.2. Zudem soll sie als Lärmschutzwand ausgeführt werden und 4 m hoch sein, ebenso wie westlich des Bahndammes.

Vorhabensträgerin: *Die Lärmschutzwand ist mit der Planänderung vom 06.12.2017 in die Planung aufgenommen worden, es handelt sich dabei um die Lärmschutzwand K26.102A (Bauwerksverzeichnis Nr. 8.5). Diese wird 4 m hoch ausgeführt und überlappt sich mit der Irritationsschutzwand*

des Troges (Bauwerksverzeichnis-Nr. 13.2). Dargestellt unter anderem in Unterlage 7 (Blatt 2 und 6) und Unterlage 8 (Blatt 6).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich durch die Planänderung erledigt.

- Es wurde eine neue Fledermauskartierung vorgenommen und ein neuer artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Im Untersuchungsgebiet wurden zwei bedeutende Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Fledermäuse nachgewiesen und zwar im Bereich westlich Francoper Straße / Hinterdeich (Erläuterungsbericht, S. 144 und Unterlage 12,6 artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, November 2016).

Es werden weitere Querungshilfen im landschaftspflegerischen Begleitplan angeordnet und zwar im Wesentlichen nach MAQ 2008, vgl. Unterlage 17.3.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt zu folgendem Ergebnis:

Im Bereich der Trasse werden Lokalpopulationen beeinträchtigt, es handelt sich aber nur um „vorübergehende Bestandsveränderungen“. Mittelfristig sei eine positive Populationsentwicklung zu erwarten. Die Maßnahmen, welche fachlich erforderlich wären, um die artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände zu umgehen, seien unverhältnismäßig. Insbesondere weil sie mit den Entwicklungszielen des Vogelschutzgebietes unvereinbar wären (dort S. 78). Insgesamt wird jedoch die Wirksamkeit der Querungshilfen sowie der Leit- und Sperreinrichtungen angenommen. Dabei wäre aber das Urteil des OVG Lüneburg vom 22.04.2016, 7 Ks 27/15, zu beachten, wonach im Hinblick auf die Wirksamkeit von Querungshilfen und Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse wissenschaftliche Unsicherheiten bestehen.

Richtig wäre also gewesen, eine Kollisionsgefahr für Individuen generell anzunehmen, die weiterhin die Autobahn queren oder auch mit der Querungshilfe „Dritte Meile“, sodass von einem qualitativ stärkeren Eintritt des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgegangen werden muss (vgl. Artenschutzgutachten, S. 66).

Aus der artenschutzrechtlichen Prüfung ergibt sich kein Antrag auf Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG, dieser ist auch nicht ausdrücklich im Erläuterungsbericht aufgenommen.

Im Detail:

- Die Querung „Dritte Meile“ liegt im Bereich der Betriebsflächen eines unserer Mandanten (Bauwerk K 26.20, Unterlage 12.4.3 – Lageplan zum LBP, Maßnahme 12 V m Verbindung mit 9.1 V und 9.2 V). Eine Bewirtschaftung von Norden, wie bisher ist damit deutlich erschwert bis unmöglich. Über die Querung kann nur mit zweirädrigen Fahrzeugen gefahren werden. Vgl. separate Einwendung.
- Die Querung am verlegten Untenburger Schleusengraben unter die A26 erscheint angesichts der Größe und Weite der Querung über die neue Grünbrücke überdimensioniert.

- Im Hinblick auf die Querungshilfen in der Gemarkung Moorburg, nördlich der Trasse ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger nicht über die Flächen verfügt, auf denen diese Querungshilfen laut Plan anzulegen sind. Laut Maßnahmenblatt Unterlage 12.5, S. 19 ist hier (wohl) die folgende Maßnahme als Teil von V 12 vorgesehen:

„Anpflanzung von Gehölzstrukturen in den Abschnitten in denen keine Lärmschutzwände die leitende Funktion übernehmen können, die Gehölzleitstrukturen sind hinsichtlich der Artenzusammensetzung entsprechend der Maßnahme 15 G auszuführen. Die Gehölzleitstrukturen müssen zur Verkehrsfreigabe eine Höhe von mind. 3 m aufweisen. Die Funktion einer lückenlosen Leitpflanzung lässt sich besonders gut durch eine stufenförmige Struktur aus Bäumen, Büschen und Staudenfluren erreichen. Sollten die angepflanzten Gehölze diesen Anforderungen nicht entsprechen, müssen zur Verkehrsfreigabe 4 m hohe temporäre Kollisionsschutzzaune errichtet werden. Die Pflanzungen werden entsprechend der künftig erwarteten Flugrouten an die vorhandenen Gehölze angebunden.“

Vgl. dazu der Plan der LBP Maßnahmen, Unterlage 12.4.1

Die westlichste Pflanzung beeinträchtigt Obstanbaufläche und befindet sich auf Pachtland, auf das die FHH und der Vorhabenträger langfristig keinen Zugriff haben.

Die mittlere Pflanzung würde Pachtland des Pferdehaltungsbetriebs beeinträchtigen, auf das die FHH und VT langfristig keinen Zugriff haben.

Die östlichste Pflanzung quert die 1. Untenburger Wetterung. Nördlich befindet sich die Pflanzung auf Eigentum bzw. Pachtland eines Betriebs und südlich auf Pachtland, auf das die FHH und VT langfristig keinen Zugriff haben.

Südlich der Trasse befindet sich die Pflanzung auf Pachtland, auf das die FHH und VT langfristig keinen Zugriff haben.

Der Vorhabenträger muss die im LBP aufgenommenen Vermeidungsmaßnahmen aber auch umsetzen können, dies ist durch den Planfeststellungsbeschluss ggf. zu sichern. Die betroffenen Betriebe werden den Pflanzungen in dieser Höhe nicht zustimmen, sind aber gesprächsbereit.

Vorhabensträgerin: *Im Artenschutzbeitrag werden die für eine Begründung der artenschutzrechtlichen Ausnahme erforderlichen fachlichen Darstellungen und Nachweise erbracht: im Artenschutzbeitrag (Seite 33 ff.) wird dargelegt, welche Beeinträchtigungen für die Zwergfledermaus prognostiziert werden und dass eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich ist (Seite 35), weil der Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nicht vollständig und sicher ausgeschlossen werden kann. Detaillierte Angaben hinsichtlich der Schwere der prognostizierten Beeinträchtigung und hinsichtlich der im Zuge der Ausnahmeprüfung notwendigen Nachweise bezüglich in Betracht kommender Alternativen sowie die notwendigen kompensatorischen Maßnahmen sind in den folgenden Kapiteln 5 – 7 des Artenschutzbeitrages dargestellt.*

Der Vorhabenträger hat die Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis genommen und steht in direkten Verhandlungen mit dem Einwender.

Die lichte Weite des Brückenbauwerkes ist darauf zurückzuführen, dass neben dem Untenburger Schleusengraben eine Transportwasserleitung mit den entsprechenden Schutzstreifen zu unterführen ist. Diese lichte Höhe des Brückenbauwerkes von 3 m ist notwendig, da der Untenburger Schleusengraben die Funktion einer Flugroute für Fledermäuse aufweist.

Der Vorhabenträger hat die Sachverhaltsdarstellung zur Kenntnis genommen.

Mit den betroffenen Einwendern wird der Vorhabenträger Verhandlungen über die Gestattung der Maßnahmen V 12 des LBP führen.

Mit den betroffenen Einwendern wird der Vorhabenträger Verhandlungen über die Gestattung der LBP-Maßnahmen führen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Antrag auf eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt sich aus den eingereichten Antragsunterlagen (u.a. UVS, LBP, Artenschutzgutachten), die die Erforderlichkeit der Ausnahme darstellen und erläutern. Es wurde dort deutlich erkannt, welche Beeinträchtigungen für die Zwergfledermaus prognostiziert werden und dass eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich ist, da der Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nicht vollständig und sicher ausgeschlossen werden kann. Dadurch, dass die vorstehenden Unterlagen Gegenstand des Planfeststellungsantrags sind, gilt auch die Erteilung der Ausnahme als beantragt.

- Die für den Artenschutz zu errichtende Querungshilfe beim Untenburger Moorburger Schleusengraben ist überflüssig. Begründung: Die großzügig angelegte Grünbrücke Hafenbahn kommt dem Naturschutz in besonderer Weise entgegen. Ein weiteres Bauwerk in Sichtweite ist nicht erforderlich. Es ist davon auszugehen, dass die Fledermäuse für Querungen auf die Grünbrücke ausweichen. Die Querungshilfe stellt im Gegenteil eine Begünstigung dar für die Ausbreitung einer nicht im Gebiet heimischen Fauna. Dieses sind Wildschweine, die sich durch die Veränderung des Futterangebots und der zunehmend schwierigen Bekämpfung (Bejagung im städtischen Raum) unverhältnismäßig stark vermehren. Die zukünftige A26 stellt eine hier begünstigende Trennlinie zum natürlichen Lebensraum in den entfernter liegenden Waldgebieten dar. Ebenso würde der in Norddeutschland nicht abstammende Marderhund (Einschleppung vor rund 100 Jahren zur Pelzproduktion) durch die A26 in seiner Verbreitung behindert.

Vorhabenträgerin: Die Anzahl, die Lage sowie die Dimension der Querungshilfen, welche für die Fledermäuse im Zuge der A26-Planung vorgesehen sind, sind nach streng fachlichen Gesichtspunkten des europäischen Artenschutzes in Verbindung mit den artbezogenen Erkenntnissen des Fledermausschutzes entwickelt. Die Unterführung Untenburger Schleusengraben ist insbesondere erforderlich, um bedeutsame Flugrouten der Zwergfledermaus und der Wasserfledermaus zu erhalten. Die Querungshilfe ist nicht konzipiert um Wechsel von Wildschweinen oder von Marderartigen zu fördern.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Erfordernis der Errichtung von Querungshilfen für Fledermäuse ergibt sich aus artenschutzrechtlichen Erfordernissen und ist oben ausführlich dargestellt.

- Die für den Artenschutz zu errichtende Querungshilfe beim Untenburger Moorburger Schleusen-graben ist zu großzügig angelegt. Begründung: Die lichte Höhe von ≥ 3 m ist als Querungshilfe zu hoch. Das wahrgenommene Anpassungsverhalten von Fledermäusen ist sehr groß. Die Höhe des Bauwerks erfordert eine Erhöhung der Gradiente, die dem positiv wahrzunehmenden Landschaftsbild zuwiderläuft. Der umliegende Raum ist durch Flachheit geprägt. Eine wellenförmige Erhöhung in Höhe des Moorburger Schleusengrabens stört das ästhetische Empfinden. Im Gegenteil wäre eine nicht gewellte Gradiente mit Absenkung zur Unterführung der Hafenbahn ein positiv wahrzunehmendes Erscheinungsbild.

Vorhabensträgerin: Die lichte Höhe der Unterführung des Untenburger Schleusengrabens wurde anhand des "Merkblatts zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen" (M MAQ), Ausgabe 2008 festgelegt. Die artspezifischen Ansprüche von Fledermäusen an die Beschaffenheit von Querungshilfen sind in Tabelle 7 aufgeführt.

Im Bereich des Untenburger Schleusengrabens wurden die folgenden Fledermausarten festgestellt: Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Teichfledermaus.

Bei Gewässerunterführungen ist für diese Arten eine lichte Höhe über dem mittleren Hochwasser von $> 3,00$ m erforderlich. Die lichte Weite muss mindestens 4,00 m betragen. Bei diesem Bauwerk ist die lichte Weite deutlich größer, da zusätzlich eine Trinkwasserleitung unterführt wird und auch für die Unterführung des Gewässers noch weitere Randbedingungen zu beachten waren.

Für die Einhaltung der notwendigen lichten Höhe ist es unvermeidlich, die Gradiente anzuheben, wie in der Planänderungsunterlage dargestellt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Die Vorhabensträgerin legt hinreichend ausführlich dar, aus welchen artenschutzrechtlichen Gründen die Anhebung der Gradiente erforderlich ist. So muss im Bereich bedeutsamer Flugrouten die lichte Höhe der Querungshilfen (hier: Unterführung eines Gewässers) mindestens > 3 Meter betragen, damit eine Funktionalität für die hier querenden Fledermausarten sichergestellt ist. Es wird darüber hinaus auf die Ausführungen im Artenschutzbeitrag Fledermäuse, Unterlage 12.6 verwiesen.

Nach Umsetzung der planfestgestellten fachlich geeigneten und zumutbaren artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und – für ungefährdete Arten – Ausgleichsmaßnahmen treten Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG nicht ein.

4.14.6.2.4 Fledermausarten deren Beeinträchtigung (ohne Maßnahmen) im Sinne von § 44 Absatz 1 BNatSchG prognostiziert wird

Folgende Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz der Fledermäuse sind vorgesehen (s.o.):

Als Maßnahmen zum Schutz während der Bauphase sind die Ausweisung von Bautabuzonen (4 V), Endoskopische Untersuchung potenzieller Quartiere von Fledermäusen und Gehölzfällung im Zeitraum von Anfang Oktober bis Mitte November (6 V) und der Verzicht auf Beleuchtung der Baustelle und auf nächtliche Arbeiten im Bereich von Flugrouten lichtempfindlicher Fledermausarten (9.2 V) vorgesehen.

Als Querungshilfen für Fledermäuse (Maßnahmen 28 A und 12 V) und ergänzende Leit- und Sperreinrichtungen / Leitpflanzungen sind insgesamt 3 Über- und 5 Unterführungen als Bauwerke geplant. Die Überführungen haben eine Breite von 13,50 m zwischen den Geländern (nutzbare Breite). Die Unterführungen besitzen eine lichte Weite von 6,50 m bis 30,00 m und eine lichte Höhe von 3,00 m bis 4,50 m.

Daneben werden CEF-Maßnahmen wie die Bereitstellung von Ersatzquartieren für Fledermäuse (Maßnahme 26 A CEF) umgesetzt.

Durch diese Maßnahmen werden die Habitatangebote in einer Weise verbessert oder im Umfeld ergänzt, dass zu keiner Zeit - auch während der Eingriffsdurchführung – der lokalen Population weniger geeignete Habitate zur Verfügung stehen als vor dem Eingriff bzw. ohne Eingriff.

4.14.6.2.4.1 Breitflügelgedlermaus

Die Breitflügelgedlermaus ist eine typische gebäudebewohnende Fledermausart. Sowohl die Wochenstubengesellschaften, als auch die einzeln lebenden Männchen suchen sich Spalten an und in Gebäuden als Quartier. Es werden versteckte und unzugängliche Mauerspalten, Holzverkleidungen, Dachüberstände und Zwischendächer genutzt. Die Art gilt als ortstreu. Aufgrund ihrer Flughöhe von 5-15 m ist im Allgemeinen eine geringe Gefährdung durch Verkehrskollisionen zu erwarten. Die Leitfäden stimmen darin überein, der Art nur ein geringes Kollisionsrisiko bzgl. (Fern-) Straßen zuzuweisen. Die Art orientiert ihre Flugroute an Vegetationsstrukturen, im Gegensatz zur Zwergfledlermaus, die regelmäßig relativ eng entlang entsprechenden Gehölzstrukturen fliegt, dienen sie der Breitflügelgedlermaus aber eher zur Orientierung im Raum. Regelmäßig queren Breitflügelgedlermäuse Äcker und Grünland abseits dieser Strukturen

Sie wurde mittels Horchboxen und mobilen Detektoren flächendeckend nachgewiesen und zählt zu den häufigsten Arten im Untersuchungsgebiet. Es wurden verschiedene Flugrouten nachgewiesen. Es wird davon ausgegangen, dass die Art das gesamte Untersuchungsgebiet an geeigneten Stellen bejagt. Gebäude, welche als Wochenstubenquartiere der Art geeignet wären, sind nicht von der geplanten Trasse betroffen. Weiterhin liegen keine Nachweise von besetzten Tages-Einzelquartieren

im Trassenbereich vor. Die Breitflügelgedermouse gilt allgemein wie unter den Projektbedingungen als wenig kollisionsempfindlich. Die Beeinträchtigung der Breitflügelgedermouse ist im Artenschutzbeitrag Fledermäuse (Unterlage U12.6, 1. PÄU, dort ab Seite 17) differenziert beurteilt und bewertet. Dieser Artenschutzbeitrag kommt zu der Schlussfolgerung, dass besondere Gefahrensituationen für die im Allgemeinen an Straßen bzw. entlang von Straßen hoch, über den Verkehrsraum fliegende Breitflügelgedermouse nicht zu befürchten sind. Die Frage ob betriebs- oder anlagebedingte Tötungsrisiken befürchtet werden, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehen, wird verneint. Ebenso wird die Erforderlichkeit von Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz der Breitflügelgedermouse entlang der Autobahn A26, BA 4, verneint. Fortpflanzungs- und Ruhestätten, welche regelmäßig genutzt werden, sind nach den Ergebnissen der Bestandserfassung auszuschließen. Der Entzug von Nahrungshabitaten durch Überbauung kann durch Ausweichen auf günstige Nahrungshabitats im Umfeld ausgeglichen werden. Es werden im Aktionsraum zusätzliche Jagdhabitats durch Aufwertung vorhandener Strukturen und durch Neuentwicklung in einer Größenordnung von ca. 40 ha geschaffen.

Es wurde eingewendet, dass auch Nahrungshabitats betroffen seien: im zukünftigen Trassenbereich und durch Intensivierung von Nutzungen in der Folge wasserwirtschaftlicher Süderelbefonds-Maßnahmen oder von Privatisierung. Dies müsse ausgeglichen werden durch Schaffung neuer, funktionierender und verlässlicher Nahrungshabitats in räumlicher Nähe. So sei auch der Wegfall von beweideten Flächen durch Umbau in Intensivobstbaugebiete zu befürchten und teilweise bereits zu beobachten, was fatale Folgen habe bzw. das Ende für die Population der darauf angewiesenen Breitflügelgedermouse bedeuten kann (Jagdhabitats). Die Vorhabensträgerin hat plausibel und ausführlich erklärt, dass im Artenschutzbeitrag Fledermäuse (U 12.6, 1. PÄU) die der Autobahnplanung zuzuordnenden Verluste an Nahrungshabitats bilanziert wurde. Mittels der Maßnahme 29 FCS werden Nahrungshabitats im Aktionsraum der Fledermousepopulation im Moorgürtel neu entwickelt. Ausweislich der Bilanzen im Artenschutzbeitrag werden mit diesen Maßnahmen die Habitatverluste kompensiert. Ob darüber hinaus im Moorgürtel künftig, aktuell oder in der Vergangenheit Habitatverluste durch andere Nutzergruppen auftraten oder auftreten werden, ist im Artenschutzgutachten nicht zu behandeln und entzieht sich der Kenntnis der Gutachter des VT und ebenso der Planfeststellungsbehörde. Entsprechende Sachverhalte sind im Rahmen der Eingriffsbewältigung durch diese anderen Pläne und Projekte zu bilanzieren und Beeinträchtigungen zu bewältigen; eine Verknüpfung mit der Planfeststellung für die A26 ist rechtlich weder gefordert noch zulässig.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Breitflügelgedermouse von Natur aus als eher Kollisionsunempfindlich gilt sowie die Tatsache, dass Jagdhabitats geschaffen werden, treten nach Umsetzung der planfestgestellten fachlich geeigneten und zumutbaren artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und – für ungefährdete Arten – Ausgleichsmaßnahmen Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht ein.

4.14.6.2.4.2 Rauhauffledermaus

Die Rauhauffledermaus ist eine typische Waldfledermaus. Quartiere und Wochenstuben befinden sich in Baumhöhlen und -spalten, oft hinter abstehender Rinde alter Eichen und in Stammspalten sowie in Fledermauskästen. An Gebäuden (oft im Wald oder in Waldnähe) werden Holzverkleidungen und Klapppläden angenommen. Eine besondere Empfindlichkeit im Bereich von Autobahnen gegenüber Kollision besteht nicht. Eine Störungsempfindlichkeit gegenüber Lärm besteht nicht; Lichteinflüsse werden schwach gemieden; die Art nutzt das Insektenangebot an stationären Lichtquellen durch Jagd um die beleuchteten Flächen. Sie wurde mittels mobilen Detektoren flächendeckend nachgewiesen und zählt zu den häufigsten Arten im Untersuchungsgebiet.

Ein Baum westlich der Francoper Straße, der ein Wochenstubenquartier mit 5 Individuen aufweist, liegt im Baufeld und geht verloren. Weiterhin liegen 2 Bäume mit Balz-/Tagesquartieren im Baufeld. Als Vermeidungsmaßnahme (Maßnahme 6 V) sind Bauzeitenregelungen bzw. Baufeldinspektionen vorgesehen. Die Gefahr, dass trotz Vermeidungsmaßnahmen baubedingte Tötungen in einem nicht vernachlässigbaren Umfang eintreten können, besteht demnach nicht mehr. Die Rauhauffledermäuse queren Autobahnen im Allgemeinen direkt und ausreichend hoch. Kollisionen mit dem Verkehr sind vergleichsweise selten, weswegen die Art als nicht kollisionsempfindlich gilt. Aufgrund der besonderen Verhältnisse im Untersuchungsraum werden stellenweise signifikante Kollisionsgefahren jedoch nicht ausgeschlossen. Diese Gefahren werden v.a. in den Bereichen verortet, wo die Individuen vor Errichtung und Betrieb der Autobahn entlang von Leitstrukturen Transfer fliegen. Hier sind Querungshilfen oder Leit- und Sperrrichtungen vorgesehen (Maßnahme 12 V). Weil Rauhauffledermäuse über dem Wasser oft auch niedrig fliegen, wird auch die Annahme der Unterführungen der Moonwettern erwartet. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Maßnahmen sind die prognostizierten Risiken auf ein nicht relevantes Niveau entsprechend dem allgemeinen Lebensrisiko reduziert. Aufgrund der Lage im Baufeld gehen voraussichtlich ein Wochenstubenquartier und zwei Balz-/Tagesquartiere verloren. Der Quartierverlust wird durch die Bereitstellung art- und quartierspezifischer Fledermauskästen im Verhältnis 1:5 an den vorhandenen Gehölzstrukturen entlang des Neuenfelder und Francoper Hinterdeichs oder in den Moorwäldern innerhalb des NSG „Moorgrütel“ ersetzt (Maßnahme 26 A/ CEF). Die Kastentypen sind für eine Ansiedlung von Rauhauffledermäusen (und weiteren Arten der Gatt. *Nyctalus* und *Pipistrellus*) bewährt. Sofern wie im Artenschutzgutachten vorsorglich angenommen, eine Quartierknappheit in Bezug auf potenzielle Wochenstuben/Gruppenquartiere besteht, kann mit Hilfe der Maßnahme ein Verbotseintritt nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 (Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) abgewendet werden.

Erhebliche Störungen der lokalen Population sind nicht zu befürchten. Das durch die Bestandserfassung festgestellte Vorkommen der Rauhauffledermaus wird im Untersuchungsraum und wegen der anzunehmenden Lage weiterer Wochenstubenquartiere derselben Kolonien (s.o.) in weiteren angrenzenden Bereichen als lokale Population verstanden. Die Rauhauffledermaus (wie auch der Abendsegler) gehört zu den Fernwanderern (sogenannte ziehende Arten, die größere Entfernung zwischen dem Wochenstuben- Habitat und dem Winterquartier zurücklegen) und ist in der Lage eine

Autobahn in sicherer Höhe (10 m und mehr) zu queren. Störungen durch Barrierewirkungen sind dementsprechend nicht zu erwarten.

Die v.g. Ausführungen zeigen, dass durch die Bauzeitenregelungen bzw. Baufeldinspektionen sowie insbesondere auch die Querungshilfen und Leitstrukturen potentiell entstehende Gefahren vermindert bzw. verhindert werden. Nach Umsetzung der planfestgestellten fachlich geeigneten und zumutbaren artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und – für ungefährdete Arten – artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen treten Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht ein.

4.14.6.2.4.3 Wasserfledermaus

Wasserfledermäuse beziehen ihre Wochenstuben überwiegend in hohlen Bäumen und Fledermauskästen, vereinzelt kommen Gebäudequartiere vor, die sich in Mauerspalten, Brücken und Durchlässen und auf Dachböden befinden können. Die Jagdgebiete befinden sich in einem Umkreis von bis zu 6-10 (15) km um das Quartier und werden meist entlang von festen Flugwegen angefliegen. Wasserfledermäuse jagen fast ausschließlich an stehenden und langsam fließenden Gewässern, wo sie in dichtem Flug über der Wasseroberfläche kreisen. Beutetiere können direkt von der Wasseroberfläche abgefangen werden, wobei die Schwanzflughaut als Kescher eingesetzt wird.

Die Wasserfledermaus wurde mittels mobilen Detektoren an vielen Gräben und sonstigen Strukturen nachgewiesen. Flugrouten besonderer Bedeutung bestehen an der Moorburger Landscheide (ST 19) und entlang der Moorwettern sowie verteilt über den Untersuchungsraum existieren Jagdgebiete besonderer Bedeutung an einigen Stellen. Es existierten zum Zeitpunkt der Bestandserfassung im Baufeld an wenigen Stellen Potenzial für Baumhöhlen, die im Zuge der Baumaßnahme verloren gehen. Als Vermeidungsmaßnahme (Maßnahme 6 V) sind Bauzeitenregelungen bzw. Baufeldinspektionen vorgesehen. Die Gefahr, dass trotz Vermeidungsmaßnahmen baubedingte Tötungen in einem nicht vernachlässigbaren Umfang eintreten können, besteht demnach nicht mehr.

Die Art gilt wegen ihrer überwiegend niedrigen und kontourfolgenden / strukturgebundenen Flugweise grundsätzlich als hoch kollisionsgefährdet im Bereich von Gewässerquerungen. Die geplanten Querungshilfen sind geeignet, die Funktionen zu erfüllen. Sie liegen im unmittelbaren Verlauf der zerschnittenen Flugrouten und sichern darüber hinaus die Möglichkeiten für die Wasserfledermaus, das im Planungsraum vorhandene Gewässer/Grabensystem insgesamt und durchgängig als Flugroute und Jagdhabitat zu nutzen. Die Querungshilfen (Gewässerunterführungen) mit einer lichten Höhe von > 3m genügen den bekannten Anforderungen der Art. Funktionsminderungen verbleiben nicht. Entsprechend verbleibt auch keine signifikante Kollisionsgefahr. Baubedingt kommt es zu verschiedenen Beeinträchtigungen (z.B. Habitatverluste, Barrierewirkung), die durch die vorgesehene Maßnahme 9.2 V vermieden werden.

Aufgrund von Bauzeitenregelungen bzw. Baufeldinspektionen werden baubedingte Tötungen vermieden (Maßnahme 6 V). Während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderzeiten kann es zu Störungen kommen (Verlegung der Moorwettern, Barrierewirkungen / Störungen durch Irritation während der Bauphase, Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten). Entsprechende Beeinträchtigungen werden mit der Maßnahme 9.2 V vermieden. Die Habitatverfügbarkeit wird zudem ab Baubeginn zunehmend verbessert, indem im Aktionsraum Gewässerhabitate durch Aufwertung vorhandener Strukturen und durch Neuentwicklung geschaffen werden.

Die Bauzeitenregelungen bzw. Baufeldinspektionen werden baubedingte Tötungen vermeiden können. Durch die Verbesserung der Habitatverfügbarkeit ist sichergestellt, dass Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderzeiten vermieden werden. Nach Umsetzung der planfestgestellten fachlich geeigneten und zumutbaren artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und – für ungefährdete Arten – artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen treten Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht ein.

4.14.6.2.4.4 Zwergfledermaus

Zwergfledermäuse sind typische Spaltenbewohner an Gebäuden. Nur vereinzelt werden Tiere auch in Baumhöhlen oder Nistkästen angetroffen. Ihre Quartiere befinden sich überwiegend hinter Verschalungen oder in Zwischendächern, Hohlblockmauern und sonstigen kleinen Spalten an der Außenseite von Gebäuden. Die Wochenstubenkolonien wechseln regelmäßig ihr Quartier. Es besteht eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Kollision (FÖA 2011). Der Flug ist wendig und kurvenreich. Überwiegend werden Flugrouten entlang linearer Strukturen genutzt, denen die Tiere zum Teil eng folgen. Die Zwergfledermaus ist vermutlich aufgrund ihrer relativen Häufigkeit – gerade im Siedlungsbereich - die häufigste als Verkehrsoffer registrierte Art.

Die Zwergfledermaus wurde mittels mobilen Detektoren flächendeckend nachgewiesen und ist mit ca. 39% aller Rufe die häufigste Art im Untersuchungsgebiet. Es wurden zahlreiche Balz- / Paarungs- und Einzelquartiere sowie mehrere Flugrouten besonderer Bedeutung nachgewiesen. Wochenstubenquartiere wurden nicht nachgewiesen. Weiterhin wurden zahlreiche Jagdgebiete besonderer Bedeutung an Strukturen im gesamten Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Es wird davon ausgegangen, dass die Art alle (mehr oder weniger) geeigneten Strukturen im Untersuchungsgebiet bejagt.

Besetzte Quartiere der Zwergfledermaus im Wirkraum der Straßenplanung hat die Bestandserfassung nicht ergeben. Es existieren an verschiedenen Stellen jedoch potenzielle Habitate für Tagesquartiere (mögliche Wochenstuben, in Gebäuden, sind ausgeschlossen). Als Vermeidungsmaßnahme (Maßnahme 6 V) sind Bauzeitenregelungen bzw. Baufeldinspektionen vorgesehen. Die Gefahr, dass trotz Vermeidungsmaßnahmen baubedingte Tötungen in einem nicht vernachlässigbaren Umfang eintreten können, besteht demnach nicht.

Aufgrund des Zerschneidens von Flugrouten besonderer Bedeutung entstehen betriebs- oder anlagebedingt Tötungsrisiken, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehen (signifikante Erhöhung des Lebensrisikos). Zur Aufrechterhaltung der im Gelände identifizierten Flugrouten der Art dienen Querungshilfen und die für den Fledermausschutz wirksamen Leit- und Sperrereinrichtungen entlang der Trasse. Die Bereiche, in denen Kollisionsgefahren ohne Maßnahmen nicht ausgeschlossen werden können, sind auf S. 31 ff. des Artenschutzberichts Fledermäuse dargestellt. Angesichts einer Lücke im Angebot an Querungshilfen zwischen der Querungshilfe Francoper Hinterdeich im Osten und der Querungshilfe „Dritte Meile“ von ca. 2.600 m muss aber weiterhin mit einem Überflug und trotz der auch hier vorgesehenen Maßnahmen (Schutzwände und Leitpflanzungen), welche die Wahrscheinlichkeit eines niedrigen Einflugs in den Straßenverkehr und die Kollisionshäufigkeit verringern, mit einer verbleibenden Kollisionsgefahr gerechnet werden. Der Eintritt des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist daher trotz der zu ergreifenden Maßnahmen nicht auszuschließen.

Besetzte Quartiere der Zwergfledermaus hat die Bestandserfassung nicht ergeben, so dass eine Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht gegeben ist. Erhebliche Störungen der lokalen Population sind nicht zu befürchten. Die Zwergfledermaus ist in der Lage eine Autobahn zu queren (s.o.). Störungen durch Barrierewirkungen sind dementsprechend nicht zu erwarten. Die Art gilt nicht als gegenüber Lärm empfindlich und nicht als (ausgeprägt) lichtempfindlich. Graduelle Verschlechterungen der Habitats in unmittelbarer Autobahnnähe, welche möglicherweise trotzdem zu erwarten sind, können durch Ausweichen in andere Habitats kompensiert werden.

Trotz Umsetzung der fachlich geeigneten und zumutbaren artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und – für ungefährdete Arten – artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen ist der Eintritt des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 „Töten, Verletzen“ nicht auszuschließen. Eine Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist für die Zwergfledermaus erforderlich.

4.14.6.2.4.5 Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Das Bundesnaturschutzgesetz sieht in § 45 Abs. 7 die Möglichkeit der Erteilung der behördlichen Ausnahme von den nunmehr in § 44 Absatz 1 BNatSchG geregelten Verbotstatbeständen vor. In § 45 Abs. 7 BNatSchG wird dafür vorausgesetzt, dass einer der in Ziffer 1 bis 4 benannten Gründe vorliegt oder aber „andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ bestehen. Daneben dürfen zumutbare Alternativen nicht gegeben sein und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtern, wobei ggf. weiter gehende Anforderungen aus Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie beachtlich sind.

Wie vorangehend dargestellt ist das Eintreten des Verbotstatbestandes der Verletzung und Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) für die Zwergfledermaus nicht auszuschließen. Maßgeblicher Grund hierfür ist die Zerschneidung folgender Flugrouten von besonderer Bedeutung der Zwergfledermaus:

- Flugroute 27 (Francoper Straße)
- Flugroute 45 (auf Höhe Bau-km ca. 4+0)
- Flugroute 53 (Bau-km ca. 5+350).

Zwergfledermäuse überfliegen die geplante Trasse auf der gesamten Länge, teilweise konzentriert in Flugrouten, die aber insbesondere im mittleren Bereich der Trasse sich nicht unbedingt anhand der Landschaftsstruktur erkennen lassen und insbesondere hinsichtlich der Flugrouten 45 und 53 nicht linear ausgeprägt sind. Vielmehr sind es oft Einzelbäume oder kleinere Gehölzstrukturen in der sonst strukturarmen Landschaft die offensichtlich als sog. Trittstein funktionieren. Die Zwergfledermäuse bewegen sich so von Orientierungspunkt zu Orientierungspunkt. Mit dem Bau des Vorhabens wird dieses Geflecht von Orientierungspunkten unterbrochen.

Zwar sind, um das Tötungsrisiko so gering wie möglich zu halten, verschiedene Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. So ist auf der gesamten Strecke auf der Südseite der Trasse eine 4 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Auf der Nordseite wird diese Lärmschutzwand nicht durchgehend errichtet, dafür werden aber Leitstrukturen (Gehölze) entlang der gesamten Strecke hergestellt. Diese Maßnahmen verhindern ein niedriges Einfliegen in den Straßenraum und vermindern so die Gefahr der Tötung.

Weiterhin sind 8 fledermausgerechte Querungshilfen geplant, die sich im westlichen und östlichen Abschnitt der Trasse befinden, wo sich auch die meisten bedeutenden Flugrouten für Fledermäuse befinden. Diese Querungshilfen werden durch entsprechende Leitpflanzungen mit Gehölzen an bestehende gehölzreichere Bereiche angeschlossen. Die Querungshilfen liegen innerhalb der identifizierten Hauptflugrouten, soweit diese sich an tradierten Landschaftsstrukturen anlehnen. Künftige, unter Berücksichtigung der sich verändernden Landschaftsstruktur zu erwartende Hauptflugrouten, die nicht direkt mit Querungshilfen ausgestattet sind, werden durch Leitpflanzungen zu den Querungshilfen umgelenkt. Die Konzentration der Querungshilfen erfolgt im östlichen und westlichen Trassenabschnitt, da sich dort aufgrund der Landschaftsstruktur eine die große Anzahl der Flugrouten befindet und diese auch im Landschaftsbild bzw. der tradierten Landschaftsstruktur durch Baumreihen und von Gehölzen begleitete Gräben erkennbar sind und damit durch weitere Gehölzpflanzen schnell und uneingeschränkt wirksam problemlos verstärkt werden können. Im mittleren Teil der Trasse, in dem sich zahlenmäßig weniger bedeutende Flugrouten als im Osten und Westen befinden und es keine wichtigen Fledermaus-Jagdgebiete mit Ausnahme der gehölzbegleiteten Moorwettern, die fledermausgerecht unterführt wird, gibt, fehlen jedoch solche Querungshilfen. So befindet sich die zur Flugroute 45 nächstgelegene Querungshilfe im Osten in ca. 900 m Entfernung (K26.24 Unterführung Moorwettern-Ost). Die zur Flugroute 53 nächstgelegene Querungshilfe „Dritte Meile“ ist dagegen mit nur ca. 350 m Entfernung in westlicher Richtung in Zusammenwirken mit der Verbindung durch die Moorwettern möglicherweise noch als in ausreichender Nähe zu bewerten. Da allerdings die Flugroute 27 entlang der Francoper Straße unterbrochen wird, verbleibt damit eine Lücke im Netz der Querungshilfen. Solche Querungshilfen können in diesem Bereich auch nicht

hergestellt werden. Fledermausgerechte Querungshilfen setzen, wie bereits erläutert, eine Anbindung mittels Leitstrukturen voraus. Die Herstellung von Leitstrukturen im mittleren Trassenbereich wird jedoch ausweislich der gutachterlichen Einschätzung (S. 31) naturschutzfachlich für ungeeignet gehalten. Ein solches Vorgehen würde im mittleren Trassenbereich dazu führen, dass Wiesenvogel-vorranggebiete massiv entwertet würden. Es wäre zudem nicht auszuschließen, dass hierdurch Fledermäuse in den Wirkungsbereich des nördlich gelegenen Windparks geleitet werden, in dem sich auch alte Anlagen befinden, die keinen fledermausfreundlichen Abschaltzeiten unterliegen. Dies gilt insbesondere für die Flugroute 45 im Zentrum des Wiesenvogelgebietes mit Brutplätzen von Kiebitz und Bekassine, wo zusätzliche Gehölzstrukturen zur Anbindung von Querungshilfen die Gefahr der Brutplatzaufgabe bergen. In diesem Bereich sind fledermausgerechte Querungshilfen daher nicht als zumutbare Alternative anzusehen:

Es wurden 2 Alternativen geprüft, die durch die Zerschneidung der o.g. Flugrouten entstehenden Auswirkungen zu verhindern:

- Bau zusätzlicher Querungshilfen auf Höhe der kartierten Flugrouten 45 und 53
- Bau zusätzlicher Querungshilfen und Entwicklung neuer Flugrouten im Abschnitt zwischen Unterführung Moorwettern (K26.23) im Osten und QH „Dritte Meile“ (K26.20) in ausreichender Entfernung von den Windenergieanlagen

Die Realisierung dieser Alternativen widerspricht den Schutzgebietszielen des südlich angrenzenden Vogelschutzgebietes, weil südlich des Straßenbauwerkes Vorrangbereiche des Wachtelkönigs im Vogelschutzgebiet angrenzen und die zusätzliche Überführung und die mit ihr verbundene Silhouettenwirkung eine zusätzliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes darstellt bzw. dem Gebietsbewirtschaftungsplan widerspricht. Vergleichbares gilt auch für eine Unterführung, die hier nach Süden mittels Gehölzpflanzungen an weiter südlich in einiger Entfernung vorhandene Gehölze angebunden werden müsste, um die Funktionalität für strukturgebunden fliegende Fledermäuse zu gewährleisten und deren Anbindung insoweit ebenso Zerschneidungs- und Silhouettenwirkungen mit sich bringen würden. Zudem ist der Eintritt des Verbotstatbestandes „Verletzung/Tötung“ (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) durch die untersuchten Alternativen wegen Unsicherheiten über den zeitlichen Eintritt der Wirksamkeit der Maßnahmen und wegen möglicher Überlagerungen mit Wirkungen der nördlich angrenzenden Windenergieanlagen nicht sicher auszuschließen.

Auch eine veränderte Linienführung (Verlagerung nach Norden oder Süden) würde sich nicht günstig auf die Zwergfledermäuse auswirken, da die Flugrouten in Nord-Südrichtung weiterhin durchschnitten würden.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf Punkt 5.2 des Artenschutzbeitrags Fledermäuse verwiesen.

Als Maßnahme ist der Bau einer Unterführung der Flugroute (FR15/FR17) Moorburger „Alter Deich“ (K26.21) mit den relevanten Bauwerksmaßen lichte Weite 6,5 m und lichte Höhe $\geq 4,5$ m vorgesehen. Zusätzlich wird eine Irritationsschutzwand über dem Bauwerk (sowie seitlich davon) errichtet, so dass die Flugroute an gleicher Stelle erhalten bleibt. Leitstrukturen entlang dem Moorburger Alten

Deich werden erhalten und durch zusätzliche Pflanzung optimiert (Maßnahme 16 G: Anpflanzung einer Erlenreihe).

Die Auswahl der Flächen für die FCS-Maßnahme 29 A (Anlage von Teichen im NSG Moorgürtel) ist das Ergebnis einer intensiven Beratung einschließlich Ortsbegehung von Gutachter des Vorhabenträgers und Beauftragten der Naturschutzbehörde (BUE). Die ausgewählten Flächen wurden in diesem Rahmen übereinstimmend als geeignet und wirksam eingestuft. Die Prüfung erfolgte sowohl in Bezug auf die künftigen Flächenfunktionen als Nahrungshabitat für Fledermäuse (auch für die Zwergfledermaus), als auch in Bezug auf mögliche Nutzungskonflikte im Hinblick auf die Erhaltungs- und Entwicklungsziele im Bereich des NSG Moorgürtel. Am Südrand des Moorgürtels konnten keine geeigneteren Flächen nachgewiesen werden, welche zugleich verfügbar sind bzw. von anderen Nutzungen nicht überlagert sind.

Damit verbleibt eine Kollisionsgefahr für Individuen, die abseits künftiger Querungshilfen weiterhin queren. Angesichts der nicht vermeidbaren Lücke im Netz der Querungshilfen und der Tatsache, dass – wie im Status Quo - auch künftig weiterhin mit einem diffusen Überflug (nach gutachterlicher Einschätzung angesichts der gut an Leitstrukturen angebotenen Querungshilfen allerdings auf geringem Niveau) gerechnet werden muss, ist der Eintritt des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht auszuschließen.

Dennoch schließt sich die Planfeststellungsbehörde der gutachterlichen Einschätzung an, dass kein Risiko einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen auf übergeordneter Ebene besteht. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der Zwergfledermaus in Hamburg infolge projektbedingter nachteiliger Einflüsse des Projektes A26 auf die lokale Zwergfledermaus-Population ist danach angesichts der Häufigkeit der Art in Hamburg einerseits und der zahllosen sonstigen Einflussfaktoren (positiven wie negativen) auf die Zwergfledermaus-Populationen in Hamburg auszuschließen.

Der Erhaltungszustand der Zwergfledermaus ist in Hamburg 2013 als günstig eingestuft worden. In der Roten Liste Hamburg 2016 wird die Zwergfledermaus als ungefährdet mit einem sehr hohen Bestand eingestuft, wenn auch mit dem langfristigen Bestandstrend „Rückgang, Ausmaß unbekannt“. Dagegen ist der Erhaltungszustand für die Zwergfledermaus auf Bundesebene in der Kategorie „günstig / hervorragend“ eingestuft (Bericht BfN 2013). Durch das Projekt A26 und dem damit einhergehenden unvermeidbaren erhöhten Tötungsrisiko für einzelne Individuen wird sich der Erhaltungszustand bezogen auf die Hamburger Population nicht verschlechtern. Durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der A26 sowie die festgelegten FCS Maßnahmen speziell für Zwergfledermäuse werden die Habitatbedingungen der lokalen Population hinsichtlich der Nahrungsverfügbarkeit durch die zusätzliche Bereitstellung von günstigen Nahrungshabitaten verbessert. Es entstehen zusätzliche Jagdhabitats, die die Fitness der Individuen der lokalen Populationen verbessern werden. Insgesamt gesehen dürfte sich damit auch die Reproduktionsrate steigern, was wiederum eine erhöhte Mortalität durch Kollisionen kompensieren kann. Durch die Anlage

von 8 fledermausgerechten Querungshilfen, der Anbindung an diese Querungshilfen über Gehölzstrukturen, der Unterbrechung von Flugrouten durch Gehölzentfernung und der fahrbahnbegleitenden Gehölze wird das Tötungsrisiko weitgehend minimiert.

Demgegenüber bestehen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Herstellung des Vorhabens: Die Bundesautobahn A26 ist im Bundesverkehrswegeplan von 2003 in gesamter Länge als vordringlicher Bedarf eingestuft. Im Investitionsrahmenplan 2011-2015 wird der Abschnitt als prioritäres Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand geführt.

Mit dem Neubau der A26 wird eine leistungsfähige Überregionalverbindung zur Erschließung und Anbindung des Untereelberaumes an die Metropolregion Hamburg hergestellt. Sie dient der Entlastung der unfallträchtigen und überlasteten B73. Eine Entwicklung der Achse Hamburg-Buxtehude – Stade ist politisches Ziel Hamburgs. Mit der hohen Bündelungsfunktion der A26 insbesondere auch der überregionalen Verkehre werden somit zum einen die Ortslagen für die innerörtlichen und städtischen Verkehre maßgeblich entlastet und zum anderen der Untereelberaum durch eine leistungsfähige Fernverbindung an die Metropolregion Hamburg angeschlossen. Die B 73, welche durch die A26 erheblich entlastet wird, stellt eine der unfallträchtigsten Bundesstraßen in Deutschland dar. Aufgrund der Entlastung und der Verlagerung der Verkehre auf eine sicherere Autobahn wird das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer erheblich verringert. Die Belastungen der an der B 73 anliegenden Wohnbevölkerung durch Verkehrslärm liegen teilweise im Bereich der Gesundheitsgefährdung. Durch die Verlagerung der Verkehre auf die A26 kann die Belastung der Wohnbevölkerung durch Lärm und Schadstoffe erheblich verringert werden. Andere Möglichkeiten, diese Planungsziele der A26 zu verwirklichen, drängen sich nicht auf. Bei einem Verzicht auf eine Realisierung der A26 würden Verkehrsteilnehmer weiterhin einem sehr hohen Unfallrisiko und die Wohnbevölkerung einer hohen Lärm- und Schadstoffbelastung ausgesetzt, die teilweise die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschreitet.

Damit ist das Vorhaben eindeutig einem zwingenden öffentlichen Interesse zuzuordnen.

Das öffentliche Interesse an der Realisierung der A26 ist der Vermeidung des Eintritts des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG gegenüberzustellen. Bei dieser Gegenüberstellung überwiegen die zwingenden Gründe für die Realisierung der A26. Trotz des eventuellen Eintritts des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 „Töten, Verletzen“ aufgrund projektbedingter nachteiliger Einflüsse des Projektes A26, wird dies nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen der Zwergfledermaus in Hamburg führen. Demgegenüber ist ein Erreichen der o.g. Ziele ohne den Neubau der A26, Abschnitt 4, nicht möglich.

Die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses sind erfüllt.

4.14.6.3 Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Bei den Amphibien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind Verbotstatbestände nach den nachvollziehbaren Ausführungen im Gutachten allein für die Art Moorfrosch zu betrachten.

Vorkommen der ebenfalls im Gutachten betrachteten Art des Kleinen Teichfrosches (*Rana lessonae*), dessen bodenständiges Vorkommen in Hamburg unsicher ist, sind im Untersuchungsgebiet nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Gutachters nicht zu erwarten, nachdem auch die Kartierung der Amphibien (Spätlaicher) in 2017 keinen Nachweis des Kleinen Teichfrosches erbrachte.

Der im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Moorfrosch weist dagegen in Deutschland Verbreitungsschwerpunkte in Ost- und Norddeutschland auf und wurde auch im Untersuchungsraum nachgewiesen. Die Vorkommen liegen dabei fast ausschließlich südlich der Moorwettern im Bereich von extensiv genutztem Grünland und Grünlandbrachen. Die Funde des Moorfroschs in der Erfassung betrafen dabei vor allem die Bereiche östlich der Francoper Straße sowie im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes an der Landesgrenze zu Niedersachsen an verschiedenen neu angelegten naturnahen Stillgewässern. Im Untersuchungsgebiet nördlich der Moorwettern wurde in 2016 nur eine sehr kleine Moorfrosch-Population im Nordwesten nachgewiesen.

Artspezifische Empfindlichkeiten des Moorfroschs bei Bauvorhaben bestehen vor allem gegenüber Flächeninanspruchnahmen (direkter Verlust von Laichgewässern oder Landlebensräumen), Individuenverlusten durch Kollisionen mit Fahrzeugen auf den Wanderungen und im Zuge der Baufeldfreimachung (Winterquartiere) sowie Zerschneidungseffekten, wenn bspw. Wanderbeziehungen zwischen Winter- und Sommerquartieren unterbrochen werden oder ein Genaustausch zwischen Lokalpopulationen erschwert bzw. völlig unterbunden wird.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Ausgehend von den Ergebnissen der durchgeführten Erfassungen ist davon auszugehen, dass zwei zumindest jahrweise genutzte Laichgewässer direkt im Baufeld liegen und überbaut werden. In 2009 wurden 20 Laichballen in der überstauten Senke NW 3 nachgewiesen. In 2016 wurde die Senke von nur noch von einem Moorfroschpaar besiedelt. Zudem gelang der Nachweis 200 m westlich davon.

Es kann hier also zu baubedingten Tötungen von Individuen gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in dem Laichgewässer kommen. Eine baubedingte Verletzung oder Tötung von Moorfroschen im Laichgewässer – geschlechtsreife Tiere, die zum Laichen im Gewässer sind, abgelegte Laichballen oder Kaulquappen – kann durch eine Bauzeitenregelung vermindert werden, die im Rahmen der Planung Berücksichtigung findet. So wird die Baufeldfreimachung im Bereich der nachgewiesenen Laichgewässers des Moorfrosches im Winterhalbjahr (Anfang Oktober bis Ende Februar) stattfinden, wenn die metamorphosierten Jungtiere das Laichgewässer verlassen haben (Maßnahme 7 V des LBP). Die Gewässer und die sie umgebenden Landlebensräume werden potenziell das ganze Jahr von

Moorfröschen bewohnt - entweder im Frühling im Laichgewässer selbst, im Sommer im Landlebensraum oder im Winter im Winterquartier. Es kommen, wenn auch selten, Überwinterungen im Gewässer vor.

Tötungen von Moorfröschen lassen sich damit auch durch die vorgesehene Bauzeitenregelung zumindest nicht gänzlich ausschließen. Zu berücksichtigen ist hier aber, dass nach den faunistischen Untersuchungen im Gebiet davon nur wenige Exemplare des Moorfroschs betroffen sein können. Das Laichgewässer wurde während der mehrjährigen Untersuchungen nur in einem Jahr als Laichgewässer genutzt und trocknete in dem Jahr noch im Frühling aus, sodass die Kaulquappen ihre Entwicklung nicht vollenden konnten. Die meisten Moorfrösche überwintern in Verstecken an Land, nur ein kleiner Teil der Tiere überwintert am Grund der Aufenthaltsgewässer. Aufgrund der großen und harten Fersenhöcker ist ein aktives Eingraben in lockere Substrate möglich. Die Art überwintert im Untersuchungsraum daher bevorzugt in den Moorrandbereichen, die auch den Kern-Sommerlebensraum bilden.

Die unvermeidbaren Tötungen resultieren, wie oben dargelegt, damit zum einen aus den dargestellten Beeinträchtigungen der als Ruhestätten zu bewertenden Überwinterungsplätze der Moorfrösche von Laichgewässern. Zum anderen ist in Teilbereichen durch die Baufeldräumung von baubedingten Individuenverlusten durch Kollision im Straßenverkehr auszugehen.

Dazu wird eine artspezifische Vermeidungs- und Schutzmaßnahme durchgeführt, mit dem sich insoweit das Eintreten des Zugriffsverbots gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verhindern lässt. Vorgesehen ist dazu die Errichtung temporärer Leit- und Sperreinrichtungen mit artspezifischem Überkletterschutz während der Aktivitätszeiten der Amphibien (im Zeitraum Februar bis einschließlich November) im Bereich des für Moorfrösche hochwertigen Kernlebensraums südlich der A26 zwischen Bau-km 1+840 und 2+600 (s. Maßnahme 8 V des LBP). Mit den Sperreinrichtungen soll während der Bauzeit in der Aktivitätszeit der Moorfrösche von Februar bis November ein Einwandern von Individuen in das Baufeld verhindert werden, um damit später Individuenverluste ausschließen zu können. Die dauerhafte Funktionsfähigkeit der Anlage ist durch regelmäßige Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen sicherzustellen.

Nach Fertigstellung des Vorhabens übernimmt die in diesem Abschnitt vorhandene Lärmschutzwand die Funktion einer solchen Leit- und Sperreinrichtungen, um auch betriebsbedingt Gefährdungen durch Kollisionen mit Fahrzeugen auf der A26 zu vermeiden. Im Abschnitt zwischen Moorburger Alter Deich und Francoper Straße wird die Trasse durch die vorgesehene 4 m hohe Lärmschutzwand vom Moorfrosch-Kernlebensraum abgeschirmt. Damit verbunden ist auch die Funktion als Sperreinrichtung für Amphibien.

Soweit sich trotz der Maßnahmen einzelne Individuen im Baufeld befinden sollten, wird dem Tötungsrisiko dadurch entgegengewirkt, dass dies im Zuge der Umweltbaubegleitung direkt vor der Baufeldfreimachung geprüft wird und im Zuge dieser Überprüfung eventuell anzutreffende Moorfrösche gefangen und in die südlich an das Baufeld angrenzenden Gewässerabschnitte umgesetzt werden, vgl. Ziffer 2.16. Das Fangen und Umsetzen im Zuge der Umweltbaubegleitung ist nach § 44

Abs. 5 S. 2 Nr. 2 BNatSchG zulässig. Damit könnten allenfalls noch solche Individuen betroffen sein, die sich im Boden bzw. am Gewässergrund eingegraben haben. Verluste dieser Individuen sind im Sinne des § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG unvermeidbar. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten, gebotenen und fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen und der Überprüfung durch die Umweltbaubegleitung wird durch das verbleibende Risiko für den Moorfrosch das natürliche Risiko, dem der Moorfrosch zumal in einer Kulturlandschaft unterliegt, nicht in signifikantem Umfang erhöht, so dass es im Ergebnis nicht zu einer Verletzung des Tötungs- und Verletzungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kommt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Bau- und betriebsbedingte Störungen durch Lärm oder optische Störungen sind für den Moorfrosch als nicht relevant anzusehen. So werden im Bereich des Moorgürtels betriebsbedingte Störungen wie Lärm und optische Reize im Bereich der Laichgewässer/des Sommer-Kernlebensraums durch die vorgesehene 4 m hohe Lärmschutzwand südlich der A26 zwischen Bau-km 1+605 und 4+700 weitgehend gemindert. Die nachgewiesenen Laichgewässer mit starken Populationen des Moorfroschs beispielsweise im Bereich Moorburger Alter Deich sind zudem mindestens 320 m vom Baufeld der A26 entfernt, sodass dort aufgrund der ausreichend großen Entfernung keine relevanten Betroffenheiten durch Lärm und optische Scheuchwirkungen zu erwarten sind. Auch können betriebsbedingte funktionale Beeinträchtigung der Laichgewässer durch Einleitung von Schadstoffen ausgeschlossen werden, da bei der Behandlung des anfallenden Regen- und Schmutzwassers die einschlägigen technischen Vorgaben bzw. Regelungen einzuhalten sind. Auch vorhabensbedingte Zerschneidungseffekte in für den Moorfrosch bedeutenden, hochwertigen Amphibienlebensräumen sind aufgrund der Randlage der A26 zu den betreffenden Lebensraumkomplexen nicht zu erwarten.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Schließlich ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen auch ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG nicht zu erwarten.

Zwar befinden sich im Baufeld der A26, wie oben bereits angesprochen wurde, ein bis zwei zumindest jahrweise genutzte Laichgewässer des Moorfroschs. Die beiden Gewässer gehören zu einer lokalen Population des Moorfroschs und werden beide jahrweise je nach Wasserstand und Eignung als Fortpflanzungsstätte genutzt.

Die Betroffenheit der Laichgewässer führt aber dennoch nicht zu einem Verstoß gegen das Zugriffsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, da der Verlust der Gewässerflächen im räumlichen Zusammenhang durch Schaffung eines neuen moorfroschgerechten Ausgleichsgewässers als Ersatzgewässer als CEF-Maßnahme ausgeglichen wird (Maßnahme 21 A/CEF). Durch die Anlage von Ersatzgewässern im Bereich der „Sackweiden“ südlich der geplanten Trasse in Verbindung zu den anderen Laichgewässern und im Kern-Landlebensraum des Moorfrosches wird nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Gutachters eine anlagebedingte Beeinträchtigung der Funktion der

Fortpflanzungsstätte vermieden. Vorgesehen ist dabei im Bereich der Sackwiesen in den extensiv genutzten Grünländern die derzeit stark verlandeten Beetgräben wieder herzustellen und mit weit- ausgezogenen Uferböschungen zu versehen. Damit können sich die für den Moorfrosch erforderlichen Habitatstrukturen wie Flutrasen, Röhrichte, Seggen- und Binsenrieder an den Grabenrändern innerhalb einer Vegetationsperiode entwickeln. Auch vor Fertigstellung des Ersatzgrabens 2 wird durch temporäre Maßnahmen die Funktionalität der Ersatzgewässer sichergestellt.

Unter Berücksichtigung dieser Neuanlage von Laichgewässern bleibt damit die Funktion der Fortpflanzungsstätte im direkten räumlichen Zusammenhang erhalten, auch weil die Kernlebensräume (Sommer-/Winterlebensräume) des Moorfroschs im Umfeld der Laichgewässer im Moorgürtel südlich der Moorwettern zwischen Rübke und Francoper Straße liegen und nicht im Baufeld der A26.

Es wurde eingewendet, dass trassennahe Moorfroschlebensräume kälter und damit ungeeigneter für den Moorfrosch würden. Moorfrösche seien zur gleichen heiklen Zeit unterwegs, in der es auch um möglichen Frostschutz für Obstbaublüten ginge. Daher seien die negativen Folgen, die mit erhöhtem Frostrisiko für die Obstblüte gelten, auch für den Moorfrosch zu bewerten. Möglicherweise würden Lebensräume durch die Veränderung des Kleinklimas für den Moorfrosch entwertet. Die Vorhabensträgerin hat plausibel und nachvollziehbar dargestellt, dass die Mehrheit der Nachweise trassenfern im Süden liegt. Eine relevante Veränderung der Laichzeit, die sich negativ auf die Art auswirkt, kann ausgeschlossen werden. Der Moorfrosch gehört zu den früh laichenden Explosivlaichern. Die Laichzeit dieser Gruppe ist sehr stark abhängig von dem Witterungsverlauf. Bei Frost ist der Moorfrosch nicht unterwegs, sondern verbleibt in seinem Versteck bzw. im Wasser, um mit ansteigenden Temperaturen wieder aktiv zu werden. Eine Entwertung trassennaher Lebensräume durch ein erhöhtes Frostrisiko ist nicht zu erwarten. Hierfür spricht auch die Verbreitung des Moorfrosches, der selbst nördlichere Teile Skandinaviens besiedelt und in Sibirien bis etwa zum Baikalsee vordringt.

Es wurde eingewendet, dass im Nordwesten des Untersuchungsgebiets eine sehr kleine Population des Moorfrosches am Rande der Überlebensfähigkeit sei und die Empfindlichkeit gegenüber Eingriffen sehr hoch sei. Nach Auswertung der Gutachten sind geeignete Laichhabitats und Landlebensräume dort nur in geringem Umfang zu finden. Diese kleine Population bewohnt einen isolierten Lebensraum in über 400 m Entfernung zum Vorhaben. Es gibt somit keine negativen Auswirkungen durch das Vorhaben auf das Laichgewässer. Regelmäßige Wanderungen über die Trasse können aufgrund der Ergebnisse der verschiedenen faunistischen Erfassungen (z.B. Kartierung der Amphibienwanderungen), der großen Entfernungen und der wenig geeigneten Habitats ausgeschlossen werden.

In 2017 wurde erneut eine Kartierung der Amphibien mit Schwerpunkt auf den Kammmolch durchgeführt (EGL 2017). Der Kammmolch wurde erneut im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen.

Trotz des Verlustes von zwei Laichgewässern wurde plausibel und nachvollziehbar dargestellt, dass es nicht zu Verlusten kommen wird, die sich nachteilig auf die Gesamtpopulation des Moorfrosches auswirken wird.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es damit hinsichtlich der Art Moorfrosch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.14.6.4 Insekten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Von den Insektenarten sind Verbotstatbestände nach den nachvollziehbaren Ausführungen im Gutachten allein für die Art Grüne Moosjungfer zu betrachten. Vorkommen der Großen Moosjungfer konnten dagegen aufgrund der negativen Ergebnisse der Kartierungen in 2016 ausgeschlossen werden.

Die Grüne Mosaikjungfer ist eine typische Art der Flussauen und –niederungen. Hier besiedelt die Art vorrangig Altwässer und Seitenarme. In Hamburg hat die Grüne Mosaikjungfer ihr Hauptverbreitungsgebiet in den Vier- und Marschlanden. Bevorzugter Lebensraum der Grünen Mosaikjungfer sind stehende Gewässer mit großen Beständen der Pflanzenart Kriebsschere, für die im Untersuchungsgebiet nur wenige punktuelle Nachweise der Kriebsschere existieren. Die Ergebnisse der Kartierungen zur Grünen Mosaikjungfer zeigen, dass 5 der 6 Nachweisgewässer dieser Art im unmittelbaren Umfeld des Baufeldes liegen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Diese Gewässer liegen direkt im Baufeld und werden durch das Vorhaben überbaut. Es kann daher im Bereich dieser Gewässer zu baubedingten Tötungen von Individuen gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in dem Laichgewässer kommen. Nach den nachvollziehbaren Darstellungen im Gutachten kann eine baubedingte Verletzung oder Tötung von Individuen, hier insbesondere der Eier und Larven in den Kriebsscherenbeständen, durch die vorgesehene Umsetzung der Bestände zusammen mit den Kriebsscheren in geeignete Gewässer im Moorgürtel in der Ausgleichsfläche 22 A verhindert werden. Dabei werden die für die grüne Mosaikjungfer wichtige Pflanzen der Kriebsschere mitsamt den an diesen anhaftenden Eiern und Larven in geeignete Gewässer verpflanzt. Diese Umsetzung der Kriebsschere soll im Oktober, also zu einer Zeit stattfinden, wenn es keine Imagines mehr gibt. Die relativ kleinen Bestände lassen sich dabei behutsam mit der Hand und großen Behältern umsetzen.

Die flugfähigen Imagines können vor dem langsam fahrenden Bauverkehr und den Bautätigkeiten flüchten. Auch wenn damit nicht gänzlich ausgeschlossen erscheint, dass Imagines zu Schaden kommen, etwa gerade frisch geschlüpfte Tiere, ist darin im Ergebnis keine relevante Erhöhung der Gefährdung zu sehen, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Umsetzung der Bestände in geeignete Gewässer im Moorgürtel ist damit ein Verstoß gegen das Zugriffsverbot nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Auch für das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG relevante bau- und betriebsbedingte Störungen sind nach der Umsetzung der betroffenen Bestände der Grünen Mosaikjungfer ebenfalls nicht zu erwarten. Vorhabenbedingte Zerschneidungseffekte sind für die gut fliegende Art nicht relevant. Die betroffenen Bestände werden südlich der Trasse in geeigneten Biotopen angesiedelt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Schließlich kommt es unter Berücksichtigung der schon im Zusammenhang mit dem Tötungsverbot dargestellten CEF-Maßnahme zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG, da nach den nachvollziehbaren gutachterlichen Ausführungen unter Berücksichtigung der Umsetzung der Grünen Mosaikjungfer zusammen mit der Krebschere die Fortpflanzungsstätten der Art im Bereich des Moorgürtels erhalten bleiben.

4.14.6.5 Weichtiere des Anhangs IV der FFH-Richtlinie

Die Zierliche Tellerschnecke lebt in Hamburg in Gräben und in Bereichen der Flüsse und Kanäle mit nur leichter Wasserbewegung. Hauptgefährdungsursache ist das Austrocknen der Wohngewässer durch Eingriffe in das Gewässer selbst, durch Trockenlegungen und Grundwasserabsenkungen im Umfeld, aber auch durch Verlandung der Gewässer. Nach den Ergebnissen der Kartierung kommt die Zierliche Tellerschnecke im Osten des Untersuchungsgebiets vor.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Der Hauptentwässerungsgraben westlich der A7, der von einer Population der Zierlichen Tellerschnecke bewohnt wird, wird im Bereich des Autobahndreiecks auf einer langen Strecke überbaut, umgelegt und wieder verbunden. Bei der baubedingten Verfüllung des Grabens kann es zu Tötungen der Zierlichen Tellerschnecke kommen.

Die Tötung von Individuen kann durch eine Umsiedlung der Bestände aus dem Baufeld vor Beginn der Bauarbeiten in den südlichen Bereich des Nachweisgewässers verhindert werden. Aus diesem Grund wird die Vermeidungsmaßnahme 9.5 V des LBP festgestellt. Danach muss das Vorkommen der Zierlichen Tellerschnecke im Baufeld innerhalb des besiedelten Gewässers nach Süden umgesiedelt werden. Zu den Einzelheiten wird auf das planfestgestellte Maßnahmenblatt verwiesen. Die Zierlichen Tellerschnecken können den neuen Graben, der westlich versetzt angelegt wird und dann eine durchgehende Besiedlung bis in den Norden zulässt, anschließend wieder besiedeln.

Betriebsbedingte Tötungen durch Einleitungen von der Autobahn und dadurch ausgelösten chemischen Veränderungen können ausgeschlossen werden, da das Wasser der Autobahn nicht direkt in den Graben geleitet wird, sondern getrennt in den Mulden aufgefangen wird.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Optische und akustische Störwirkungen sind nicht von Relevanz für die Zierliche Tellerschnecke. Durch die spätere Wiederherstellung der Verbindung des südlichen und nördlichen Teils des Grabens kommt es zu keinen vorhabenbedingten Zerschneidungseffekten.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Aufgrund der Ergebnisse der Probenahmen ist der ganze Entwässerungsgraben westlich der A7 als eine zusammenhängende Fortpflanzungsstätte für die Zierliche Tellerschnecke anzusehen. Trotz der Verfüllung des nördlichen Teil des Grabens bleibt ein großer Teil erhalten, der durch seine Länge von über 800 m eine ausreichende Größe für die lokale Population der Zierlichen Tellerschnecke besitzt. Nach Abschluss der Baumaßnahme kann die Zierliche Tellerschnecke sukzessiv auch die neu gebaute Verbindung in die Gebiete nördlich der A26 besiedeln.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG.

In Einwendungen wurde der Umfang des Untersuchungsraums hinsichtlich der Zierlichen Tellerschnecke kritisiert. Der Untersuchungsraum für die Zierliche Tellerschnecke umfasste jedoch den gesamten Trassenverlauf. Zunächst erfolgte eine Begehung des Untersuchungsgebietes zur Suche nach Gewässern mit geeigneten Habitatbedingungen. Anschließend erfolgte auf dieser Basis die Auswahl der Probestellen. Die Kartierung berücksichtigt das ganze Untersuchungsgebiet. Lücken bei der Erfassung sind nicht zu erkennen.

4.14.6.6 Brutvogelarten des Anhangs I der VSchRL

4.14.6.6.1 Blaukehlchen

Bei der Kartierung in 2007 wurde nur ein Blaukehlchen im Untersuchungsgebiet nachgewiesen, während 2009 schon acht Brutpaare festgestellt wurden. Diese Entwicklung setzt sich fort. Im Nordwesten hat die Habitatkontrolle keine relevanten Änderungen ergeben, sodass die Daten aus 2009 hier ihre Gültigkeit behalten. Der trassennahe Bereich wurde in 2015 kartiert.

Das Blaukehlchen ist in Hamburg selten und kam 2006 mit etwa 40 Paaren vor. Es wird auf der Vorwarnliste der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Blaukehlchen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der betroffenen röhrichtbestandenen Gräben und Hochstaudenfluren vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Blaukehlchens (16. April - 31. Juli) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester vorhanden.

Eine Tötung der Jungvögel im Nest durch Störreize der Bauarbeiten und eine damit verbundene Aufgabe der Brut kann ausgeschlossen werden, da das Blaukehlchen seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz bzw. Effektdistanz einrichten wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Blaukehlchen aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Das Blaukehlchen ist als wenig lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Sowohl die baubedingten als auch die betriebsbedingten Störungen lösen bei dieser wenig scheuen Art keine Konflikte aus. Es sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Da das Blaukehlchen die Autobahn in sicherer Höhe überqueren kann, kommt es auch zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung (Maßnahmen 9.1 V) wird eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen. Die Bau- und Feldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Blaukehlchens statt, sodass in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind. Zudem werden die Nester in jedem Jahr neu angelegt, sodass die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte ebenfalls unbedeutend ist.

Allerdings können die betriebsbedingten Störungen aufgrund der Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu einem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich des Vorhabens ist daher ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von vier Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist. Dieser Verlust wird, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen der planfestgestellten CEF-Maßnahme ausgeglichen (Maßnahme 4 E/CEF des LBP, Entwicklung von offenen bis halboffenen, reich strukturierten Brutvogellebensräumen im Westen und offenen Wiesenvogellebensräumen im Osten in Curslack). Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmeblatt verwiesen. Als Mittel- und Langstreckenzieher kann das Blaukehlchen bei der Ankunft im Brutgebiet problemlos die Ausgleichsflächen finden und sich dort ansiedeln, wie die aktuelle Ausbreitung der Art in Norddeutschland zeigt.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich des Blaukehlchens zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.14.6.6.2 Neuntöter

Der Neuntöterbestand ist in der Umgebung des Vorhabens sehr gut untersucht. Es liegen fast aus allen Jahren Kartierungen vor. Es ergibt sich ein Gesamtbestand von 35 Revieren des Neuntötters im Untersuchungsgebiet.

Der Neuntöter ist in Hamburg ein mittelhäufiger Brutvogel und kam 2006 mit etwa 135 Revieren vor. Er wird nicht auf der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Neuntöttern lassen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der betroffenen Gehölze vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Neuntötters (1. Mai – 15. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester vorhanden.

Eine Tötung der Jungvögel im Nest durch Störreize der Bauarbeiten und eine damit verbundene Aufgabe der Brut kann ausgeschlossen werden, da der Neuntöter seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz bzw. Effektdistanz einrichten wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Blaukehlchen aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Der Neuntöter ist als wenig lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Weder die baubedingten noch die betriebsbedingten Störungen lösen bei dieser wenig scheuen Art Konflikte aus. Es sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Da der Neuntöter die Autobahn in sicherer Höhe überqueren kann, kommt es auch zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung (Maßnahmen 9.1 V) wird eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen. Die Bau- feldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Neuntötters statt, sodass in den betroffenen Bio- topen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind.

Allerdings können die betriebsbedingten Störungen aufgrund der Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu einem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Im Nahbereich des Vorhabens ist daher ein Verlust von Fortpflanzungsstätten nicht auszuschließen.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Re- lation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von fünf Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist. Dieser Verlust wird, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen der planfestgestellten CEF-Maßnahme ausgeglichen (Maßnahme 1 E/CEF des LBP, Sicherung und Verbesserung von Wachtelköniglebensräumen sowie Neuntöter-, Braunkehlchen- und Bluthänfling- habitaten). Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmeblatt verwiesen. Als ausgesprochener Langstreckenzieher, der in Afrika südlich der Sahara überwintert, kann der Neuntöter bei der Ankunft im Brutgebiet problemlos die Ausgleichsflächen finden und sich dort ansiedeln. Die Ausgleichsfläche E 1 liegt in unmittelbarer Nähe, aber außerhalb der Störzonen, zum Eingriff.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich des Neuntötters zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.14.6.6.3 Wachtelkönig

Wachtelkönige sind Langstreckenzieher, die v. a. in Afrika überwintern. Das mit Abstand wichtigste Brutgebiet des Wachtelkönigs in Hamburg liegt südlich der Trasse der geplanten A26 in den Süde- relbemarschen zwischen der Landesgrenze und Moorburg. Nach starken Wachtelkönigjahren Ende der 1990er Jahre ist ein deutlicher Rückgang der Bestände zu verzeichnen. Die Vorkommen fluktu- ieren sehr stark zwischen den Jahren. Vorsorglich werden dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag die Daten aus dem Jahr 2014 zu Grunde gelegt, da in jenem Jahr die meisten Nachweise im Unter- suchungsgebiet festgestellt wurden. Im Untersuchungsgebiet befinden sich demnach 13 Reviere des Wachtelkönigs.

Der Wachtelkönig ist in Hamburg ein seltener Brutvogel und kam 2006 mit etwa 100 Rufern vor. Er wird als stark gefährdet (RL 2) auf der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern in den Nestern oder noch nicht flugfähigen Jungvögeln kommen. Baubedingte Tötungen

von Wachtelkönigen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der offenen Flächen im gesamten Baufeld vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Wachtelkönigs (16. Mai - 30. September) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester vorhanden.

Eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten und eine damit verbundene Aufgabe der Brut kann ausgeschlossen werden, da der Wachtelkönig seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz bzw. Effektdistanz einrichten bzw. das Junge führende Weibchen das Gebiet der Bautätigkeiten meiden wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Die Junge führenden Weibchen werden das Gebiet der Bautätigkeiten meiden und die Jungen in andere Habitate führen.

Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. So werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Wachtelkönige aufhalten, denn Wachtelkönige bevorzugen möglichst deckungsreiche Felder, Wiesen und Ruderalflächen als Nahrungsraum, sodass der Straßendamms insofern unattraktiv ist. Außerdem wird im Bereich des EU-Vogelschutzgebietes auf ganzer Länge durch die Errichtung 4 bis 5 m hoher Lärmschutzwände gleichzeitig ein wirksamer Kollisionsschutz für den selten fliegenden und in erster Linie laufenden Vogel erzielt. Es ist aufgrund der Habitatausprägungen ohnehin nicht zu erwarten, dass der Wachtelkönig sich von den südlich der A26 befindlichen Grünlandarealen des Moorgürtels in die Obstbauflächen nördlich der A26 begeben wird. Sämtliche Nachweise liegen südlich der Trasse.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Der Wachtelkönig ist als lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Analog zur FFH-VP (Unterlage 14.1) setzt der Fachbeitrag Artenschutz in nachvollziehbarer Weise eine 52 dB(A)tags-Isophone in 1 m Höhe mit Lärmschutz als Bemessungsgrundlage für relevante Beeinträchtigungen der Wachtelkönigpopulation des Schutzgebiets an.

Zwar ist für die Störung des Brutgeschehens artspezifisch grundsätzlich bereits ein Dauerschallpegel von 47 dB(A)nachts in 10 m Höhe als kritisch anzusehen. Dies trifft jedoch für die spezifische Situation nicht zu, da das gesamte Vogelschutzgebiet südlich der Trasse der A26 liegt und die überfliegenden Weibchen das Schutzgebiet auch von Süden in niedriger Höhe anfliegen, also die neue A26 und den Bereich der 47 dB(A)nachts Isophone in 10 m Höhe nicht erst queren müssen, bevor sie das Brutgebiet erreichen. Damit werden die aus Süden anfliegenden Weibchen, die sich zunächst

noch außerhalb der 47 dB(A)nachts Isophone in 10 m Höhe befinden, auch weiterhin durch den von den südlich der A26 befindlichen männlichen Rufern gebildeten Klangteppich zu ihrem Brutgebiet Moorgürtel gelockt werden. Durch den Anflug aus Richtung Süden setzt die Lockwirkung bereits in den noch trassenerfernen Bereichen ein. Daraufhin verringern die Weibchen ihre Flughöhe weiter und nähern sich auch den trassennah rufenden Männchen, die aufgrund der abnehmenden Flughöhe der Weibchen und den von Rufertypen ausgebildeten Klangteppichen für die Weibchen deutlich hörbar werden, sodass sich auch diese Männchen weiterhin werden erfolgreich vermehren können.

Damit ist im Fall des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ nicht die 47 dB(A)nachts Isophone in 10 m Höhe von Bedeutung, sondern eine Isophone, die die sonstige Habitataignung betrifft, und hierbei insbesondere die Jungenaufzucht, da das Muttertier und die Jungvögel, während das Muttertier mit einer zumeist größeren Schar von Jungvögeln zur Nahrungssuche umherzieht, auf eine ständige Kommunikation zwischeneinander angewiesen sind. Untersuchungen ergaben, dass diese in der bodennahen Vegetationsschicht abspielende Kommunikation an stark befahrenen Straßen ab 52 dB (A) tags in 1 m Höhe maskiert wird (F+E-Vorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) „Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“ (GARNIEL et al. 2007), darauf aufbauend die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ vom BMVBS (GARNIEL A. & U. MIERWALD 2010). Somit ist für die Lärmbelastung an den Brutplätzen des Wachtelkönigs südlich der Trasse im Ergebnis von einem kritischen Pegel von 52 dB(A) tags auszugehen. Umgekehrt wird nach dem Bau der A26 der gesamte strukturell geeignete Bereich als Habitat zur Verfügung stehen, der außerhalb der 52 dB(A)tags-Isophone in 1 m Höhe liegt. Dies gilt auch für die nach dem Schlupf umherziehenden Mütter mit den Jungvögeln. Damit ist zugleich auch nachgewiesen, dass die Herstellung der planfestgestellten Lärmschutzanlagen eine wirksame Vermeidungsmaßnahme darstellt und insbesondere der für die Phase der Jungenaufzucht durch Verkehrslärm beeinträchtigte Bereich durch die Lärmschutzwände deutlich reduziert wird, denn der Abstand der maßgeblichen 52 dB(A)-Isophone tags zur Trasse verringert sich von ca. 500 m ohne Lärmschutz auf ca. 240 m.

Innerhalb dieser artspezifischen Reichweite des kritischen Dauerschallpegels von 52 dB(A) tags in 1 m Höhe ist allerdings eine Abnahme der Habitataignung um 100 % anzunehmen.

Im Bereich dieses kritischen Schallpegels befinden sich fünf Rufer des Untersuchungsraums. Es handelt sich um die im Fachbeitrag Artenschutz als Brutpaare (BP) 1, 3, 4, 5, und 8 bezeichneten Orte. Soweit auch BP 2 auf der Karte auf Seite 123 des Fachbeitrags Artenschutz innerhalb der 52 dB(A) tags Isophone eingezeichnet ist, liegt dies daran, dass sich die Isophone bei Annäherung an den Bereich der vorhandenen A7 in Richtung Süden ausdehnt. Ohne die A7 verliefte die Isophone Richtung Osten auch weiterhin parallel zur A26. Damit befindet sich BP 2 außerhalb der vom planfestgestellten Vorhaben ausgehenden 52 dB(A) tags Isophone in 1 m Höhe.

Die Brutpaare 1 und 4 liegen direkt im Baufeld und gehen daher bereits durch Flächeninanspruchnahmen dauerhaft verloren, sodass diese Paare bei den Störungen unberücksichtigt bleiben kön-

nen). Die Reviermittelpunkte der Brutpaare 3, 5 und 8 liegen zwar nicht direkt im Baufeld, aber innerhalb der maßgeblichen Isophone. Ein Ausweichen im räumlichen Umfeld der betroffenen Rufplätze ist nicht ohne weiteres möglich, daher müssen auch diese Brutpaare als Verlust gewertet werden.

Insgesamt gehen also wegen der umfangreichen Beeinträchtigung der Reviere durch Überbauung und bau- und betriebsbedingte Störungen fünf Brutpaare (BP 1,3,4,5,8) verloren. Diese Verluste werden im Rahmen der CEF-Maßnahmen berücksichtigt (siehe im Folgenden) und sind daher für das Störungsverbot nicht von Relevanz.

Die anderen acht Brutpaare (2,6,7,9,10,11,12,13) liegen außerhalb der Reichweite der 52 dB(A)tags-Isophone in 1 m Höhe.

Als Zugvogel kann der Wachtelkönig gut fliegen und die Autobahn in sicherer Höhe überqueren, sodass es zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben kommt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Auch die Zerstörung unbesetzter Nester ist nicht von Bedeutung, da diese in jedem Jahr neu angelegt werden.

Aufgrund des bereits vorstehend geschilderten Verlustes der Brutpaare 1, 3, 4, 5 und 8, also von fünf Brutplätzen, ist der Eintritt des Zugriffsverbots durch CEF-Maßnahmen zu verhindern. Hierzu dienen die planfestgestellten Maßnahmen 1 E/CEF (Sicherung und Verbesserung von Wachtelköniglebensräumen sowie Neuntöter-, Braunkehlchen- und Bluthänflinghabitaten) und 3 E/CEF (Entwicklung von offenen bis halboffenen, reich strukturierten Brutvogellebensräumen). Es handelt sich dabei um die Herrichtung von Ersatzlebensräumen vor dem Eintreten des Funktionsverlustes und damit vor Baubeginn. Diese Ersatzlebensräume liegen im räumlichen Bezug zur betroffenen lokalen Population in störungsarmen Räumen und entsprechen den artspezifischen Strukturansprüchen. Der Wachtelkönig als Zugvogel kehrt ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz nach wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht regelhaft ortstreu an seine alten Brutplätze zurück, wenngleich dies auch vorkommt. Vielmehr erfolgt die Rückkehr in die Brutgebiete mit einer Toleranz von mehreren Kilometern. Da die Ersatzlebensräume in räumlichem Zusammenhang mit der lokalen Population als Teil der Wachtelkönig-Population der Schutzgebiete „Moorgürtel“ und „Moore bei Buxtehude“ liegen (die Maßnahmen 1 E/CEF befinden sich direkt im Moorgürtel südlich der Trasse der A26 in unmittelbarer Nähe und direkter landschaftlicher Anbindung, die Maßnahme 3 E/CEF befindet sich in Gut Moor in wenigen Kilometern Entfernung ebenfalls südlich der Elbe im selben Landschaftsraum), ist mit einer Besiedelung der neuen Lebensräume zu rechnen. Dies belegen auch die in der Umgebung der beiden Maßnahmen zumindest jahrweise gelungenen Nachweise von Wachtelkönigen. Zu den Einzelheiten wird auf die Maßnahmeblätter verwiesen.

Wie im planfestgestellten Maßnahmenblatt vermerkt, ist der Nachweis der Funktionsfähigkeit vor Baubeginn der zuständigen Behörde gegenüber zu führen und regelmäßig zu überprüfen. Brunnachweise, die im Rahmen dieser Funktionskontrolle erfasst werden, werden notiert und der zuständigen Fachbehörde übermittelt.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7 In Hamburg gefährdete oder seltene Brutvogelarten

4.14.6.7.1 Bekassine

Die Bekassine gehört in Norddeutschland zu den Kurzstreckenziehern, die teilweise in West- oder Südeuropa überwintern. Eines der Hauptbrutgebiete in Hamburg sind die Süderelbmoore in der Umgebung des Vorhabens. In der Erhebung von 2009 wurden 4 Brutpaare der Bekassine im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Zwischen den Kartierungsergebnissen von 2009 und 2012 bis 2015 ergeben sich nur geringfügige Veränderungen. Es ergeben sich aktuell drei Brutvorkommen im Untersuchungsgebiet.

Die Bekassine ist in Hamburg mittelhäufig und kam 2006 mit etwa 140 Brutpaaren vor. Sie wird gemäß der Roten Liste von Hamburg als stark gefährdet (RL 2) eingestuft.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch in der Nähe des Baufeldes liegen können (siehe z.B. die Lage von Brutpaar 36 in unmittelbarer Nähe zur Trasse) und die nestflüchtenden, noch nicht flugfähigen Jungen von den Eltern herangeführt werden, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln kommen. Baubedingte Tötungen der Bekassine werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der Grünlandbiotope vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit der Bekassine (01. April - 31. Juli) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da die Bekassine ihren neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb ihrer Fluchtdistanz bzw. Effektdistanz einrichten wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben und die Empfindlichkeit der Bekassine gegenüber optischen Störungen keine Bekassinen aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Bekassinen besitzen eine Effektdistanz von maximal 500 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen in der Brutzeit von ca. 10 bis 40 m. Da durch Verkehrslärm die Wahrnehmung von Warnrufen beeinträchtigt wird, ist bei einer dauerhaften Lärmbelastung von einem geringeren Bruterfolg auszugehen. Kritischer Schallpegel für eine relevante Beeinträchtigung ist ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz die 55 dB(A)tags-Isophone.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit der Bekassine statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Bekassinen keine speziellen Ruhestätten benötigen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Demgegenüber ist im Nahbereich des Vorhabens ein Verlust von Fortpflanzungsstätten durch betriebsbedingte Störungen aufgrund der Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz bzw. der Reichweite der relevanten Isophone wahrscheinlich.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von einer Fortpflanzungsstätte zu rechnen ist. Von den drei Brutpaaren BP1, 2 und 3 befindet sich das BP 1 weit außerhalb der artspezifischen Effektdistanz, so dass es diesbezüglich zu keiner Beeinträchtigung durch das Vorhaben kommt. Die Reviere der anderen beiden Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz, wobei sich jedoch keines im 100 m Nahbereich zur Trasse befindet, in dem ein vollständiger Verlust der Habitateignung anzunehmen ist. Durch die dauerhafte Störwirkung ist jedoch von einer Verminderung in Höhe von 50 % der Habitateignung bis zur maximalen Effektdistanz auszugehen. Zudem dürften die beiden Brutpaare aufgrund der Biotopstrukturen im Umfeld nicht ausweichen können. Demzufolge ist bei beiden Brutpaaren von einer 50 %igen Habitatminderung auszugehen.

Rechnerisch ergibt sich somit ein betriebsbedingter Verlust von einem Brutpaar der für den Bestand der Art in Hamburg wichtigen Population der Bekassine im Bereich des Vorhabens. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation der stark gefährdeten Art Hamburgs ist damit nicht auszuschließen, zumal im Zeitraum der letzten 25 Jahre starke Bestandsrückgänge von mehr als 50 % zu verzeichnen sind. Damit eine solche Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, muss der Verlust des einen Brutpaares im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen werden. Hierbei handelt es sich um die planfestgestellte Maßnahme 5 E/CEF im Bereich Allermöhe. Dort werden Flächen wiedervernässt und dadurch optimal geeignetes Grünland entwickelt. Auf der östlich angrenzenden Fläche hat sich durch ein ähnliches Habitatmanagement bereits eine Bekassine angesiedelt; hierdurch ergibt sich ein hohes Besiedlungspotenzial auch der neuen der Fläche. Da die Bekassine wenig Neigung zur Brutplatztreue zeigt und als Zugvogel nach der Rückkehr ins Brutgebiet neue Gebiete finden kann, ist von einer erfolgreichen Neuansiedlung auszugehen. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmenblatt verwiesen.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Bekassine zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

Folgende Einwendungen befassten sich mit der Bekassine:

Brutreviere sind mit jeweils 50% Habitatminderung betroffen, diese Brutplätze liegen nicht in räumlicher Nähe, ein Ausweichen ist für beide Brutpaare nicht möglich. Dies bedeutet doch, dass die zwei Brutreviere aufgegeben werden und beide ausgeglichen werden müssten. Eine Verrechnung zu einem Brutpaar erscheint hier nicht sinnvoll im Gegensatz zu Arten, bei denen mehrere benachbarte Brutreviere betroffen sind.

Vorhabensträgerin: *Die Methode der Arbeitshilfe „Vogel und Straßenverkehr“ (GARNIEL & MIERWALD 2010) wurde korrekt angewandt. Eine Habitatminderung von 50 % gemäß der Arbeitshilfe besagt nicht, dass das Brutpaar das Revier verlässt, sondern dass die Wahrscheinlichkeit, dass ein Brutpaar das Revier verlässt, bei 50 % liegt. D.h. jedes 2. Brutpaar verbleibt trotz der Störung in seinem Revier. Insgesamt betrachtet ist in diesem Fall mit dem Verlust einer Brutstätte zu rechnen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar ausgeführt, dass die Angabe einer Habitatminderung um 50% eben gerade nicht die Annahme rechtfertigt, dass ein Brutpaar dieses Habitat zwingend verlassen wird. Dies ist erst der Fall bei einer Habitatminderung von 100 %. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Brutpaar das Revier verlässt, liegt dementsprechend bei 50%. Nach der plausiblen Darstellung der Vorhabensträgerin sind zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen damit nicht erforderlich.**

- Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung durch A25 und Mittlerer Landweg sind Zweifel an der Eignung der Maßnahme E 5/CEF als Brutrevier für Bekassinen angebracht. Wird die Effektivdistanz von

500 m für die Bekassine zu Grunde gelegt, ist nahezu das gesamte Ersatzmaßnahmenareal E 5 als Bruthabitat potentiell beeinträchtigt.

Vorhabensträgerin: *Auf der A25 fahren knapp unter 40.000 Fahrzeuge pro Tag. Die Habitatminderung für die Bekassine auf der nördlich anschließenden Ausgleichsfläche E5 Allermöhe beträgt daher gemäß der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Garniel & Mierwald 2010) 100 % bis zu einer Entfernung von 100 m und in dem Band zwischen 100 und 500 m 40 % Habitatminderung. Dieses bedeutet nicht, dass zwischen 100 und 500 m entfernt zur A25 keine Bekassinen mehr vorkommen können, sondern dass der Bestand gegenüber einer maximalen, ungestörten Besiedlung um 40 % abnimmt. Selbst wenn man nur die nördliche Hälfte der Ausgleichsfläche, die außerhalb der 500 m Effektdistanz liegt, für die Bekassine heranzieht und dort noch jeweils einen 100 m breiten Streifen im Westen und Norden als Puffer zu den angrenzenden Flächen abzieht, verbleiben mit etwa 12 ha geeigneter Ausgleichsfläche für die Bekassine mehr als erforderlich. Die Fläche ist als Ausgleichsfläche für die Bekassine demnach geeignet, da die zentralen und nördlichen Teile außerhalb der Effektdistanz zur A25 und der anderen Störquelle liegen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gemäß den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin sind die ungestörten Kernflächen sowie die nördlichen Areale der Maßnahmefläche, auf denen eine 100 %ige Habitategnung besteht, ausreichend groß bemessen. Für das eine Bekassinenpaar besteht ein Bedarf von ca. 2 ha, es stehen jedoch 12 ha zur Verfügung.**

- Es ist eine Schallpegelmessung zur Autobahn, zum Mittleren Landweg und zum bestehenden Windrad erforderlich, um zu klären, wo die kritische 55 dB(A) Isophonen liegt und die Maßnahme als Bruthabitat geeignet ist.

Vorhabensträgerin: *Schallpegelmessungen sind nicht sinnvoll, da diese nicht frei von zufälligen Ereignissen sind (wechselnde klimatische Einflüsse, besondere Verkehrsereignisse, siehe hierzu GARNIEL et al. 2007). Den Angaben aus der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (GARNIEL & MIERWALD 2010) liegen ebenfalls gerechnete und keine gemessenen Schallwerte zu Grunde.*

Das Windrad, das zentral zwischen der Ausgleichsfläche Allermöhe und der östlich angrenzenden Fläche steht, wurde schon 2004 errichtet. Die Bekassine bewohnt mit einem bis zwei Brutpaaren die östliche Fläche relativ zentral im gut vernässten Gelände außerhalb der Effektdistanz zur A25. Sie hat sich also trotz des Windrades auf der Fläche angesiedelt. Dieses spricht dafür, dass die Grünlandarten, deren Bestände nach dem Anstau des Wassers anstiegen, nicht maßgeblich durch das Windrad gestört werden.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Gründe, die für eine Errechnung von Schallpegeln sprechen und gegen eine Messung, sind die gleichen, wie bei der Errechnung von Schallpegeln für die Ermittlung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der 16. BImSchV. Eine einzelne Messung oder wenige Messungen werden**

die reale Belastungssituation nicht zutreffend erfassen. Hierzu wäre eine Vielzahl von Messungen über einen langen Zeitraum erforderlich. Genau dieses Ergebnis erzielen aber die bewährten Rechenmodelle, die über entsprechende Algorithmen sämtliche zu berücksichtigenden Parameter wie u.a. die vielfältigen Einflüsse von Wetterbedingungen, Geländeformen, Windrichtungen etc. beinhalten.

Auch die Ausführungen zum Windrad überzeugen. Dieses stört die Bekassine offenbar nicht.

4.14.6.7.2 Bluthänfling

Bluthänflinge sind Kurz- und Mittelstreckenzieher, die auch in Mitteleuropa überwintern. Die Verbreitung des Bluthänflings ist weitgehend auf das Elbtal und hier vor allem auf das Alte Land konzentriert. Im Obstbauggebiet des Alten Landes leben 300 der 710 Brutpaare von Hamburg. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der aktuellen Erfassungen zwischen 2012 und 2015 liegt ein weitgehend stabiles Vorkommen von 23 Brutpaaren im Untersuchungsgebiet vor.

Der Bluthänfling ist ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz nicht als besonders lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen, die artspezifische Effektdistanz gegenüber Straßen liegt bei 200 m. Gehäufte Nachweise von Bluthänflingen als Kollisionsopfer liegen nicht vor. Gegenüber sich frei bewegendem Personen liegt die Fluchtdistanz bei unter 10 bis 20 m.

Der Bluthänfling ist in Hamburg mittelhäufig und kam 2006 mit etwa 710 Brutpaaren vor. Er wird gemäß der Roten Liste von Hamburg als gefährdet (RL 3) eingestuft. Für die letzten 40 Jahre wird von einem Arealverlust in Hamburg von mehr als 30 % ausgegangen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können (vgl. Lage der Brutpaare 5, 6, 7, 9 und 14, die direkt auf der Trasse liegen) kann es daher zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Bluthänflingen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der Gehölze vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Bluthänflings (01. Mai - 31. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Bluthänfling seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Im Übrigen ist der Bluthänfling wenig scheu.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte

Tötungen sind nicht relevant, da keine Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen vorliegen. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben keine Bluthänflinge aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Bluthänflinge besitzen eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen in der Brutzeit von ca. 10 bis 20 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Bluthänflings statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Bluthänflinge keine speziellen Ruhestätten benötigen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Demgegenüber ist im Nahbereich des Vorhabens ein Verlust von Fortpflanzungsstätten durch betriebsbedingte Störungen aufgrund der Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz wahrscheinlich. Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von sechs Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den 23 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen 12 außerhalb der artspezifischen Effektdistanz zur Autobahn. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung. Bei fünf Brutpaaren werden die Reviere bei den Bauarbeiten direkt überbaut, da sie unmittelbar auf der Trasse liegen. Der Lebensraum für diese fünf Paare geht durch Flächeninanspruchnahme vollständig und dauerhaft verloren. Sie gehen als Verlust von fünf Brutpaaren in die Bilanz ein.

Die restlichen sechs Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz zur Autobahn und werden einzeln betrachtet. Die Brutplätze liegen in größerer Entfernung zum Vorhaben, sodass es zu keinen bau-

bedingten Verlusten kommt. Hinsichtlich der betriebsbedingten Auswirkungen ist allerdings festzustellen, dass alle sechs Brutpaare innerhalb der Effektdistanz liegen. Hiervon ist bei BP 19 nördlich der Trasse am Rande der Baustelle die Unmöglichkeit eines Ausweichens anzunehmen, sodass die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte nicht gesichert ist. Somit ist auch bei diesem Paar von einem Verlust des Reviers auszugehen. Demgegenüber werden die Reviere von BP 2 und 20 durch die planfestgestellte Lärmschutzwand effektiv abgeschirmt, sodass es zu keiner Habitatminderung für diese beiden Brutpaare kommt und sie ihre Reviere weiterhin nutzen können. Bei den Revierzentren der BP 10, 13 + 22, die sich über 100 m von der Trasse entfernt befinden, ist zwar eine Habitatminderung von 40 % anzunehmen; da jedoch nördlich angrenzend großflächige, geeignet erscheinende Obstbauflächen vorhanden sind, auf die diese Brutpaare ausweichen können, ist auch nach Umsetzung des Vorhabens vom Erhalt der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang der beiden Reviere auszugehen.

Es ergibt sich somit insgesamt ein bau- und betriebsbedingter Verlust von sechs Fortpflanzungsstätten des Bluthänflings durch das Vorhaben. Da die Population des Bluthänflings im Bereich des Vorhabens für den Bestand der Art in Hamburg wichtig ist, da das Alte Land einen Schwerpunkt der Verbreitung stellt und die Art in den letzten Jahrzehnten einen starken Arealverlust erlitten hat, wäre ohne entsprechende Maßnahmen eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen, zumal es sich um eine gefährdete Art Hamburgs handelt. Um dem wirksam zu begegnen, wird der Verlust der sechs Fortpflanzungsstätten im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen. Hierbei handelt es sich um die planfestgestellten Maßnahmen 1 E/CEF im EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ und 3 E/CEF in Gut Moor / Bezirk Harburg, die durch die Pflanzung von einzelnen, mindestens 2 m hohen Nadelbäumen im Bereich der vorhandenen Bäume die sofortige Annahme der Flächen durch Bluthänflinge sichern, da die Bluthänflinge diese Gehölze als Neststandort bevorzugen. Zudem werden die Ausgleichsflächen durch Baumreihen begrenzt, sodass sich geeignete Neststandorte schnell entwickeln werden. Die Ersatzhabitate werden frühzeitig vor Baubeginn hergestellt, so dass der erforderliche Entwicklungszeitraum gewährleistet ist. Der Bluthänfling zeigt keine besondere Bindung an seinen Brutplatz. Er zieht in Trupps weit umher und kann die Ausgleichsflächen somit erreichen und sich dort ansiedeln. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die entsprechenden Maßnahmeblätter verwiesen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.3 Braunkehlchen

Das Braunkehlchen gehört zu den Langstreckenziehern, die ihre Brutgebiete überwiegend ab Anfang April besetzen. Die Verbreitung des Braunkehlchens zeigt mit den Vier- und Marschlanden und dem Moorgürtel zwei Schwerpunkte in Hamburg, die zusammen etwa 60 % des Bestandes aufweisen. Im Moorgürtel lebten in 2001 24 der 100 Brutpaare von Hamburg. Aus den Ergebnissen der

Erfassungen zwischen 2012 und 2015 wird ein Bestandrückgang des Braunkehlchens deutlich, der auch zum vollständigen Erlöschen des Bestandes innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes geführt hat. Aktuell ist von fünf Brutpaaren im Westen des Untersuchungsgebiets auszugehen.

Das Braunkehlchen ist ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz als schwach lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Die artspezifische Effektdistanz gegenüber Straßen liegt bei maximal 200 m. Gehäufte Nachweise von Braunkehlchen als Kollisionsopfer liegen nicht vor. Die Reichweite baubedingter Störungen ist mit ca. 100 m anzugeben, gegenüber sich frei bewegenden Personen liegt die Fluchtdistanz bei 20 bis 40 m.

Das Braunkehlchen ist in Hamburg selten und wird gemäß der Roten Liste von Hamburg als vom Aussterben bedroht (RL 1) eingestuft. Das Braunkehlchen zeigt einen stark negativen Trend in Hamburg, innerhalb von nur 5 Jahren halbierte sich der Bestand.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch in der Nähe des Baufeldes liegen können (siehe z.B. die Lage des Brutpaares 4, das in der Nähe der Trasse nachgewiesen ist) kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Braunkehlchen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der Grünlandflächen inklusive der Randstrukturen, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Braunkehlchens (01. April - 31. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da das Braunkehlchen einen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Darüber hinaus zeigt das Braunkehlchen keine besonders große Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben keine Braunkehlchen aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Braunkehlchen besitzen eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von ca. 20 bis 40 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Baufeldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Braunkehlchens statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Braunkehlchen keine speziellen Ruhestätten benötigen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Demgegenüber ist im Nahbereich des Vorhabens ein Verlust von Fortpflanzungsstätten durch betriebsbedingte Störungen aufgrund der Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz wahrscheinlich. Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von einer Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den fünf Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen zwei außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 200 m zur Autobahn. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Die restlichen drei Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz zur Autobahn und werden einzeln betrachtet. Die Brutplätze liegen in größerer Entfernung zum Vorhaben, sodass es zu keinen baubedingten Verlusten kommt. Von den drei Brutpaaren befindet sich eines im 100 m Nahbereich zur Trasse, in dem zwar ein vollständiger Verlust der Habitateignung anzunehmen ist. Allerdings kann das betroffene BP 4 Richtung Süden zur Moorwettern hin in geeignete Habitate ausweichen, sodass es baubedingt zu keinen Störungen kommt. Die betriebsbedingten Störungen werden durch die planfestgestellte Lärmschutzwand verhindert. Es kommt daher zu keiner Habitatminderung für dieses Brutpaar. Für die BP 1 und 3 in über 100 m Entfernung von der Trasse (107 bzw. 132 m nördlich der Trasse) ist hingegen eine Habitatminderung von 40 % anzunehmen. Da die beiden Brutpaare nicht ausweichen können, ergibt sich insgesamt ein bau- und betriebsbedingter Verlust von 80 %, also einem Brutpaar des Braunkehlchens durch das Vorhaben. Da die Population des Braunkehlchens im Bereich des Vorhabens für den Bestand der Art in Hamburg von großer Wichtigkeit ist, da der Moorgürtel einen Schwerpunkt der Verbreitung stellt und die Art in den letzten Jahrzehnten einen starken Areal- und Bestandsverlust erlitten hat, wäre durch den Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von einem der fünf Brutpaaren im hamburgischen Untersuchungsraum ohne entsprechende Maßnahmen eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen, zumal es sich um eine vom Aussterben bedrohte Art Hamburgs handelt. Daher muss

der Verlust der Fortpflanzungsstätte, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen werden.

Hierbei handelt es sich um die planfestgestellte Maßnahme 1 E/CEF im EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“. Die geplanten Ausgleichsflächen im Moorgürtel befinden sich im Aktionsraum der Brutpaare im Vorhabensbereich, sodass ein Umzug in die Flächen problemlos möglich ist. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die entsprechenden Maßnahmeblätter verwiesen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.4 Feldlerche

Feldlerchen sind in Deutschland hauptsächlich Kurzstreckenzieher, die in den Brutgebieten meist zwischen Ende Januar und Mitte März eintreffen. Die Verbreitung der Feldlerche in Hamburg konzentriert sich auf die Marschen des Elbtals, wobei ein bedeutender Schwerpunkt im Süderelberaum liegt. Es werden 23 Brutpaare im Untersuchungsgebiet angenommen, also deutlich mehr als in 2009.

Ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz ist die Feldlerche nicht als lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen, die jedoch tendenzmäßig einen großen Abstand zu stark befahrenen Straßen einhält. Artspezifische Effektdistanzen hinsichtlich der betriebsbedingten Wirkungen von Straßen liegen bei max. 500 m. Es deutet sich ein Zusammenhang zwischen dem eingehaltenen Abstand zu Straßen und deren Verkehrsbelastung an. Die Reichweite baubedingter Störungen wird mit ca. 150 m eingestuft. Die Fluchtdistanz gegenüber sich frei bewegenden Personen liegt bei < 10 bis ca. 20 m.

Die Feldlerche ist in Hamburg häufig und kam 2006 mit etwa 1.300 Brutpaaren vor. Sie wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt. Die Feldlerche zeigt sowohl kurz- als auch langfristig einen negativen Trend in Hamburg.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Feldlerchen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der offenen Flächen, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit der Feldlerche (01. April - 15. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da die Feldlerche ihren neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Feldlerchen aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Feldlerchen besitzen eine Effektdistanz von maximal 500 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von kleiner 10 bis ca. 20 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen, die bei dieser Art sehr weit reichen, hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit der Feldlerche statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Feldlerchen keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können. Dass Vögel die Nähe der Straße meiden, bedeutet eine Habitatminderung im Bereich der Effektdistanz.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von neun Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Bis auf Brutpaar 20 liegen alle Reviere innerhalb der sehr großen Effektdistanz von 500 m. Somit kommt es bei fast allen Paaren zu betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch die Autobahn und zu einer Habitatminderung.

Brutpaare 18 bis 23 liegen östlich der A 7. Es kommt in ihren Revieren zu keinen relevanten Änderungen der Habitatminderungen der einzelnen Paare.

Die Brutpaare 4 und 7 können ausweichen.

Auch die Brutpaare 1 und 2 können ausweichen, für Brutpaar 2 ergibt sich aber dennoch eine Habitatminderung von 20 %, da ein Ausweichen nur in die Zone zwischen 300 und 500 m zu erwarten ist.

Brutpaar 16 kann innerhalb des gleichförmigen Habitats in die weniger belastete Zone ausweichen, sodass die Habitatminderung nur noch 20 % beträgt.

Brutpaare 3 und 5 können nicht ausweichen, da die bewohnten Biotope keinen Platz dafür bieten.

Die Brutpaare 6, 8, 11, 12, 13 und 15 können wegen eines benachbarten Reviers oder wegen der voraussichtlichen Umnutzung der Flächen nicht ausweichen.

Brutpaar 10 kann aufgrund des eingeschränkten Lebensraums nicht ausweichen.

Die Brutpaare 9 und 14 liegen direkt im Baufeld der A26, die Fortpflanzungsstätten werden überbaut.

Rechnerisch ergibt sich somit im Bereich des Vorhabens ein betriebsbedingter Verlust von neun Brutpaaren der Population der Feldlerche, die für den Bestand der Art in Hamburg von besonderer Bedeutung ist. Im Moorgürtel befindet sich ein Schwerpunkt der Verbreitung und die Art zeigt sowohl kurz- als auch langfristig Bestandsabnahmen. Bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätten von neun der 23 Brutpaare im Untersuchungsraum (entspricht knapp 40 % der lokalen Population des Untersuchungsraums) ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen.

Damit eine solche Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, muss der Verlust im Rahmen einer CEF-Maßnahme ausgeglichen werden. Hierbei handelt es sich um die planfestgestellten Maßnahmen 5 E/CEF im Bereich Allermöhe und 8 E/CEF auf Wilhelmsburg/Bezirk Mitte. Zu den Einzelheiten wird auf die entsprechenden Maßnahmeblätter verwiesen. Die Feldlerche ist als Bewohner von landwirtschaftlichen Flächen abhängig von der Bestellung und Nutzung der Flächen und muss daher oft innerhalb des Naturraums Unterebbe umziehen. Diese Unstetigkeit zeigt auch der Vergleich der Daten aus 2009 und 2015. Im nördlichen Teil des EU-VSG haben sich viele Paare neu angesiedelt, während andere Paare verschwunden sind. Die betroffenen Brutpaare können sich daher in den Ausgleichsflächen ansiedeln.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.5 Feldschwirl

Der Feldschwirl gehört zu den Langstreckenziehern, der hauptsächlich im tropischen Westafrika südlich der Sahara überwintert.

Der Feldschwirl ist ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz als schwach lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Die artspezifische Effektdistanz gegenüber Straßen liegt bei maximal 100 m. Gegenüber sich frei bewegenden Personen liegt die Fluchtdistanz bei unter 10 bis 20 m.

Die Verbreitungsschwerpunkte des Feldschwirls in Hamburg finden sich im Elbtal, wobei das Vorkommen im Süderelberaum etwa 25 % des Bestandes ausmacht. Hier leben ungefähr 100 der 400 Brutpaare von Hamburg. Dabei liegt der Verbreitungsschwerpunkt innerhalb des Vogelschutzgebiets sowie westlich und östlich angrenzend, während der Obstmarschengürtel kaum besiedelt ist.

In der Erhebung von 2009 wurden 61 Brutpaare des Feldschwirls im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. In den letzten Jahren ist ein leichter Bestandsrückgang festzustellen. Aktuell ist von 55 Brutpaaren auszugehen.

Der Feldschwirl ist in Hamburg mittelhäufig und kam 2006 mit etwa 400 Brutpaaren vor. Er wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt. Während einige Vorkommen in Hamburg erloschen sind, profitiert die Art in anderen Bereichen von einer Verbrachung bei Nutzungsaufgaben, sodass die Gesamtsituation der Art in Hamburg wahrscheinlich stabil ist.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können (vgl. Brutpaare 7 und 31), kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Feldschwirlen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der offenen Flächen inklusive der Randstrukturen mit Hochstaudenfluren etc, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Feldschwirls (01. Mai - 31. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Feldschwirl seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt der Feldschwirl keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Feldschwirl aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Feldschwirle besitzen eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von kleiner 10 bis ca. 20 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Feldschwirls statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Feldschwirle keine speziellen Ruhestätten benötigen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von vier Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den 56 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen 33 (BP 1, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 40 und 41) außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m zur Autobahn. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung. Sechs weitere Paare (BP 42-47) liegen außerhalb der Effektdistanz zu der Autobahn in dem hier betrachteten Bauabschnitt, liegen aber westlich in dem angrenzenden Bauabschnitt von Niedersachsen und werden in dem dazugehörigen ASB behandelt.

Die Reviermittelpunkte der Brutpaare 48 bis 56 befinden sich außerhalb der Effektdistanz zu der bestehenden A7. Es kommt also zu keinen Beeinträchtigungen.

Bei den drei Brutpaaren 7, 31 und 39 werden die Reviere bei den Bauarbeiten zum großen Teil oder vollständig überbaut, da sie unmittelbar auf bzw. an der Trasse liegen. Der Reviermittelpunkt von BP

39 wird zwar nicht direkt überbaut, aber der größte Teil des Revieres geht in der Fläche zwischen den Straßen verloren. Es verbleibt nicht mehr genug Raum für das Brutpaar. Der Lebensraum für diese drei Paare geht durch Flächeninanspruchnahme vollständig und dauerhaft verloren. Sie gehen als Verlust von drei Brutpaaren in die Bilanz ein.

Die Reviere der restlichen fünf Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz von 100 m zur Autobahn. Es ist ein vollständiger Verlust der Habitateignung anzunehmen. Da die Brutplätze in einiger Entfernung zum Vorhaben, kommt es jedoch zu keinen relevanten baubedingten Verlusten der Reviere.

Demgegenüber zieht sich das bewohnte Habitat von BP 21 weit nach Norden, sodass dieses Paar das Revier verlegen kann.

Die Brutpaare 2, 4 und 17 liegen in dem Bereich der abschirmenden 4 m hohen Lärmschutzwand. Die ökologische Funktion dieser drei Fortpflanzungsstätten bleibt somit ebenfalls vollumfänglich erhalten.

Das Revier des BP 37 liegt nahe der Trasse: Zudem befindet sich weiter nördlich nur eine zu kleine Fläche des geeigneten Lebensraums zwischen den Obstbauflächen. Das Habitat, das das Brutpaar bewohnt, geht größtenteils verloren, sodass dieses Paar als Verlust in die Bilanz eingeht. Zusammen mit den drei Brutpaaren 7, 31 und 39 ergibt sich ein voraussichtlicher bau- und betriebsbedingter Verlust von vier Brutpaaren des Feldschwirls durch das Vorhaben. Da die Population des Feldschwirls im Bereich des Vorhabens für den Bestand der Art in Hamburg aufgrund des Verbreitungsschwerpunkts der Art im Moorgürtel von besonderer Bedeutung ist, ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von vier der 56 Brutpaare im Untersuchungsraum nicht auszuschließen.

Damit eine solche Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, muss der Verlust ausgeglichen werden. Hierbei handelt es sich um die planfestgestellten Maßnahmen 3 E/CEF im Bereich Gut Moor / Bezirk Harburg und 4 E/CEF im Bereich Altengamme / Curslack im Bezirk Bergedorf. Da die Bestände in Hamburg stabil sind, muss die Umsetzung nicht vorgezogen erfolgen und kann im Rahmen der Maßnahmen der Eingriffsregelung abgeleistet werden. Zu den Einzelheiten wird auf die entsprechenden Maßnahmeblätter verwiesen. Da der Feldschwirl ein ausgesprochener Langstreckenzieher ist, der in Afrika südlich der Sahara überwintert, wird er sich problemlos auf den Ausgleichsflächen ansiedeln können.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.6 Gartenrotschwanz

Der Gartenrotschwanz gehört zu den Langstreckenziehern und überwintert hauptsächlich in der Trocken- und Feuchtsavanne West- und Zentralafrikas. Er wird als schwach lärmempfindliche Brutvogelart eingestuft. Die artspezifische Effektdistanz gegenüber Straßen liegt bei maximal 100 m. Gegenüber sich frei bewegenden Personen liegt die Fluchtdistanz bei 10 bis 20 m.

Abgesehen vom innerstädtischen Bereich ist der Gartenrotschwanz relativ einheitlich über Hamburg verbreitet, wobei das Alte Land dicht besiedelt ist. In der Erhebung von 2009 wurden 36 Brutpaare des Gartenrotschwanzes im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Das Vorkommen der Art beschränkt sich weitgehend auf die Gebiete nördlich der Moorwettern, da sie für den Nestbau auf alte Bäume oder Gebäude (oder Nistkästen) angewiesen ist. Aktuell ist von einem Bestand von 33 Brutpaaren auszugehen.

Der Gartenrotschwanz ist in Hamburg häufig und kam 2006 mit etwa 1.450 Brutpaaren vor. Er wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt. Sowohl kurz- als auch langfristig zeigte die Art signifikante Bestandsabnahmen in Hamburg. Zuletzt hat sich der Bestand im Hamburger Raum leicht erholt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können (vgl. Brutpaare 6 und 12), kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Gartenrotschwänzen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der Gehölzbestände, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Gartenrotschwanzes (21. April - 15. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Gartenrotschwanz seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt der Gartenrotschwanz keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Gartenrotschwänze aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Gartenrotschwänze besitzen eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von ca. 10 bis 20 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Gartenrotschwanzes statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Gartenrotschwänze keine speziellen Ruhestätten benötigen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von fünf Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den 33 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen 23 (2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29 und 30) außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m zur Autobahn. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Das Brutpaar 33 liegt außerhalb der Effektdistanz zu der Autobahn in dem hier betrachteten Bauabschnitt, liegt aber westlich in dem angrenzenden Bauabschnitt in Niedersachsen und wird in dem entsprechenden ASB behandelt.

Bei den fünf Brutpaaren 1, 6, 12, 15 und 25 werden die Reviere bei den Bauarbeiten zum großen Teil oder vollständig überbaut, da sie unmittelbar auf bzw. an der Trasse liegen. Der Lebensraum für diese fünf Paare geht durch Flächeninanspruchnahme vollständig und dauerhaft verloren. Das BP 15 liegt zwar am Rand des Baufeldes, kann jedoch nicht ausweichen und verliert sein Revier. Sie gehen als Verlust von fünf Brutpaaren in die Bilanz ein.

Die Reviere der restlichen vier Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz von 100 m, in dem ein vollständiger Verlust der Habitateignung angenommen werden muss. Da die Brutplätze in einiger

Entfernung zum Vorhaben liegen, kommt es zumindest zu keinen relevanten baubedingten Verlusten der Reviere.

Das Revierzentrum des nördlich der Trasse siedelnden Brutpaares 31 liegt in relativ großer Entfernung zur Trasse und damit relativ dicht an der Effektdistanz. Das Habitat zieht sich bis weit außerhalb der Effektdistanz nach Norden und bietet Platz für das betroffene Brutpaar, das folglich nach Norden ausweichen kann.

Die Brutpaare 9, 13 und 32 siedeln im Bereich der planfestgestellten abschirmenden 4 m hohen Lärmschutzwand. Die ökologische Funktion dieser vier Fortpflanzungsstätten bleibt somit ebenfalls vollumfänglich erhalten.

Es tritt somit ein bau- und betriebsbedingter Verlust von fünf Brutpaaren des Gartenrotschwanzes ein. Bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von fünf der 33 Brutpaare ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen. Dieser Verlust muss, damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, im Rahmen von CEF-Maßnahmen ausgeglichen werden. Hierbei handelt es sich um die planfestgestellten Maßnahmen 3 E/CEF im Bereich Gut Moor / Bezirk Harburg, 4 E/CEF im Bereich Altengamme / Curslack im Bezirk Bergedorf, 5 E/CEF im Bereich Allermöhe, 6 E/CEF im Bereich Reitbrook / Bezirk Bergedorf und 8 E/CEF auf Wilhelmsburg/Bezirk Mitte. Zu den Einzelheiten wird auf die entsprechenden Maßnahmeblätter verwiesen. Zwar zeigt der Gartenrotschwanz eine relativ hohe Geburtsortstreue und Brutortstreue, aber auch Fremdansiedlungen von mehr als 100 km sind nachgewiesen, weshalb davon auszugehen ist, dass die betroffenen Brutpaare die Ausgleichsflächen finden und besiedeln können.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.7 Gelbspötter

Der Gelbspötter ist ein Langstreckenzieher, der in seinem Brutgebieten erst vergleichsweise spät im Mai eintrifft. Bereits im August setzt der Rückzug in die afrikanischen Überwinterungsgebiete ein. Der Gelbspötter gehört ausweislich des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zu den schwach lärmempfindlichen Arten, an deren Verteilungsmuster der Lärm nur zu einem geringen Anteil beteiligt ist. Dennoch ist auch für diese Art eine reduzierte Besiedlung des Straßenumfeldes erkennbar. Der Gelbspötter besitzt eine maximale Effektdistanz von bis zu 200 m und eine Fluchtdistanz von unter 10 m. Im 100 m-Nahbereich zum Trassenrand ist bei Verkehrsstärken von mehr als 50.000 Kfz/24 h von einem vollständigen Verlust der Habitataignung, im Bereich 100 m bis 200 m ist von einer reduzierten Lebensraumeignung von 40 % auszugehen. Die Reichweite baubedingter Störungen wird für Gehölzbrüter wie den Gelbspötter mit ca. 100 m angenommen.

Die Verbreitung des Gelbspötters in Hamburg konzentriert sich auf das Elbtal. Gehäufte Vorkommen zeigt die Art z.B. im Alten Land im Westen und in den Marschen im Osten. Im Alten Land leben ungefähr 150 der 820 Brutpaare von Hamburg. Im Untersuchungsgebiet ergibt sich eine Gesamtanzahl von 53 Brutpaaren.

Der Gelbspötter ist in Hamburg mittelhäufig und kam 2006 mit etwa 820 Brutpaaren vor. Er gehört gemäß der Roten Liste von Hamburg zu den gefährdeten Vogelarten (RL 3). Die Bestandssituation hat sich dramatisch verschlechtert. Seit 1960 ist die Art aus über 30 % ihres ehemaligen Verbreitungsgebietes in Hamburg verschwunden, vor allem aus den städtischen Bereichen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können (vgl. Brutpaare 3, 15 und 23), kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Gelbspöttern werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der offenen Flächen inklusive der Randstrukturen mit Hochstaudenfluren etc., die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Gelbspötters (01. Mai - 31. Juli) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Gelbspötter seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt der Gelbspötter wenig Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Gelbspötter aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Gelbspötter besitzen eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von unter 10 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Baufeldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Gelbspötters statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Gelbspötter keine speziellen Ruhestätten benötigen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von neun Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Der Gelbspötter gehört ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz zu den schwach lärmempfindlichen Arten, an deren Verteilungsmuster der Lärm nur zu einem geringen Anteil beteiligt ist. Trotzdem ist auch für diese Art eine reduzierte Besiedlung des Straßenumfeldes erkennbar. Als maximale Effektdistanz wird für die Art eine Reichweite von 200 m berücksichtigt. Im 100 m Nahbereich zum Straßenrand ist von einem vollständigen Verlust der Habitateignung auszugehen. Im Bereich zwischen 100 m und 200 m zum Straßenrand ist von einer Reduzierung der Lebensraumeignung auf 40 % auszugehen.

Von den 53 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen 16 (BP 1, 2, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 19, 22, 26, 27, 28, 31, 34 und 40) außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 200 m zur A26. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Das Brutpaar 41 liegt außerhalb der Effektdistanz zu der Autobahn in dem hier betrachteten Bauabschnitt, wird aber in dem westlich angrenzenden Bauabschnitt in Niedersachsen betrachtet.

Die 12 Brutpaare 42-53 liegen östlich der A7 außerhalb des Baufeldes. Die meisten der Paare haben sich innerhalb der Effektdistanz zur A7, die eine extrem hohe Verkehrsdichte aufweist, angesiedelt. Durch das planfestgestellte Vorhaben entsteht insoweit keine relevante Veränderungen zur heutigen Situation, sodass keine Habitatminderung durch das Vorhaben eintritt. Allerdings rückt das Brutpaar 46 durch die Verbreiterung der A7 nach Osten in die Zone der größeren Störung. Die Habitatminderung nimmt damit von 40 auf 100 % zu.

Die Reviere der Brutpaare 3, 5, 14, 15, 17, 23, 35 und 39 werden bei den Bauarbeiten zum großen Teil oder vollständig überbaut, da sie unmittelbar auf bzw. an der Trasse liegen. Der Lebensraum für

diese acht Paare geht durch die Flächeninanspruchnahme daher vollständig und dauerhaft verloren. Sie gehen als Verlust von acht Brutpaaren in die Bilanz ein.

Die Reviere der restlichen 16 Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz zur Autobahn, aber in einiger Entfernung zum Vorhaben, sodass es zu keinen relevanten baubedingten Verlusten der Reviere kommt. Die meisten Reviere dieser 16 Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz von 100 m, in dem ein vollständiger Verlust der Habitataignung angenommen werden muss, für die anderen Paare muss eine Habitatminderung von 40 % angenommen werden.

Das Brutpaar 18 wurde nördlich der Trasse kann in derselben landwirtschaftlichen Fläche nach Norden ausweichen, sodass sich das Paar in der Zone mit einer Habitatminderung von 40 % ansiedeln kann.

Das Brutpaar 24 kann angesichts der ausgedehnten und unbewohnten Obstbauflächen nach Norden ausweichen. Auch die Brutpaare 30 und 29 können ausweichen.

Das Brutpaar 12 befindet sich nur knapp innerhalb der Effektdistanz und kann nach Südwesten ausweichen.

Bei den 11 Brutpaaren 8, 13, 16, 20, 21, 25, 32, 33, 36, 37 und 38 kann aufgrund der Abschirmfunktion der Lärmschutzwände davon ausgegangen werden, dass es zu keinem Verlust des Brutplatzes kommt.

Insgesamt ergibt sich ein bau- und betriebsbedingter Verlust von 9 Brutpaaren des Gelbspötters. Da die Verbreitung des Gelbspötters zum großen Teil auf das Elbtal beschränkt ist und die Population des Gelbspötters im Bereich des Vorhabens für den Bestand der Art in Hamburg daher von besonderer Bedeutung ist, ist bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von 9 der 53 Brutpaare im Untersuchungsraum eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen.

Damit eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, ist dem mit einer CEF-Maßnahme zu begegnen. Es handelt sich dabei um die Maßnahme 3 E/CEF im Bereich Gut Moor / Bezirk Harburg. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmeblatt verwiesen. Als ausgesprochener Langstreckenzieher, der in Afrika südlich der Sahara überwintert, kann der Gelbspötter bei der Ankunft im Brutgebiet problemlos die Ausgleichflächen finden und sich dort ansiedeln.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

Folgende Einwendungen zum Gelbspötter wurden vorgetragen:

- Die Annahme der Gutachter in 12.6., dass sich durch die Maßnahmen in Gut Moor alle ausgleichenden Brutpaare ansiedeln könnten, muss als völlig unrealistisch zurückgewiesen werden. Die maximalen Brutpaardichten in Hamburg lagen laut Hamburger Brutvogelatlas (MITSCHE &

BAUMUNG 2001) bei 10 Brutpaaren/qkm. Die Bereiche, in denen Habitate für den Gelbspötter geschaffen werden sollen, sind erheblich kleiner. Zudem bringen es die Habitatanforderungen des Gelbspötters mit sich (die Art bevorzugt Gehölzbestände mit ausgeprägter oberer Strauchschicht und lockerer Baumschicht, z.B. ältere Wallhecken mit einzelnen Überhältern), dass neu geschaffene bzw. angepflanzte Habitate erst mit der Zeit ihre volle Eignung für die Art erreichen. Dass sich die Gelbspötter bereits zu Beginn der Baumaßnahmen in Gut Moor eingefunden haben, ist so ausgeschlossen. Das Ausgleichskonzept für den Gelbspötter muss überarbeitet werden, damit ein wirksamer Ausgleich für die Gelbspötter-Population erreicht werden kann. Gerade für den Gelbspötter wäre es z.B. auch im Alten Land selbst möglich, durch die Anlage von Hecken und anderen Gehölzstrukturen an mehreren Stellen sehr wirksame Ausgleichsflächen bereitzustellen.

Vorhabensträgerin: *Vor allem im Westen von Gut Moor sind Maßnahmen für den Gelbspötter durch die Anlage von Gehölzen etc. geplant. Eine Dichteangabe auf km² Basis bezieht sich nicht auf ein geeignetes Biotop, sondern auf eine Normallandschaft, in der in der Regel geeignete Habitate in einem Mosaik mit nicht geeigneten Habitaten vorhanden sind. Die Tiere können somit nicht die gesamte Fläche besiedeln. Daher sind die Angaben der Brutpaare pro km² in diesem Zusammenhang irreführend. BAUER et al. (2005) geben Reviergrößen von bis zu 1.400 m² und eine minimale Nestdistanz zwischen Nachbarpaaren von 7-8 m an.*

Als Ausgleich für die nach den aktualisierten Kartierungen betroffenen 9 Brutpaare des Gelbspötters sind 1,26 ha lineare Hecken und Gebüsche erforderlich. Im Westen der Ersatzmaßnahme 3 E/CEF Gut Moor wird eine Fläche aus artenreichen Hochstaudensäumen und Gebüschen entwickelt, die etwa 4 ha umfasst. Auf dieser Fläche könnten die Gelbspötter selbst bei doppelt so großen Revieren, wie im ASB angenommen, ausgeglichen werden. Die Strauchschicht und die Hochstaudenfluren entwickeln sich relativ schnell. Die Maßnahme wird vorzeitig umgesetzt, sodass die notwendige Funktion als Lebensraum für den Gelbspötter rechtzeitig erreicht wird.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Ausführungen der Vorhabensträgerin, nach denen die neuen Habitate sowohl groß genug als auch frühzeitig ausreichend bewachsen sein werden, überzeugen. Da die neu zu schaffenden Habitate den speziellen Anforderungen des Gelbspötters genügen werden, ist die Annahme, dass eine Besiedelung unter besseren Bedingungen als üblich erfolgen kann, nachvollziehbar. dadurch, dass die Maßnahme als CEF-Maßnahme umzusetzen ist, ist auch eine rechtzeitige Funktion gewährleistet.

4.14.6.7.8 Grauschnäpper

Der Grauschnäpper ist ein Langstreckenzieher, der hauptsächlich in der Südhälfte Afrikas überwinteret. Der Grauschnäpper gehört ausweislich des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zu den schwach lärmempfindlichen Arten. Der Grauschnäpper besitzt eine Effektdistanz von maximal 100 m und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von 10 bis 20 m. Gehäufte Nachweise von Grauschnäppern als Kollisionsoffer liegen nicht vor.

In Hamburg ist der Grauschnäpper ungleichmäßig verbreitet, wobei bedeutsame Vorkommen innerhalb des Elbtals in den Dörfern des Alten Landes liegen. Das Vorkommen der Art beschränkt sich weitgehend auf die Gebiete nördlich der Moorwetteren, da sie für den Nestbau auf alte Bäume oder Gebäude (oder Nistkästen) angewiesen ist. Im Untersuchungsgebiet ergibt sich eine Gesamtanzahl von 25 Brutpaaren.

Der Grauschnäpper ist in Hamburg häufig und kam 2006 mit etwa 1.450 Brutpaaren vor. Er wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt. Sowohl kurz- als auch langfristig zeigt die Art signifikante Bestandsabnahmen in Hamburg. Dagegen zeigt sich das Vorkommen im Untersuchungsgebiet leicht zunehmend.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können (vgl. Brutpaare 8 und 9 direkt auf der Trasse), kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Grauschnäppern werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der Gehölzbestände, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Grauschnäppers (16. Mai - 31. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Grauschnäpper seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt der Grauschnäpper keine besonders ausgeprägte Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Grauschnäpper aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Grauschnäpper besitzen eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von 10 bis 20 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Baufeldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Grauschnäppers statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Grauschnäpper keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von zwei Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den 25 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen elf (BP 1, 2, 4, 5, 7, 10, 11, 13, 14, 15 und 18) außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m zur Autobahn. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Die Brutpaare 16 und 17 liegen außerhalb der Effektdistanz zu der Autobahn in dem hier betrachteten Bauabschnitt und werden in dem ASB des angrenzenden Bauabschnitts in Niedersachsen behandelt.

Die sieben Brutpaare 17 bis 25 liegen direkt an der A7. Fast alle Paare haben sich innerhalb der Effektdistanz zur A7, die eine extrem hohe Verkehrsdichte aufweist, angesiedelt. Da sich durch das Vorhaben keine relevanten betriebsbedingten Veränderungen ergeben, ist davon auszugehen, dass dies so bleibt. Bei baubedingten Störungen der nahe an der A7 siedelnden Paare können diese kleinräumig innerhalb der bewohnten Gehölze oder in benachbarte Gehölze ausweichen. Es tritt somit für diese Brutpaare keine Habitatminderung durch das Vorhaben auf.

Die Revierzentren der Brutpaare 3, 6 und 12 liegen in relativ großer Entfernung zur Trasse und damit relativ dicht an der Grenze der Effektdistanz. Das Brutpaar 12 kann in dem von ihm bewohnten Gehölzstreifen an der Moorwettern weiter nach Süden außerhalb der artspezifischen Effektdistanz ausweichen. Das Brutpaar 3 kann innerhalb der bewohnten Obstbauparzelle nach Norden ausweichen. Das am Rande der Effektdistanz siedelnde Brutpaar 6 bewohnt die Gärten an der Francoper Straße und kann einen geeigneten Garten weiter im Norden finden. Die ökologische Funktion dieser Fortpflanzungsstätten bleibt somit vollumfänglich erhalten.

Allerdings werden die Reviere der Brutpaare 8 und 9 vollständig überbaut, da sie unmittelbar auf der Trasse liegen. Der Lebensraum für diese zwei Paare geht durch Flächeninanspruchnahme vollständig und dauerhaft verloren.

Insgesamt ergibt sich ein bau- und betriebsbedingter Verlust von zwei Brutpaaren des Grauschnäpers. Da das Vorkommen im Untersuchungsgebiet für den Bestand der Art in Hamburg von Bedeutung ist, wäre bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von zwei der 25 Brutpaare im Untersuchungsraum eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen.

Damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, ist dem mit einer CEF-Maßnahme zu begegnen. Es handelt sich dabei um die Maßnahme 3 E/CEF im Bereich Gut Moor / Bezirk Harburg. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmeblatt verwiesen. Als ausgesprochener Langstreckenzieher, der in Afrika südlich der Sahara überwintert, kann er bei der Ankunft im Brutgebiet problemlos die Ausgleichsflächen finden und sich dort ansiedeln. Bei bereits einmal brutortstreuen Vögeln war die Rückkehrate knapp über 50 %, bei anderen Individuen deutlich geringer. Die meisten Erstbrüter siedeln im Umkreis von wenigen Kilometern vom Geburtsort, gelegentlich auch bis 63 km davon entfernt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.9 Haussperling

Der Haussperling ist in Norddeutschland ein Standvogel. Er besiedelt den bebauten Teil von Hamburg fast flächendeckend. Im Elbtal sind Obstbauflächen und der Moorgürtel abseits von Siedlungen unbesiedelt. Die 70 Brutpaare des Haussperlings sind auf den Osten des Untersuchungsgebiets beschränkt und finden sich ausnahmslos an Gebäuden der Dörfer. Die Bestände im dörflichen Umfeld im Hamburger Raum erscheinen stabil.

Der Haussperling wird ausweislich der artenschutzrechtlichen Fachbeitrags als eine Brutvogelart eingestuft, für die der Straßenlärm keine Relevanz besitzt. Es ist eine Effektdistanz von maximal 100 m anzunehmen, die bei der hohen Verkehrsbelastung der A26 eine 100 %ige Habitatminderung zur Folge hat. Gegenüber sich frei bewegendem Personen liegt die Fluchtdistanz bei unter 5 m.

Der Haussperling ist in Hamburg die vierthäufigste Vogelart. Er wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt, weil er sowohl kurz- als auch langfristig Bestandsrückgänge zeigt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Im Bau Feld liegen keine Gebäude, weshalb keine potenziellen Nistplätze des Haussperlings betroffen werden und es somit zu keinen baubedingten Tötungen oder Verletzungen von Individuen im Nestbereich kommen kann.

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier oder Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten ist ebenfalls auszuschließen, da sämtliche Gebäude in einiger Entfernung zur Trasse liegen. Darüber hinaus zeigt der Haussperling nur eine sehr geringe Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, da sich die Vögel in relativ großer Entfernung zur geplanten A26 aufhalten und die Verkehrsbelastung der A26 zu einer Meidung des Straßenbereichs führen wird.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Haussperlinge besitzen eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von unter 5 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann ausgeschlossen werden, da es keine Gebäude im Baufeld gibt.

Die betriebsbedingten Störungen könnten zwar über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu einem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Sämtliche Nachweise des Haussperlings liegen außerhalb der Effektdistanz zur A26, zum größten Teil sogar weit außerhalb. Das Brutpaar 1 hat sich in 70 m Entfernung zur bestehenden A7 angesiedelt. Dort gibt es keine relevanten bau- oder betriebsbedingten Veränderungen. Damit werden der Lebensraum der einzelnen Paare und der gesamten Population durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt voll umfänglich erhalten. Es kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch das Vorhaben zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.10 Kiebitz

Kiebitze sind in Deutschland hauptsächlich Kurzstreckenzieher, die in den Brutgebieten meist zwischen Anfang Februar und Anfang März eintreffen. Die Art ist sehr brutortstreu. Die Effektdistanz gegenüber sehr stark befahrenen Straßen ohne Radfahrer und Fußgängerverkehr beträgt bis zu 200 m, nimmt aber auf 400 m zu, wenn regelmäßig oder auch nur gelegentlich Fußgänger- und Radfahrerverkehr ohne Sichtschutz bemerkbar sind. Bei einer dauerhaften Lärmbelastung ist zudem von einem geringeren Bruterfolg auszugehen, da der Verkehrslärm die Wahrnehmung von Warnrufen beeinträchtigen kann. Die Reichweite baubedingter Störungen ist für Kiebitze mit ca. 400 m einzustufen.

Die Verbreitungsschwerpunkte des Kiebitzes in Hamburg finden sich im Elbtal. Die westlichsten Vorkommen bildet der Bestand in den Süderelbmooren mit insgesamt 60 Brutpaaren. Im Untersuchungsgebiet finden sich 13 Brutpaare. Während der Bestand in Hamburg stark zurück geht, ist das Vorkommen im Untersuchungsgebiet weitgehend stabil. Der Kiebitz ist gemäß der Roten Liste von Hamburg (MITSCHE 2007) stark gefährdet (RL 2).

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern in den Nestern oder noch nicht flugfähigen Jungvögeln kommen. Baubedingte Tötungen von Kiebitzen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung aller Offenlandbiotop, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Kiebitzes (16. März - 31. Juli) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Kiebitz seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel das Baufeld und dessen Umgebung aufgrund der baubedingten Störungen meiden werden und auch keine Jungvögel in den Bereich des Baufeldes führen werden. Auch betriebsbedingte Tötungen sind weitgehend auszuschließen, da die Vögel die Straße, von der eine starke Habitatminderung im trassennahen Bereich ausgeht, meiden werden. Die südlich vorkommenden Paare werden zusätzlich durch die Lärmschutzwand abgeschirmt, sodass die Kiebitze in größere Höhen gelenkt werden, wenn sie die Straße von Süden queren. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Kiebitze besitzen eine Effektdistanz von bis zu 200 m gegenüber den Wirkungen von sehr stark befahrenen Straßen ohne Radfahrer und Fußgängerverkehr wie der A26. Bei der von der A26 ausgehenden dauerhaften Lärmbelastung ist, wie bereits gesagt, zudem von einem geringeren Bruterfolg auszugehen, da der Verkehrslärm die Wahrnehmung von Warnrufen maskieren kann. Als kritischer Schallpegel für eine relevante Beeinträchtigung wird die 55 dB(A)tags-Isophone herangezogen. Die Reichweite baubedingter Störungen ist für Kiebitze mit maximal 400 m einzustufen.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Da der Kiebitz auf Menschen besonders empfindlich reagiert, kommt es auch durch die Bauarbeiten und die Bauarbeiter zu einer breiten temporären Störzone von 400 m entlang des Baufeldes. Bei sieben Brutpaaren kommt es zu störungsbedingten Habitatminderungen, die ebenfalls bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt werden.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Kiebitzes statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der bau- und betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese zu einem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können. Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von drei Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Die 55 dB(A)tags-Isophone liegt an der Trasse mit der 4 m hohen Lärmschutzwand bei nur 85 m und ohne Lärmschutzwand bei etwa 300 m Entfernung zum Straßenrand. Im 100 m Nahbereich ist in den Grünlandbiotopen beidseitig der Trasse von einem 100 %igen Lebensraumverlust durch den Straßenverkehr auf der A26 auszugehen. Darüber hinaus ist bis zur Effektdistanz von 200 m bzw. bis zur Reichweite der 55 dB(A)tags-Isophone eine deutliche Reduktion der Habitateignung gegeben. Sie beträgt ca. 50 % im Bereich zwischen 101 m und 200 m und ab 200 m bis zur Reichweite der 55 dB(A)tags-Isophone 25 %.

Die baubedingten Störungen besitzen die größte Reichweite, da der Kiebitz gegenüber Menschen eine besondere Empfindlichkeit zeigen. Außerdem werden die baubedingten Störungen vom Rand des Baufeldes berechnet, während die betriebsbedingten Störungen vom Fahrbahnrand ausgehen.

Im Ergebnis ergibt sich folgendes Bild:

Von den 13 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen vier (die Brutpaare 1, 3, 12 und 13) außerhalb der bau- und betriebsbedingten Störzonen.

Bei den Brutpaaren 2 und 9 kommt es durch ihre Lage außerhalb der Effektdistanz und der Reichweite der 55 dB(A)tags-Isophone ausschließlich zu baubedingten Störungen. Beide siedeln am Rand der baulich bedingten Störzone und können auf die angrenzenden Flächen ausweichen und außerhalb der 400 m Störzone brüten. Die Biotopie sind dort ähnlich strukturiert und werden aktuell nicht von anderen Paaren bewohnt. Bei diesen Paaren kommt es demnach zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Die Reviere der restlichen sieben Brutpaare liegen entweder innerhalb der Effektdistanz von 200 m oder innerhalb der Reichweite der 55 dB(A)tags-Isophone. Der Reviermittelpunkt des Brutpaares 4 liegt zum einen relativ dicht an der Trasse und zum anderen steht dem Paar im direkten Umfeld kein Ausweichlebensraum zur Verfügung. Der geeignete Lebensraum ist im Norden begrenzt von der Bebauung am Moorburger Elbdeich und linearen Gehölzen, zu denen die Art einen Abstand von 100-200 m einhält, da sie am Brutplatz eine gewisse Übersicht bevorzugen. Von einer Möglichkeit zum Ausweichen kann auch bei Brutpaar 10 nicht ausgegangen werden, da die nördlich angrenzenden Flächen von einem anderen Paar (Brutpaar 11) besiedelt sind. Die Brutpaare 6 und 7 können ebenfalls nicht ausweichen, da die angrenzenden Flächen von den beiden Brutpaaren 5 und 8 bewohnt werden. Die Habitatminderung beträgt bei den Brutpaaren 4, 6, 7 und 10 jeweils 50 %.

Die Brutpaare 5, 8 und 11 liegen zwar außerhalb der Effektdistanz, aber innerhalb der Reichweite der 55 dB(A)tags-Isophone. In dieser Zone wird von einer 25 %igen Habitatminderung für die Brutpaare ausgegangen. Aufgrund der großen Entfernung zur Straße empfinden die Altvögel die Straße nicht als Störung und brüten in diesem Bereich. Probleme können dann bei der Aufzucht der Jungen erfolgen, da der Verkehrslärm die Kontaktrufe zwischen den Altvögeln und den Jungtieren und die Warnrufe maskieren kann, sodass es zu einer höheren Verlustrate an Jungtieren durch Prädatoren kommen kann. Wegen des daraus resultierenden geringeren Bruterfolgs wird die 25 %ige Habitatminderung angesetzt. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten dieser Paare ist somit nicht gesichert. Die Habitatminderung beträgt bei den Brutpaaren 5, 8 und 11 jeweils 25 %.

Insgesamt ergibt sich ein rechnerischer bau- und betriebsbedingter Verlust von zwei 275 %, also rund drei Brutpaaren des Kiebitzes. Da die Population des Kiebitzes im Bereich des Vorhabens aufgrund des Verbreitungsschwerpunkts der Art in den Süderelbmooren für den Bestand der Art in Hamburg von besonderer Bedeutung ist, wäre bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von drei der 13 Brutpaare im Untersuchungsraum eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen.

Damit keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population eintritt, ist dem mit einer CEF-Maßnahme zu begegnen. Es handelt sich dabei um die Maßnahme 5 E/CEF im Bereich Allermöhe. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmeblatt verwiesen.

Zwar zeigt der Kiebitz eine gewisse Ortstreue. Etwa 70 % der europäischen Funde im Mai und Juni liegen bis 20 km vom Beringungsplatz entfernt, einige jedoch auch mehrere tausend Kilometer. Die Ausgleichsfläche Allermöhe liegt in etwa 20 km Entfernung zum Vorhaben, sodass davon auszugehen ist, dass die betroffenen Paare dorthin ausweichen können.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

Folgende Einwendung zum Kiebitz wurde vorgetragen:

- Beim Brutrevier 4 wird eine 50%ige Habitatminderung angenommen. Da ein Ausweichen nicht möglich ist und keine weiteren Brutreviere in der Nähe sind, ist davon auszugehen, dass das gesamte Brutrevier verloren geht und zu 100% ausgeglichen werden muss. Eine Verrechnung ist nicht sinnvoll.

***Vorhabensträgerin:** Die Methode der Arbeitshilfe wurde korrekt angewandt. Eine Habitatminderung von 50 % gemäß der Arbeitshilfe besagt nicht, dass das Brutpaar das Revier verlässt, sondern dass die Wahrscheinlichkeit, dass ein Brutpaar das Revier verlässt, bei 50 % liegt. D.h. jedes 2. Brutpaar verbleibt trotz der Störung in seinem Revier.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar ausgeführt, dass die Angabe einer Habitatminderung um 50% eben gerade nicht die Annahme rechtfertigt, dass ein Brutpaar dieses Habitat zwingend verlassen wird. Dies ist erst der Fall bei einer Habitatminderung von 100 %. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Brutpaar das Revier verlässt, liegt dementsprechend bei 50%. Nach der plausiblen Darstellung der Vorhabensträgerin sind zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen damit nicht erforderlich.

4.14.6.7.11 Kleinspecht

Der Kleinspecht ist in Norddeutschland Standvogel, der ganzjährig in seinem Revier angetroffen werden kann. Tiere aus nördlichen und östlichen Populationen können als Durchzügler auftreten.

Der Kleinspecht tritt weit gestreut über das Stadtgebiet Hamburgs auf. Die Schwerpunkte der Verbreitung liegen im nordöstlichen Teil der Stadt. In Hamburg scheint der Bestand aktuell stabil. Das gilt auch für das Umfeld der A26, wo die Art nur vereinzelt auftritt. Im Untersuchungsraum wurden zwei Reviere nachgewiesen.

Der Kleinspecht gehört zu den schwach lärmempfindlichen Arten, an deren Verteilungsmuster der Lärm nur zu einem geringen Anteil beteiligt ist. Dennoch ist auch für diese Art eine reduzierte Besiedlung des Straßenumfeldes erkennbar. Als maximale Effektdistanz ist eine Reichweite von bis zu 200 m anzunehmen. Im 100 m-Nahbereich zum Trassenrand ist bei Verkehrsstärken von > 50.000 Kfz/24 h von einem vollständigen Verlust der Habitateignung, im Bereich > 100 m bis 200 m von

einer reduzierten Lebensraumeignung von 40 % auszugehen. Die Fluchtdistanz beträgt unter 10 bis 30 m.

Der Kleinspecht ist in Hamburg mittelhäufig und kam 2006 mit etwa 120 Brutpaaren vor. Er gehört gemäß der Roten Liste von Hamburg zu den gefährdeten Vogelarten (RL 3). Die Bestandssituation hat sich dramatisch verschlechtert. Die Art zeigt sowohl kurz- als auch langfristig einen negativen Bestandstrend.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können (vgl. Brutpaar 1), kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Bruthöhlen kommen. Baubedingte Tötungen von Kleinspechten werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung, insbesondere die Rodung von Bäumen, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Kleinspechts (16. April - 31. Juli) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Bruthöhlen vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Kleinspecht seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Effektdistanz einrichten wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Kleinspechte aufhalten. Auch wenn die Kleinspechte im Winter große Streifgebiete von bis zu 250 ha haben, liegen alle Nachweise und die geeigneten Habitate südlich der Trasse. Bedeutsame räumliche Funktionsbeziehungen zwischen den festgestellten Brutrevieren im Bereich des Moorgürtels über die Trasse der A26 hinaus nach Norden in die intensiv genutzten Obstbaumpflanzungen sind nicht zu erwarten, da diese Gehölze den artspezifischen Anforderungen und Strukturansprüchen als Nahrungsraum nicht entsprechen. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Kleinspechte besitzen eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von unter 10 bis 30 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können. Im Übrigen ist keine Funktionsbeziehung der Brutpaare südlich der Trasse nach Norden über die Trasse hinweg zu erkennen, siehe oben.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Baufeldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Kleinspechts statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Bruthöhlen vorhanden sind und Kleinspechte keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Höhlen in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte für den Kleinspecht nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können. Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den zwei Brutpaaren des Untersuchungsgebiets befindet sich das Brutpaar 2 weit außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 200 m zur geplanten A26. Bei diesem Paar kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Bei Brutpaar 1 wird das Revier und vor allem das Revierzentrum bei den Bauarbeiten zum großen Teil überbaut, da es unmittelbar auf der Trasse liegt. Das Brutpaar bewohnt die Pappelreihe westlich der naturnahen Obstbrache, bei der 0,5 der 1,7 ha durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Der Teil, der nicht direkt durch das Vorhaben verloren geht, liegt vollständig in dem 100 m Streifen zu der geplanten A26. Die Pappelreihe wird durch die geplante A26 zerschnitten, aber es bleiben sowohl nördlich als auch südlich Teile der Gehölzreihe stehen. Auf beiden Seiten der A26 ist die Errichtung einer Lärmschutzwand geplant, sodass der Kleinspecht in abgeschirmte Bereiche ausweichen kann. Außerdem besitzt der Kleinspecht große Streifgebiete. Im Moorgürtel gibt es geeignete Birken- und Erlenwälder, in denen die Kleinspechte in morschem Holz neue Bruthöhlen anlegen können. Es ist davon auszugehen, dass das Brutpaar in die geeigneten Bereiche ausweichen kann.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.12 Kuckuck

Kuckucke sind in Deutschland Langstreckenzieher, sie treffen Mitte April bis Anfang Mai aus ihren Überwinterungsgebieten ein.

Der Kuckuck ist als lärm anfällige Brutvogelart einzustufen, als kritischer Schallpegel wird die 58 dB(A)_{tags}-Isophone herangezogen. Artsspezifische Effektdistanzen hinsichtlich der betriebsbedingten Wirkungen von Straßen liegen bei max. 300 m. Gehäufte Nachweise von Kuckucken als Kollisionsoffer an Straßen sind bislang nicht beschrieben. Da der Kuckuck auch im weiteren Siedlungsumfeld nachgewiesen wird, wird die Reichweite baubedingter Störungen mit max. 100 m eingestuft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Kuckuck kein Nest besitzt, sondern die Jungvögel und deren Versorgung von der Fluchtdistanz der Wirtsvögel abhängig ist, die bei den Kleinvögeln eher gering ist.

Die Verbreitung des Kuckucks in Hamburg konzentriert sich auf das Elbtal und den nordöstlichen Stadtrandbereich. Hohe Dichten werden beispielsweise in den Mooren im Süderelberaum bis nach Moorburg erreicht. Die drei Nachweise aus der aktualisierten Kartierung in 2015 verteilen sich auf das langgestreckte Untersuchungsgebiet.

Der Kuckuck ist in Hamburg mittelhäufig und kam 2006 mit etwa 330 Brutpaaren vor. Er wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Wirtsvogelnester, die Eier vom Kuckuck enthalten auch direkt im Baufeld liegen können, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Kuckucken werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die generelle Baufeldräumung im gesamten Baufeld und allen Habitaten außerhalb des Zeitraums vom 01.05. bis 31.08. zu erfolgen. Zu dieser Zeit sind keine Wirtsvogelnester vorhanden, in denen sich Eier oder Jungvögel des Kuckucks befinden können.

Eine Aufgabe der Brut durch die Wirtsvögel und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da die Wirtsvögel ihren neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten werden. Zudem zeigen die Kleinvögel, die als Wirtsvogel in Frage kommen, in der Regel keine ausgeprägte Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Wirtsvögel aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Kuckucke besitzen eine Effektdistanz von maximal 300 m gegenüber den Wirkungen von Straßen. Im Nahbereich der stark befahrenen A26 ist innerhalb der ersten 100 m eine 100 %ige Habitatminderung anzunehmen. Der Fachbeitrag Artenschutz unterscheidet aufgrund der Komplexität des Störungsempfindens des Kuckucks weiter zwischen lärmbedingten Effekten und lärmunabhängigen Effektdistanzen und zieht zusätzlich die Reichweite der 58 dB(A)tags-Isophone in 10 m Höhe heran. Die Abnahme der Habitateignung wird mit 40 % angesetzt, wenn sich die Auswirkungen des Lärms und der übrigen Wirkfaktoren überlagern. Dagegen ist die Abnahme der Habitateignung mit 20 % anzusetzen, wenn nur der Lärm oder nur die übrigen Wirkfaktoren einschlägig sind. Auf diese Weise gelangt der Gutachter unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Empfindlichkeiten und Überlagerungseffekten nachvollziehbar zu differenzierten Ergebnissen.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Territorien führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Obwohl die Eier über viele Nester verteilt sind, sind neben den Störungen der Wirtsvögel auch die Störungen der erwachsenen Kuckucke in dem Gebiet entscheidend, in dem die Fortpflanzung stattfindet. Wenn die Kuckucke oder ihre Wirtsvögel aus ihrem angestammten Revier vertrieben werden, entfällt die Fortpflanzungsstätte.

Die baubedingten Störungen gehen nicht über die bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferldräumung findet außerhalb der Kernzeit der Eiablage des Kuckucks statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine Nester mit Eiern oder Jungvögeln von Kuckucken vorhanden sind und Kuckucke keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester der Wirtsvögel der Kuckucke in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz bzw. der Reichweite der 58 dB(A)tags-Isophone zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz bzw. der Reichweite der 58 dB(A)tags-Isophone untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von einer Fortpflanzungsstätte zu rechnen ist.

Von den drei Brutpaaren des Untersuchungsgebiets befindet sich das Brutpaar 3 außerhalb der Effektdistanz zu der Autobahn in dem hier betrachteten Bauabschnitt, liegt aber westlich in dem angrenzenden Bauabschnitt der A26 in Niedersachsen und wird in dem zuständigen ASB behandelt.

Das Revier des Brutpaares 1 liegt innerhalb der Effektdistanz zur Autobahn, jedoch außerhalb der Reichweite der 58 dB(A)_{tags}-Isophone. Die rechnerische Habitatminderung beträgt somit 20 %. Allerdings ist von einem Ausweichen nach Süden auszugehen, da sich das bewohnte Habitatmosaik noch weit nach Süden erstreckt und kein anderer Kuckuck in der Nähe festgestellt wurde. Es ergibt sich demnach im Ergebnis keine Habitatminderung. Da das Revier in einiger Entfernung zum Vorhaben liegt, kommt es auch zu keinen baubedingten Verlusten.

Das Brutpaar 2 siedelt innerhalb der 100 m Zone zum Fahrbahnrand und wird daher als 100 % Habitatminderung in die Standard-Prognose eingestellt. Da es jedoch seinen Brutplatz, der am Rand der Effektdistanz liegt (ca. 98 m nördlich des Fahrbahnrandes), nach Norden verschieben kann, verbleibt eine Habitatminderung von 40 %. Denn damit wird zwar der 100 m Bereich verlassen, es verbleibt jedoch eine 40 %ige Habitatminderung, da dieser Bereich weiterhin innerhalb der Effektdistanz und der Reichweite der 58 dB(A)_{tags}-Isophone liegt.

Insgesamt ergibt sich demnach ein bau- und betriebsbedingter Verlust von 40 %, also einem Brutpaar des Kuckucks. Bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von einem der drei Brutpaare im Untersuchungsraum ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen.

Um dies zu vermeiden, ist dem mit einer Ausgleichsmaßnahme zu begegnen. Es handelt sich dabei um die Maßnahme 3 E/CEF im Bereich Gut Moor / Bezirk Harburg. Die Aufwertung von Ausgleichsflächen für den Kuckuck umfasst insbesondere eine Verbesserung der Lebensräume seiner Wirtsarten. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmeblatt verwiesen. Da die Bestände in Hamburg stabil sind, muss die Umsetzung nicht vorgezogen erfolgen und kann im Rahmen der Maßnahmen der Eingriffsregelung abgeleistet werden.

Als ausgesprochener Langstreckenzieher, der in Afrika südlich der Sahara überwintert, wird der Kuckuck er bei der Ankunft im Brutgebiet problemlos die Ausgleichsflächen finden und sich dort ansiedeln. Nur ein Teil der Weibchen sind wahrscheinlich territorial. Die Eier eines Weibchens können über mehrere km² verteilt sein.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.13 Mäusebussard

Der Mäusebussard gehört zu den Kurzstreckenziehern bis Standvögeln. Im Winterhalbjahr erscheinen auch durchziehende und überwinterte Individuen aus dem Norden Europas. Die Rückkehr der heimischen Brutpopulation erfolgt im Wesentlichen im Laufe des März.

Der Mäusebussard ist als eine Brutvogelart einzustufen, für die der Straßenlärm keine Relevanz besitzt. Er besitzt eine von der Verkehrsmenge unabhängige Fluchtdistanz von maximal 200 m, deren Unterschreitung eine 100 %ige Habitatminderung zur Folge hat.

Der Mäusebussard ist in Hamburg mittelhäufig und kam 2006 mit etwa 360 Brutpaaren vor. Er gilt in Hamburg als ungefährdet und wird nicht in der Roten Liste von Hamburg geführt. Ausweislich des Fachbeitrags Artenschutz hat sich der Bestand in Hamburg in den letzten Jahren verdoppelt. Im Untersuchungsgebiet selbst finden sich 20 Brutpaare.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Mäusebussarden werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der Gehölze, die als Nistplatz in Frage kommen, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Mäusebussards (01. April - 31. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Mäusebussard seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, da die mehr oder weniger durchgehend befahrene Autobahn zu einer Meidung des Straßenbereichs führt. Zwar ist der Mäusebussard dafür bekannt, auch Aas von der Straße zu nehmen. Auf stark befahrenen Straßen wie der A26 bietet der anhaltende Verkehr aber nur wenige Möglichkeiten dazu.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Mäusebussarde besitzen eine Fluchtdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Mäusebussards statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Mäusebussarde keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden können und die Mäusebussarde keine besonderen Anforderungen an die Gehölze und Bäume stellen, ist die Zerstörung von einzelnen nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätten (Nester) als nicht relevant anzusehen.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Fluchtdistanz zu einem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können. Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Fluchtdistanz untersucht, kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den 20 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen acht (BP 2, 4, 5, 7, 9, 11, 12 und 19) außerhalb der artspezifischen Fluchtdistanz von 200 m zur Autobahn. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Die Brutpaare 14, 15 und 16 liegen außerhalb der Effektdistanz zu der Autobahn in dem hier betrachteten Bauabschnitt, liegen aber westlich in dem angrenzenden Bauabschnitt der A26 in Niedersachsen und werden in dem entsprechenden ASB behandelt.

Das Brutpaar 6 bewohnt den Waldrand eines kleinen Waldes, der vollständig innerhalb der Fluchtdistanz des Mäusebussards liegt. Es ist davon auszugehen, dass das Paar den Horst aufgibt. Es kann jedoch unmittelbar anschließend im Süden einen neuen Reviermittelpunkt finden und ein neues Nest errichten.

Ähnliches gilt für die Brutpaare 1, 3, 8, 10 und 13. Das Brutpaar 1 kann in die weiter südlich gelegenen Gehölzbestände ausweichen, das Brutpaar 3 kann in die Gehölzstreifen im Südwesten seines Reviers ausweichen, die Brutpaare 8 und 10 können nach Norden ausweichen und dem Brutpaar 13 stehen im Süden mehrere von Mäusebussarden unbewohnte Gehölze zum Ausweichen zur Wahl.

Direkt an der geplanten Anbindung der A26 an die A7 liegen die Nester der Brutpaare 17 und 18. Hier finden umfangreiche Bautätigkeiten statt, sodass die Paare einen Teil ihrer Reviere verlieren, auch wenn die Neststandorte nicht überbaut werden. Die Brutpaare besitzen jedoch in der Umgebung, beispielsweise entlang der A7, Möglichkeiten auszuweichen. Die Paare sind bereits einer hohen Vorbelastung ausgesetzt und finden in einer ähnlichen Umgebung ausreichend neue Brutmöglichkeiten.

Das Brutpaar 20 bewohnt ein die A7 begleitendes Gehölz ganz im Süden des Untersuchungsgebiets. Das Brutpaar brütet aktuell in 30 m Entfernung zu der stark befahrenen A7. In Hamburg befinden

den sich Brutplätze teilweise unmittelbar neben viel befahrenen Straßen in Einzelbäumen. Das Brutpaar 20 scheint zu den Individuen zu gehören, die eine Anpassung an die Straße vollzogen haben. Das Brutpaar kann entlang der A7 in andere Gehölze ausweichen.

Der Mäusebussard ist in Hamburg ungefährdet, weit verbreitet und nimmt in seinem Bestand zu. Er ist wenig anspruchsvoll, sodass die betroffenen Brutpaare in die Umgebung ausweichen können. Sie müssen sich zwar neue Brutplätze suchen, aber die Flächen zur Nahrungssuche bleiben größtenteils erhalten, sodass sie die Reviere weiterhin bewohnen können. Zudem sind die Reviere südlich der A26 (Brutpaare 1, 3 und 6) von der durchgehenden mindestens 4 m hohen Lärmschutzwand abgeschirmt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.14 Nachtigall

Die Nachtigall ist ein Langstreckenzieher, der im tropischen Afrika überwintert. Die Ankunft in den Brutgebieten in Hamburg beginnt Mitte April, die Eiablage erfolgt frühestens gegen Ende April und die Brutzeit endet gegen Ende Juli. Kurze Zeit darauf beginnt dann auch schon der Flug in die Winterquartiere.

Die Nachtigall ist als mäßig empfindliche Brutvogelart einzustufen. Sie besitzt eine Effektdistanz von maximal 200 m und eine Fluchtdistanz von unter 10 m. Heckenvögel wie die Nachtigall zeigen zwar Verhaltensänderungen durch Baumaßnahmen, es sind aber keine Meidekorridore nachweisbar und es wurden bereits erfolgreiche Bruten im 50-m Korridor angetroffen.

Der Bestand in Hamburg ist stabil und schwankt insbesondere im westlichen Teil des Elbtals in Arealrandlage von Jahr zu Jahr deutlich. In den letzten Jahren wurde die Art nur noch östlich der A7 nachgewiesen. Der Fachbeitrag Artenschutz betrachtet vier Brutpaare der letzten Jahre.

Die Nachtigall ist in Hamburg mittelhäufig und wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch in der Nähe des Baufeldes liegen können (vgl. Brutpaar 2), kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Nachtigallen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung der offenen Gehölzflächen inklusive der Randstrukturen mit Hochstaudenfluren etc., die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit der Nachtigall (16. April - 31. Juli) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen. Zudem zeigen Nachweise von erfolgreichen Bruten in unmittelbarer Nähe zu Bauarbeiten die geringe Empfindlichkeit gegenüber Menschen und deren Arbeiten.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Nachtigallen aufhalten. Die Nachtigall besitzt sehr kleine Territorien und hält sich meist versteckt im Unterwuchs auf. Offene Flächen wie Straßen und Straßenränder werden daher prinzipiell gemieden.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Nachtigallen besitzen eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von unter 10 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit der Nachtigall statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Nachtigallen keine speziellen Ruhestätten aufsuchen bzw. benötigen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Die Reviere aller vier Brutpaare liegen bereits innerhalb der Effektdistanz zur bestehenden A7 und sind damit vorbelastet. Es tritt keine relevante Änderung ein, da die A7 mit ihrem Verkehrsaufkommen ohnehin bereits der höchsten Kategorie für die Beurteilung der Auswirkungen von Straßen auf die Avifauna zuzuordnen ist. Die ökologische Funktion dieser Fortpflanzungsstätten bleibt somit vollumfänglich erhalten. Es ergibt sich kein bau- und betriebsbedingter Verlust, der auszugleichen wäre.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.15 Pirol

Pirole sind Langstreckenzieher, die aus ihren Überwinterungsquartieren in der südlichen Hälfte Afrikas in den Brutgebieten meist zwischen Mitte April bis Mitte Juni eintreffen. Die Geburtsortstreue ist in Mitteleuropa mehrfach belegt.

Der Pirol ist als lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen, als kritischer Schallpegel zieht der Fachbeitrag Artenschutz die 58 dB(A)_{tags}-Isophone heran. Die artspezifische Effektdistanz hinsichtlich der betriebsbedingten Wirkungen von Straßen liegt bei maximal 400 m. Gehäufte Nachweise von Pirolen als Kollisionsopfer an Straßen sind bislang nicht beschrieben. Die Reichweite baubedingter Störungen ist mit ca. 200 m einzustufen, da die Art auch den Randbereich von Ortschaften besiedelt. Die Fluchtdistanz gegenüber sich frei bewegenden Personen liegt bei ca. < 20 bis 40 m.

Für ganz Hamburg deutet sich ein leicht rückläufiges Vorkommen an, wobei der Bestand im Vogelschutzgebiet Moorgürtel als einem der wichtigsten Brutgebiete der Art innerhalb der Stadtgrenzen während der letzten 25 Jahre konstant blieb. Das Untersuchungsgebiet tangiert das südlich anschließende Brutgebiet des Pirols nur am Rande. Zusätzlich zu dem neuen Nachweis aus 2015 wird das Pirolpaar aus 2009 ausgewertet.

Der Pirol wird in der Roten Liste von Hamburg als gefährdet (RL 3) geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Zwar befinden sich aktuelle keine Nester im Baufeld oder in dessen Nähe, dennoch kann ein neues Nest bis zum Beginn der Bauarbeiten nicht sicher ausgeschlossen werden, sodass es bei der Baufeldfreimachung theoretisch zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen kann. Baubedingte Tötungen von Pirolen werden jedoch vorsorglich durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die generelle Baufeldräumung außerhalb des Zeitraums vom 21.05. bis 31.08. zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Pirol seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Darüber hinaus liegen die beiden Brutplätze in großer Entfernung zu den Bauarbeiten.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Pirole aufhalten. Der Pirol meidet offene Flächen und hält sich meist in Baumkronen auf. Dementsprechend ist die Flughöhe angepasst, sodass der Pirol selten in den Straßenverkehr kommt.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Pirole besitzen eine Effektdistanz von maximal 400 m gegenüber den Wirkungen von Straßen. Im Nahbereich der stark befahrenen A26 ist innerhalb der ersten 100 m eine 100 %ige Habitatminderung anzunehmen. Der Fachbeitrag Artenschutz unterscheidet aufgrund der Komplexität des Störungsempfindens des Piroles weiter zwischen lärmbedingten Effekten und lärmunabhängigen Effektdistanzen und zieht zusätzlich die Reichweite der 58 dB(A)tags-Isophone in 10 m Höhe heran. Die Abnahme der Habitateignung wird mit 40 % angesetzt, wenn sich die Auswirkungen des Lärms und der übrigen Wirkfaktoren überlagern. Dagegen ist die Abnahme der Habitateignung mit 20 % anzusetzen, wenn nur der Lärm oder nur die übrigen Wirkfaktoren einschlägig sind. Auf diese Weise gelangt der Gutachter unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Empfindlichkeiten und Überlagerungseffekten nachvollziehbar zu differenzierten Ergebnissen.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Reviere führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Baufeldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Piroles statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine Nester mit Eiern oder Jungvögeln vorhanden sind und Pirole keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz bzw. der Reichweite der 58 dB(A)tags-Isophone in 10 m Höhe zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Das Revierzentrum des Brutpaares 1 befindet sich weit außerhalb der Isophone in einem Waldstück in 382 m Entfernung. Damit liegt es am Rande der artspezifischen Effektdistanz von 400 m. Das Brutpaar kann den Wald weiterhin als Brutplatz nutzen, indem es sein Nest nur wenige Meter weiter südlich anlegt. Zudem ergibt sich durch den Wald sowie die 4 m hohe Lärmschutzwand eine abschirmende Wirkung, wenngleich die Wirkung der Lärmschutzwand für den Pirol, der sich vorwiegend im Kronenbereich aufhält, geringer ausfällt.

Das Brutpaar 2 siedelt im Westen außerhalb des Bauabschnitts und befindet sich damit außerhalb der Effektdistanz und der 58 dB(A)tags-Isophone in 10 m Höhe. Es kommt daher insoweit zu keinen Beeinträchtigungen für das Brutpaar. Es sind keine weiteren artenschutzrechtlichen Maßnahmen notwendig. Das Brutpaar wird aufgrund seiner Lage im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag des angrenzenden Bauabschnitts in Niedersachsen behandelt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.16 Rauchschnwalbe

Die Rauchschnwalbe gehört zu den Langstreckenziehern, die in Afrika südlich der Sahara überwintert. Die Ankunft am Brutplatz findet meist im Laufe des Aprils statt.

Die Rauchschnwalbe ist als eine Brutvogelart einzustufen, für die der Straßenlärm keine Relevanz besitzt. Sie besitzt eine Effektdistanz von maximal 100 m, die bei der hohen Verkehrsbelastung der A26 eine 100 %ige Habitatminderung zur Folge hat. Als ausgesprochener Kulturfolger hat die Art sich überwiegend an den Menschen und seine Tätigkeiten angepasst. Sie bewohnt fast ausschließlich Dörfer und Städte. Lärm am Brutplatz ist unbedeutend. Gegenüber sich frei bewegendenden Personen liegt die Fluchtdistanz bei unter 10 m.

Die Rauchschnwalbe wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt. Im Untersuchungsgebiet ergibt sich eine Gesamtanzahl von 47 Brutpaaren.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können (vgl. Brutpaar 24 an der Brücke über die Moorwettern), kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern

kommen. Baubedingte Tötungen von Rauchschwalben werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit der Rauchschwalbe (01. Mai - 30. September) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da die Rauchschwalbe ihren neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt der die Rauchschwalbe nur eine sehr geringe Scheu dem Menschen gegenüber .

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, da die Brutpaare entweder in großer Entfernung zur A26 leben oder durch die Lärmschutzwände abgeschirmt werden, die insbesondere auch dort vorhanden sein werden, wo Rauchschwalben relativ dicht an der Trasse nisten, z.B. an der Francoper Straße. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Rauchschwalben aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Rauchschwalben besitzen eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von unter 10 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind. Rauchschwalben zeigen wenig Scheu dem Menschen und seinen Tätigkeiten gegenüber, daher können sie auch in betriebsamen Ställen brüten.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Baufeldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit der Rauchschwalbe statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den 47 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen 45 Brutpaare (BP 2 bis 33 und 35 bis 47) außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Das Brutpaar 34 liegt außerhalb der Effektdistanz in dem hier betrachteten Bauabschnitt, liegt aber im angrenzenden Bauabschnitt der A26 in Niedersachsen und wird in dem entsprechenden ASB behandelt.

Das Brutpaar 1 befindet sich hingegen innerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m zur A7 im Norden des Untersuchungsgebiets. Allerdings kommt es dort zu keiner relevanten Änderung durch bau- oder betriebsbedingte Störungen für das Brutpaar und damit auch zu keinem Verlust einer Fortpflanzungsstätte der Rauchschnalbe durch das Vorhaben.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.17 Schleiereule

Schleiereulen sind Standvögel, die auch im Winter in Norddeutschland bleiben. Sie sind Kulturfolger, die offene Landschaften mit einzelnen Gehölzen, Hecken, Baumreihen etc. besiedeln. Sie zeigen einen engen Anschluss an den Siedlungsraum und brüten meist in Gebäuden.

Die Schleiereule ist als lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Als kritischer Schallpegel wird die 58 dB(A)_{tags}-Isophone in 10 m Höhe herangezogen. Artspezifische Effektdistanzen hinsichtlich der betriebsbedingten Wirkungen von Straßen liegen bei max. 300 m. Da die Schleiereule im Siedlungsumfeld lebt, in Gebäuden brütet und nachts auf Nahrungssuche geht, ist sie gegenüber baubedingten Störungen weniger empfindlich.

In der Erhebung von 2009 wurde lediglich ein Brutpaar der Schleiereule im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Das Paar wohnt in einem Hof am Moorburger Elbdeich. Das Vorkommen wird vorsorglich weiterhin als Bestand behandelt, auch wenn nicht sicher ist, dass es dort weiterhin lebt.

Die Schleiereule wird als gefährdet (RL 3) auf der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

In den letzten Jahren brütete nur das angegebene Schleiereulenpaar im Untersuchungsgebiet in über 400 m Entfernung zur Trasse und damit weit außerhalb des Baufeldes. Zudem müssen bei den Bauarbeiten keine Gebäude abgerissen werden. Baubedingte Tötungen der Schleiereule sind daher auszuschließen.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da die Bauarbeiten in großer Entfernung zum Nistplatz durchgeführt werden.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen.

Aufgrund ihres niedrigen, schaukelnden Suchfluges bei der Nahrungssuche und der Attraktivität der kurzgemähten Straßenränder für Kleinsäuger und damit auch für die Schleiereule ist selbige überdurchschnittlich kollisionsgefährdet. Zudem wird das Brutpaar wahrscheinlich von ihrem Nistplatz aus die Grünlandflächen im Süden zur Jagd aufsuchen. Allerdings wird die A26 auf beiden Seiten von Lärmschutzwänden gesäumt. Durch diese lückenlose Barrieren wird die Gefahr einer Kollision effektiv reduziert werden, sodass die Gefahr einer Kollision nicht über dem allgemeinen Lebensrisiko liegen wird. Außerdem wird das Brutpaar die Grünbrücke nutzen, sodass sie nicht von den südlich gelegenen Grünflächen abgeschnitten wird.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Schleiereulen besitzen eine Effektdistanz von maximal 300 m gegenüber den Wirkungen von Straßen.

Im Nahbereich der stark befahrenen A26 ist innerhalb der ersten 100 m eine 100 %ige Habitatminderung anzunehmen. Der Fachbeitrag Artenschutz unterscheidet aufgrund der Komplexität des Störungsempfindens der Schleiereule weiter zwischen lärmbedingten Effekten und lärmunabhängigen Effektdistanzen und zieht zusätzlich die Reichweite der 58 dB(A)tags-Isophone in 10 m Höhe heran. Die Abnahme der Habitateignung wird mit 40 % angesetzt, wenn sich die Auswirkungen des Lärms und der übrigen Wirkfaktoren überlagern. Dagegen ist die Abnahme der Habitateignung mit 20 % anzusetzen, wenn nur der Lärm oder nur die übrigen Wirkfaktoren einschlägig sind. Auf diese Weise gelangt der Gutachter unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Empfindlichkeiten und Überlagerungseffekten nachvollziehbar zu differenzierten Ergebnissen.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Reviere führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten für die Schleiereule, da in dem Grünland, das sie wahrscheinlich zur Nahrungssuche nutzt, die Grünbrücke errichtet wird. Die Schleiereule

kann diese 50 m breite halboffene Querungshilfe nutzen, um die südlich liegenden Flächen zu erreichen. Die A26 wird dabei auf beiden Seiten durch 4 m hohe Lärmschutzwände abgeriegelt, die die Schleiereule zu der Grünbrücke leiten.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die große Entfernung zur Trasse der A26 ausgeschlossen.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz bzw. der Reichweite der 58 dB(A)tags-Isophone in 10 m Höhe zu einem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz bzw. der Reichweite der 58 dB(A)tags-Isophone in 10 m Höhe untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Der Brutplatz der Schleiereule liegt sowohl außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 300 m als auch außerhalb der Reichweite der relevanten 58 dB(A)tags-Isophone der A26. Es kommt somit zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung durch den Bau und Betrieb der A26. Das Brutpaar siedelt zwar innerhalb der 58 dB(A)tags-Isophone der A7, allerdings ändert sich die Habitatminderung von 20 % durch das Vorhaben nicht, d.h. es kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen vorhabensbedingten Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit auch zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.18 Sperber

Der Sperber ist ein Standvogel bis Teilzieher. Die Brutreviere werden zwischen Mitte März und Anfang April besetzt. Er Sperber ist als eine Brutvogelart, für die der Straßenlärm keine Relevanz besitzt, einzustufen. Er besitzt eine verkehrsmengenunabhängige Fluchtdistanz von maximal 150 m angenommen, deren Unterschreitung eine 100 %ige Habitatminderung zur Folge hat. Gegenüber sich frei bewegenden Personen liegt die Fluchtdistanz bei 50 bis 150 m. Gehäufte Nachweise von Sperbern als Kollisionsopfer sind nicht bekannt.

Der Sperber brütet in Hamburg überwiegend nördlich der Elbe und in den Harburger Bergen. In den Marschen und dem Obstbauggebiet brüten sie dagegen nur vereinzelt oder fehlen gänzlich. Die Seltenheit im Umkreis des Vorhabens zeigt auch die aktuelle Erhebung von 2009, in der nur ein Brutpaar des Sperbers im Untersuchungsgebiet nachgewiesen wurde. Aus den letzten Jahren liegen keine Nachweise aus dem Untersuchungsgebiet vor. Der Sperber gilt laut Roter Liste von Hamburg als nicht gefährdet.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Baubedingte Tötungen des Sperbers im Nestbereich sind auszuschließen. Die Marsch und die Obstbauflächen werden höchstens vereinzelt besiedelt. In den letzten Jahren brütete nur ein Sperberpaar im Untersuchungsgebiet, zudem befand sich die Lage des Nestes in über 240 m zur Trasse und damit weit außerhalb des Baufeldes. Auch wird bei den Bauarbeiten zur A26 kein Nadelstangenholz gerodet.

Eine störungsbedingte Aufgabe der Brut durch Bauarbeiten ist ebenfalls auszuschließen, da die Bauarbeiten in großer Entfernung zum Nistplatz und weit außerhalb der Fluchtdistanz der Art durchgeführt werden.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hirnweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Sperber suchen Straßen nicht gezielt auf, da sie kein Aas aufnehmen, sondern fliegende Beute jagen. Zudem wird im Bereich des Brutplatzes nördlich der A26 eine 6 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Diese Wand verhindert den direkten niedrigen Einflug des Sperbers in die Autobahn.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Sperber besitzen eine Fluchtdistanz von maximal 150 m gegenüber den Wirkungen von Straßen.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist durch die relativ große Entfernung des Nistplatzes zur A26 und dem Fehlen von anderen geeigneten Gehölzen im Baufeld ausgeschlossen.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Fluchtdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können. Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Es gibt nur einen Nachweis des Sperbers im Untersuchungsgebiet. Der Brutplatz liegt weit außerhalb der Fluchtdistanz der Art. Der Sperber wird durch das Vorhaben weder bau- noch betriebsbedingt gestört und es kommt somit zu keinem Verlust einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte. Es sind keine Maßnahmen notwendig. Damit kommt es durch das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.19 Steinschmätzer

Steinschmätzer sind Langstreckenzieher, die aus ihren Überwinterungsquartieren in Afrika meist zwischen Ende April und Ende Mai in den Brutgebieten eintreffen.

Der Steinschmätzer ist als schwach lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Die artspezifische Effektdistanz gegenüber Straßen liegt bei maximal 300 m, die Fluchtdistanz gegenüber Personen bei 10 bis 30 m. Gehäufte Nachweise von Rohrsängern als Kollisionsopfer sind bislang nicht beschrieben.

Die aktuellen Verbreitungszentren des Steinschmätzers in Hamburg liegen auf Spüfläichen entlang der Alten Süderelbe bis nach Moorburg, im Hafen auf Industriebrachen und auf einer Großbaustelle bei Billwerder. Es liegt kein Nachweis im Untersuchungsgebiet vor, aber aus dem westlich benachbarten 3. Bauabschnitt auf niedersächsischem Boden stammen zwei Nachweise, die vorliegend berücksichtigt werden. Der Steinschmätzer wird als vom Aussterben bedroht (RL 1) in der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da, auch wenn die beiden Steinschmätzerpaare in großer Entfernung zum hier betrachteten Bauabschnitt brüten, ein neuer Brutplatz im Baufeld bis zum Beginn der Bauarbeiten nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, ist vorsorglich davon auszugehen, dass es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen kann. Baubedingte Tötungen von Steinschmätzern werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die generelle Baufeldräumung vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Steinschmätzers vom 01.05. bis 31.08. zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Steinschmätzer seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vogel dem Baustellenverkehr ausweichen. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Steinschmätzer aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Steinschmätzer besitzen eine Effektdistanz von maximal 300 m gegenüber den Wirkungen von Straßen. Im Nahbereich der stark befahrenen A26 ist innerhalb der ersten 100 m eine 100 %ige Habitatminderung anzunehmen. Der Fachbeitrag Artenschutz nimmt darüber hinaus bis zur Effektdistanz von 300 m eine Habitatminderung von 40 % an.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Steinschmätzers statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine Nester mit Eiern oder Jungvögeln vorhanden sind und Steinschmätzer keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass mit keinem Verlust von Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Es sind nur zwei Brutpaare des Steinschmätzers im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Brutpaar 1 brütet ca. 400 m südlich der Trasse und somit weit außerhalb der artspezifischen maximalen Effektdistanz. Brutpaar 2 siedelt westlich außerhalb dieses Bauabschnitts in dem angrenzenden niedersächsischen 3. Bauabschnitt der A26 und wird in dem entsprechenden ASB behandelt. Vorliegend kommt es demnach zu keinen relevanten Beeinträchtigungen für die Brutpaare. Somit sind auch keine weiteren artenschutzrechtlichen Maßnahmen notwendig.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.20 Stieglitz

Der Stieglitz gehört zu den Teil- und Kurzstreckenziehern. Die Brutgebiete werden überwiegend im April besetzt. Er ist als schwach lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Die artspezifische Effektdistanz gegenüber Straßen liegt bei maximal 100 m, die Fluchtdistanz gegenüber Personen bei unter 10 bis 20 m. Gehäufte Nachweise von Stieglitzen als Kollisionsoffer sind nicht bekannt.

In Hamburg konzentriert sich das Brutvorkommen des Stieglitzes ganz überwiegend auf das Elbtal und hier vor allem auf das Alte Land. Die Ansprüche der Art entsprechen in Hamburg am ehesten einer Kombination aus dörflichen Strukturen und Obstbäumen. Südlich angrenzend an den Obstbaugürtel in der Landschaft des Moorgürtels fehlt der Stieglitz dagegen fast vollständig. Die Verteilung der Brutpaare im Untersuchungsraum zeigt entsprechend 53 Brutpaare des Stieglitzes hauptsächlich an der südlichen Grenze des Obstbaugebiets.

Der Stieglitz wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können (vgl. Brutpaare 20, 21, 30 und 32), kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Stieglitzen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung aller Gehölze, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Stieglitzes (01. Mai – 30. September) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Stieglitz seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt der Stieglitz keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Stieglitze aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Stieglitze besitzen eine Effektdistanz von maximal 100 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von unter 10 m bis 20 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Stieglitzes statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Stieglitze keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von 14 Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den 53 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen 26 (BP 1, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 15, 17, 18, 19, 22, 24, 26, 27, 29, 31, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 44 und 46) außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m zur A26. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Die Brutpaare 48 und 49 liegen außerhalb der Effektdistanz zu der Autobahn in dem hier betrachteten Bauabschnitt, liegen aber westlich in dem angrenzenden Bauabschnitt der A26 in Niedersachsen und werden in dem entsprechenden ASB behandelt.

Die Brutpaare 50, 51 und 53 befinden sich außerhalb der Effektdistanz zur bestehenden A7. Es kommt also ebenfalls zu keinen Beeinträchtigungen.

Das Brutpaar 52, das an der A7 festgestellt wurde, siedelt bereits innerhalb der Effektdistanz. Es tritt jedoch keine relevante Änderung ein, da die A7 mit ihrem Verkehrsaufkommen ohnehin bereits der höchsten Kategorie für die Beurteilung der Auswirkungen von Straßen auf die Avifauna zuzuordnen ist. Das Brutpaar 52 befindet sich auch nicht in der Nähe des Baufeldes, sodass weder bau- noch betriebsbedingte Störungen auftreten.

Bei den Brutpaaren 2, 3, 20, 21, 23, 30 und 32 werden die Reviere zum großen Teil oder vollständig überbaut. Die Paare können nicht in die Umgebung ausweichen, da die geeigneten Habitate entweder schon durch andere Paare besetzt sind oder der geeignete Lebensraum völlig überbaut wird. Der Lebensraum für diese sieben Paare geht durch Flächeninanspruchnahme vollständig und dauerhaft verloren. Sie gehen als Verlust von sieben Brutpaaren in die Bilanz ein.

Die Reviere der restlichen 14 Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz zur A26. Die Brutplätze liegen in einiger Entfernung zum Vorhaben, sodass es zu keinen relevanten baubedingten Verlusten der Reviere kommt.

Das Brutpaar 8 bewohnt eine kleine Obstbaufläche südlich der Moorwettern, die vollständig innerhalb der Effektdistanz liegt. Das Brutpaar kann auch nicht ausweichen.

Die Brutpaare 16 und 25 nisten in der hohen Baumreihe an der Moorwettern. Die A26 ist in diesem Bereich direkt parallel zu dem Gewässer geplant. Es bleibt dort kein Lebensraum für die beiden Paare und südlich der Moorwettern gibt es vollkommen andere Habitate.

Das Brutpaar 33 bewohnt den südlichen Rand einer Obstbaufläche, die in ihrem südlichen Teil zum größten Teil überbaut wird. Die Baumreihe zieht sich zwar weiter nach Südwesten, aber dort lebt das benachbarte Brutpaar 34, so das ein Ausweichen nicht möglich ist.

In einem kleinen Brachestreifen wurde das Brutpaar 42 nachgewiesen. Es muss davon ausgegangen werden, dass auch dieses Paar keinen Raum zum Ausweichen hat, da anschließend im Norden das Revier des Brutpaares 40 liegt.

Auch das Brutpaar 43 auf der Südseite der A26 kann nicht ausweichen, da angrenzend das Brutpaar 44 lebt.

Das Brutpaar 45 befindet sich ganz im Westen des Untersuchungsgebiets. In diesem Bereich finden großräumige Bauarbeiten nicht nur für die A26, sondern auch für die Umliegung der Moorwettern und die Überführung des Neuenfelder Hinterdeichs statt. Im Süden liegen mehrere Reviere anderer Stieglitze, sodass ein Ausweichen auch hier unmöglich ist.

Bei den übrigen sieben Brutpaaren sind die geeigneten Habitate so groß, dass sie sich bis weit außerhalb der Effektdistanz hinziehen und Platz für die betroffenen Brutpaare aufweisen. Diese Brutpaare haben somit die Möglichkeit, ihre Reviere in die ungestörte Landschaft jenseits der Effektdistanz zu verlagern. Die ökologische Funktion dieser Fortpflanzungsstätten bleibt somit vollumfänglich erhalten:

Die Brutpaare 6 und 10 bewohnen Obstbauflächen an der Moorwettern im Osten, die sich nach Norden ausdehnen. Außerdem liegen die Reviermittelpunkte dieser beiden Brutpaare bereits an der artspezifischen Effektdistanz von 100 m (93 und 97 m Entfernung), sodass sie nur wenige Meter ausweichen müssen.

Das Brutpaar 13 kann innerhalb der alten Obstwiese nach Süden ausweichen, um außerhalb der Effektdistanz zu brüten.

Das Brutpaar 14 bewohnt eine Baumreihe, die sich nach Norden bzw. in die benachbarten Gärten ausdehnt. Das Brutpaar kann weiter nördlich außerhalb der Effektdistanz nisten.

Die vorgenannten Brutpaare 6, 10, 13 und 14 werden zusätzlich alle auch von den geplanten Lärm-schutzwänden abgeschirmt.

Die ausgedehnte Obstbaufläche, die das Brutpaar 28 bewohnt, bietet ausreichend Ausweichlebensraum im Norden, der von der südlichen aktuell bewohnten Fläche strukturell nicht zu unterscheiden ist.

Die von dem Brutpaar 38 bewohnte Obstbaufläche ist sehr ausgedehnt und reicht weit nach Süden. Das Paar kann sein aktuelles Revier nach Süden verschieben und dann außerhalb der Störzone nisten.

Nördlich vom Brutpaar 47 ziehen sich ausgedehnte unbewohnte Obstbauflächen hin, in die es ausweichen kann.

Insgesamt ergibt sich ein bau- und betriebsbedingter Verlust von 14 Brutpaaren des Stieglitzes. Da die Population des Stieglitzes im Bereich des Vorhabens aufgrund des Verbreitungsschwerpunkts der Art im Alten Land für den Bestand der Art in Hamburg von außergewöhnlicher Bedeutung ist, ist bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von 14 der 53 Brutpaare im Untersuchungsraum eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalspopulation nicht auszuschließen.

Damit eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, ist dem mit einer Ausgleichsmaßnahme zu begegnen. Es handelt sich dabei um die Maßnahmen 3 E/CEF im Bereich Gut Moor / Bezirk Harburg und 4 E/CEF im Bereich Altengamme / Curslack im Bezirk Bergedorf. Der Stieglitz zeigt keine besondere Bindung an seinen Brutplatz. Er zieht in Trupps weit umher und kann die Ausgleichsflächen somit erreichen und sich dort ansiedeln. Da die Bestände in Hamburg stabil sind, muss die Umsetzung nicht vorgezogen erfolgen und kann im Rahmen der Maßnahmen der Eingriffsregelung abgeleistet werden. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmenblatt verwiesen.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.21 Sumpfrohrsänger

Der Sumpfrohrsänger gehört zu den Langstreckenziehern, die den Winter in Ost- und Südafrika verbringen. Die Brutgebiete werden überwiegend ab Mitte Mai besetzt.

Der Sumpfrohrsänger ist als schwach lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Die artspezifische Effektdistanz gegenüber Straßen liegt bei maximal 200 m, die Fluchtdistanz gegenüber Personen unter 10 m. Gehäufte Nachweise von Rohrsängern als Kollisionsoffer sind nicht bekannt.

Die Verbreitung des Sumpfrohrsängers in Hamburg ist stark auf das Elbtal. In dem großräumigen Bereich des Vorhabens ist die Dichte am höchsten und die Art kommt flächendeckend vor. Im Untersuchungsgebiet ergibt sich eine Gesamtanzahl von 130 Brutpaaren.

Der Sumpfrohrsänger wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Bau Feld liegen können (vgl. Brutpaare 53, 54 und 63), kann es bei der Bau Feldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Sumpfrohrsängern werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Bau Felddräumung der Gehölzsäume, Hochstaudenfluren, Brachen, extensiven Wiesen und ähnlichen Lebensräumen, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Sumpfrohrsängers (21. Mai – 31. Juli) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Sumpfrohrsänger seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt der Sumpfrohrsänger keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Sumpfrohrsänger aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Sumpfrohrsänger besitzen eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von unter 10 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Sumpfrohrsängers statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Sumpfrohrsänger keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von 22 Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

Von den 130 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen 50 (BP 2, 4, 6, 7, 10, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 24, 26, 27, 28, 32, 33, 36, 38, 42, 43, 45, 47, 49, 50, 55, 58, 62, 63, 65, 66, 69, 72, 73, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 93, 101, 103 und 104) außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 200 m zur A26. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Die Brutpaare 105-115 liegen außerhalb der Effektdistanz zu der Autobahn in dem hier betrachteten Bauabschnitt, liegen aber im angrenzenden Bauabschnitt der A26 in Niedersachsen und werden in dem entsprechenden ASB behandelt.

Der Reviermittelpunkt des Brutpaares 127 befindet sich außerhalb der Effektdistanz zu der bestehenden A7. Es kommt zu keinen Beeinträchtigungen.

Die Brutpaare 116-126 und 128-130, die entlang der A7 im Untersuchungsgebiet festgestellt wurden, siedeln bereits innerhalb der Effektdistanz. Es tritt jedoch bis auf eine Ausnahme keine relevante Änderung ein, da die A7 mit ihrem Verkehrsaufkommen ohnehin bereits der höchsten Kategorie für die Beurteilung der Auswirkungen von Straßen auf die Avifauna zuzuordnen ist.

Den Paaren, die aktuell direkt an der Autobahn brüten, bleibt ausreichend Lebensraum in den angrenzenden Gehölzstreifen und Hochstauden. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt somit erhalten.

Das Brutpaar 119 bewohnt einen Waldsaum im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes auf der westlichen Seite der A7. Das Brutpaar wird durch das Vorhaben dichter an der Straße liegen, sodass es zukünftig in einer Zone mit höherer Störung siedeln muss. Die Habitatminderung wird sich von vorhandenen 40 % auf 100 % erhöhen und geht somit mit 60 % in die Bilanz ein.

Bei 20 Brutpaaren (BP 8, 14, 29, 44, 46, 51, 53, 54, 59, 60, 61, 64, 67, 68, 74, 75, 76, 78, 100 und 102) werden die Reviere bei den Bauarbeiten zum großen Teil oder vollständig überbaut, da sie

unmittelbar auf bzw. an der Trasse liegen. Die Paare können nicht in die Umgebung ausweichen, da die geeigneten Habitate entweder schon durch andere Paare besetzt sind oder der geeignete Lebensraum fast vollständig überbaut wird. Der Lebensraum für diese 20 Paare geht durch Flächeninanspruchnahme vollständig und dauerhaft verloren. Sie gehen als Verlust von 20 Brutpaaren in die Bilanz ein.

Die Reviere der restlichen 34 Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz zur A26. Die Brutplätze liegen in einiger Entfernung zum Vorhaben, sodass es zu keinen relevanten baubedingten Verlusten der Reviere kommt.

Die Brutpaare 1 und 48 können nicht ausweichen. Das Brutpaar 1 bewohnt eine kleine verwilderte Ecke im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes. Eine Möglichkeit zur Verlagerung des Reviers ist nicht zu erkennen. Auch das Brutpaar 48 kann nicht ausweichen, da angrenzend bereits die Sumpfrohrsängerpaare 47, 49 und 50 siedeln.

Der Lebensraum der Brutpaare 3, 5 und 86 zieht sich bis weit außerhalb der Effektdistanz hin. Die betroffenen Paare können ihre Reviere über kurze Distanzen verlegen. In den neuen Gebieten gibt es aktuell keine anderen Vorkommen der Art. In diesen drei Fällen bleibt die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten somit im räumlichen Zusammenhang vollumfänglich erhalten.

Die restlichen 29 Brutpaare (BP 9, 11, 12, 13, 20, 23, 25, 30, 31, 34, 35, 37, 39, 40, 41, 52, 56, 57, 70, 71, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98 und 99) bewohnen reich strukturierte Habitate entlang der Trasse und werden dort durch die geplanten Lärmschutzwände effektiv vor den betriebsbedingten Störungen der Straße abgeschirmt. Sowohl optische Störungen wie auch Kollisionen werden deutlich gemindert. Es wird daher von keinem Verlust der Fortpflanzungsstätten ausgegangen.

Insgesamt ergibt sich ein bau- und betriebsbedingter Verlust von 22 Brutpaaren des Sumpfrohrsängers. Da die Verbreitung des Sumpfrohrsängers zum großen Teil auf das Elbtal beschränkt ist und die Population des Sumpfrohrsängers im Bereich des Vorhabens für den Bestand der Art in Hamburg daher von außergewöhnlicher Bedeutung ist, ist bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von 22 der 130 Brutpaare im Untersuchungsraum eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen.

Damit eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, ist dem mit einer CEF-Maßnahme zu begegnen. Es handelt sich dabei um die Maßnahmen 3 E/CEF im Bereich Gut Moor / Bezirk Harburg und 4 E/CEF im Bereich Altengamme / Curslack im Bezirk Bergedorf. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmeblatt verwiesen. Als ausgesprochener Langstreckenzieher, der in Afrika südlich der Sahara überwintert, kann der Sumpfrohrsänger bei der Ankunft im Brutgebiet problemlos die Ausgleichsflächen finden und sich dort ansiedeln. Die Wiederfangquote am Brutplatz bringender Altvögel im Folgejahr betrug auf sorgfältig kontrollierten Flächen in Belgien und Frankreich höchstens 44 % der Männchen und 27 % der Weibchen. Die geringere Wiederkehrquote der Weibchen erklärt sich am ehesten durch deren größere Dispersion. Drei am Brutplatz

beringte Altvögel wurden im Folgejahr 5, 21 und 28 km entfernt kontrolliert. Von den nestjung beringten Sumpfrohrsängern kehrten weniger als 4 % zum Geburtsort zurück. Der Sumpfrohrsänger zeigt somit weder eine Brutorts- noch eine Geburtsortstreue.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.22 Teichralle

Die Teichralle gehört zu den fakultativen Kurzstreckenzieher. Der wenig ausgeprägte Heimzug erfolgt bis Ende April.

Die Teichralle ist als eine Brutvogelart, für die der Straßenlärm keine Relevanz besitzt, einzustufen. Sie besitzt eine Effektdistanz von maximal 100 m angenommen, die bei der hohen Verkehrsbelastung der A26 eine 100 %ige Habitatminderung zur Folge hat. Die Brutpaare, die den urbanen Bereich besiedeln, haben sich an menschliche Aktivitäten angepasst. Gegenüber sich frei bewegenden Personen liegt die Fluchtdistanz in Parks bei unter 5 bis 10 m, in naturnahen Lebensräumen 10 bis 40 m.

Der wichtigste Verbreitungsschwerpunkt der Art in Hamburg ist das Alte Land. Der Bestand in Hamburg hat über die letzten gut 20 Jahre deutlich zugenommen, wobei insbesondere innerstädtische Brutplätze neu besiedelt wurden. Insgesamt bewohnen 15 Brutpaare das Untersuchungsgebiet.

Die Teichralle gilt in Hamburg als ungefährdet und erscheint daher nicht auf der Roten Liste von Hamburg.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Wenn bei der Baufeldfreimachung Gewässer und deren Ufer überbaut werden, kann es zu Tötungen von Eiern in den Nestern oder noch nicht flugfähigen Jungvögeln kommen. Baubedingte Tötungen von Teichralen werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung an allen Gewässern und deren Ufer, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit der Teichralle (16. April - 31. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da die Teichralle ihren neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb ihrer Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt die Teichralle keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber und kann die Jungvögel grundsätzlich aus einer Gefahrenzone wegführen.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen. Betriebsbedingte Tötungen

sind nicht relevant, da die Teichralle Straßen meidet. Sie lebt meist sehr versteckt in der Ufervegetation und kommt zum Fressen nur im Grünland auf offene Flächen. Die Jungtiere werden auf dem Wasser, d.h. der Moorwettern, den Gräben oder den Kleingewässern geführt.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Teichralen besitzen eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von 5 bis 40 m, s.o.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für die Teichralle, da sie durch die Brückenbauwerke über die Moorwettern schwimmend die Seiten wechseln kann. Außerdem sind die ausgewachsenen Teichralen flugfähig.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Bauferdräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des der Teichralle statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von einer Fortpflanzungsstätte zu rechnen ist.

Von den 15 Brutpaaren des Untersuchungsgebiets liegen die acht Brutpaare 1, 2, 4, 5, 6, 9, 10 und 11 außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 100 m zur A26. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Die Brutpaare 13 bis 15 liegen außerhalb der Effektdistanz zur A7. Es kommt zu keinen relevanten Veränderungen, die die Beeinträchtigung der Brutpaare verändern würde.

Das Revier des Brutpaars 8 liegt zum großen Teil im Bauferd und wird überbaut. Es geht als Verlust in die Bilanz ein.

Die Brutpaare 3, 7 und 12 befinden sich an Gräben bzw. der Moorwettern. Die Reviere werden durch eine Lärmschutzwand effektiv von den Störungen abgeschirmt und dienen auch als Schutz vor Kollisionen. Es ist davon auszugehen, dass das die Reviere erhalten bleiben.

Insgesamt ergibt sich ein bau- und betriebsbedingter Verlust von einem Brutpaar der Teichralle. Da der Verbreitungsschwerpunkt der Teichralle im Alten Land liegt, ist die Population der Teichralle im Bereich des Vorhabens für den Bestand der Art in Hamburg von besonderer Bedeutung. Bei einem Verlust der Funktion der Fortpflanzungsstätte von einem der 15 Brutpaare im Untersuchungsraum ist daher eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lokalpopulation nicht auszuschließen.

Damit eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, ist dem mit einer Ausgleichsmaßnahme zu begegnen. Es handelt sich dabei um die Maßnahme 3 E/CEF im Bereich Gut Moor / Bezirk Harburg. Da die Teichralle in Hamburg ungefährdet ist und der Bestand sowohl kurz- als auch langfristig stabil ist, muss die Ausgleichsmaßnahme nicht vorgezogen umgesetzt werden und kann im Rahmen der Maßnahmen der Eingriffsregelung abgeleistet werden. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmenblatt verwiesen. Als Kurzstreckenzieher oder Kältewinterflüchtling zieht die Teichralle umher und kann somit die Ausgleichsfläche finden. Neu angelegte Klärteiche werden beispielsweise schnell von der Art besiedelt. Wiederfänge von beringten Teichralen zeigt, dass die Tiere weit herumwandern. Sie zeigen weder Geburtsorts- noch Brutortstreue.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.7.23 Wiesenpieper

Der Wiesenpieper gehört zu den Kurzstreckenziehern und überwintert hauptsächlich in Südwesteuropa. Bei milder Witterung setzt der Heimzug bereits im Februar ein, die Ankunft am Brutplatz erfolgt meist im März, der Abzug aus den Brutgebieten setzt Anfang September ein. Wiesenpieper besitzen eine ausgeprägte Brutortstreue. Die Kernbrutzeit umfasst in der Regel den Zeitraum von Mitte April bis Ende August.

Der Wiesenpieper ist als nicht lärmempfindliche Brutvogelart einzustufen. Die artspezifische Effektdistanz gegenüber Straßen liegt bei maximal 200 m, die Fluchtdistanz bei 10 bis 20 m. Gehäufte Nachweise von Wiesenpiepern als Kollisionsopfer sind nicht bekannt. Die Reichweite baubedingter Störwirkungen wird ebenfalls mit maximal 200 m berücksichtigt.

Die Vorkommen des Wiesenpiepers in Hamburg sind stark auf das Elbtal konzentriert. Das Dichtezentrum liegt im Moorgürtel, in dem mehr als 20 % des Gesamtbestandes vorkommt. Im Untersuchungsgebiet ergibt sich eine Gesamtanzahl von 45 Brutpaaren.

Der Wiesenpieper wird auf der Vorwarnliste (RL V) der Roten Liste von Hamburg geführt. Untersuchungen deuten auf eine stabile Bestandsituation hin.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung/Verletzung von Tieren)

Da Nester auch direkt im Baufeld liegen können, kann es bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern oder Jungvögeln in den Nestern kommen. Baubedingte Tötungen von Wiesenpiepern werden jedoch durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung vermieden (Maßnahme 9.1 V). Danach hat die Baufeldräumung aller Grünländer, die als Nistplatz bevorzugt werden, vom 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit des Wiesenpiepers (16. April – 31. August) zu erfolgen. In den betroffenen Biotopen sind zu dieser Zeit keine besetzten Nester und Jungvögel vorhanden.

Eine Aufgabe der Brut und damit eine Tötung der Eier im Nest oder ein Verlassen der Jungvögel durch Störreize der Bauarbeiten kann ausgeschlossen werden, da der Wiesenpieper seinen neuen Neststandort während der Bauzeit außerhalb seiner Fluchtdistanz einrichten wird. Zudem zeigt der Wiesenpieper keine besondere Scheu dem Menschen gegenüber.

Baubedingte Tötungen durch Baufahrzeuge auf der Baustelle können ebenfalls ausgeschlossen werden, da die erwachsenen Vögel dem Baustellenverkehr ausweichen. Betriebsbedingte Tötungen sind nicht relevant, Hinweise auf gehäufte Kollisionsereignisse an Straßen sind nicht bekannt. Zudem werden sich im trassennahen Bereich durch die starke Habitatminderung durch das Vorhaben kaum Wiesenpieper aufhalten.

Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen. Eine Gefährdung durch systematische bau- und betriebsbedingte Individuenverluste durch Kollisionen ist somit nicht anzunehmen.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung)

Wiesenpieper besitzen eine Effektdistanz von maximal 200 m gegenüber den Wirkungen von Straßen und eine Fluchtdistanz gegenüber Personen von 10 bis 20 m.

Die betriebsbedingten Störungen, die zu einer Aufgabe der Fortpflanzungsstätte führen können, werden im Folgenden bei der Prüfung der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten behandelt. Die baubedingten Störungen gehen nicht über die dort dargestellten betriebsbedingten Störungen hinaus, so dass es zu keinen weiteren Konflikten kommt und keine weiteren Maßnahmen notwendig sind.

Es kommt zu keinen relevanten Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben für flugfähige Vögel, die die Trasse außerhalb der Gefahrenzone queren können.

- Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungsstätten)

Eine baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird durch die planfestgestellte Bauzeitenregelung ausgeschlossen (Maßnahme 9.1 V). Die Baufeldräumung findet außerhalb der Kernbrutzeit des Wiesenpiepers statt, weil in den betroffenen Biotopen zu dieser Zeit keine genutzten Nester vorhanden sind und Wiesenpieper keine speziellen Ruhestätten aufsuchen. Da die Nester in jedem Jahr neu angelegt werden, ist auch die Zerstörung einer nicht mehr genutzten Fortpflanzungsstätte nicht relevant.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Störungen ist jedoch anzunehmen, dass diese über eine Habitatminderung innerhalb der Effektdistanz zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen können.

Die gutachterliche Prognose, die die Lage der einzelnen Standorte der Fortpflanzungsstätten in Relation zum Vorhaben und den davon ausgehenden Störungen vor dem Hintergrund der Effektdistanz untersucht, kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt mit einem Verlust von drei Fortpflanzungsstätten zu rechnen ist.

22 der 45 Brutpaare (Brutpaare 2, 3, 4, 5, 9, 11, 13, 15, 16, 18, 20, 22, 29, 30, 31, 33, 34, 37, 38, 40, 41 und 42) des Untersuchungsgebiets liegen außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 200 m zur A26. Bei diesen Paaren kommt es zu keinerlei bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen und somit zu keiner Habitatminderung.

Die Brutpaare 44 und 45 liegen im angrenzenden Bauabschnitt der A26 in Niedersachsen und werden in dem dortigen ASB behandelt.

Die Reviere der restlichen 21 Brutpaare liegen innerhalb der Effektdistanz, die Brutplätze liegen jedoch in einiger Entfernung zum Vorhaben, sodass es zu keinen relevanten baubedingten Verlusten der Reviere kommt.

Der Wiesenpieper ist bis auf einen Grünlandkomplex im Obstbaugebiet im Westen des Untersuchungsgebiets fast ausschließlich auf das Grünland südlich der Moorwettern konzentriert. Da die A26 im überwiegenden Teil nördlich der Moorwettern liegt, gibt es keine direkten Eingriffe in das Grünland südlich der Moorwettern durch die Bauarbeiten und die betriebsbedingten Störungen sind überwiegend in relativ großer Entfernung zu den Revieren des Wiesenpiepers.

Zudem ziehen sich die Grünlandflächen weit nach Süden hin, sodass die betroffenen Wiesenpieperpaare durch nur leichte Verlagerungen ihrer Reviere außerhalb der Effektdistanz brüten können. Manche Paare siedeln aktuell an der Effektdistanz (z. B. die Brutpaare 21 und 28, sodass ein Ausweichen auf kurze Distanz dazu führt, dass die Paare außerhalb der Störzone der geplanten A26 leben können. 14 der 21 Brutpaare fallen in diese Kategorie, nämlich die Brutpaare 1, 8, 10, 12, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 27, 28, 32 und 43. Das Brutpaar 35 auf der nördlich gelegenen Grünlandfläche kann bei einem Ausweichen von unter 20 m nach Norden die Effektdistanz verlassen.

Im westlichen Abschnitt läuft die Trasse nicht direkt an der Moorwettern entlang. Hier lebt das Brutpaar 39 südlich zwischen der Trasse und der Moorwettern. Dem Brutpaar steht nicht genug Lebensraum zur Verfügung, um sein Revier vollständig aus der Effektdistanz zu verlagern. Das Brutpaar wird sich in der Zone zwischen 100 und 200 m von der A26 ansiedeln, sodass eine Habitatminderung von 40 % verbleibt.

Auch Brutpaar 36 kann nur innerhalb der Effektdistanz ausweichen, da das Revier nördlich von Brutpaar 35 besetzt ist. Auch hier verbleibt eine Habitatminderung von 40 %.

Dem Brutpaar 6 steht ebenfalls nicht ausreichend Ausweichhabitat zur Verfügung, da die angrenzenden Flächen mit Gehölzen bewachsen sind. Auch hier kommt nur ein Ausweichen innerhalb der Effektdistanz von der Zone der Habitatminderung von 100 % in die Zone mit 40 % in Betracht.

Auch den Brutpaaren 7, 25 und 26 steht kein Ausweichlebensraum zur Verfügung, weil sich im Süden an der Grenze der Effektdistanz andere Habitats mit Gehölzen ausbreiten. Während die Brutpaare 25 und 26 sich dann in 102 m bzw. 133 m Entfernung befinden und damit eine Habitatminderung von jeweils 40 % einhergeht, geht das Brutpaar 7 aufgrund der Distanz von nur 37 m zur A26 mit 100 % Minderung in die Bilanz ein.

Insgesamt ergibt sich ein bau- und betriebsbedingter Verlust von 300 % und damit von 3 Brutpaaren des Wiesenpiepers. Damit eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht eintritt, ist dem mit einer Ausgleichsmaßnahme zu begegnen. Es handelt sich dabei um die Maßnahme 5 E/CEF im Bereich Allermöhe. Zu den Einzelheiten wird auf das Maßnahmenblatt verwiesen. Der Wiesenpieper wurde in der aktuellen Roten Liste auf die Vorwarnliste herabgestuft. Da die Bestände in Hamburg danach stabil geblieben sind, muss die Umsetzung nicht vorgezogen erfolgen und kann im Rahmen der Maßnahmen der Eingriffsregelung abgeleitet werden. Als Kurz- und Mittelstreckenzieher kann der Wiesenpieper bei der Ankunft im Brutgebiet problemlos die Ausgleichsfläche finden und sich dort ansiedeln. Eine Neigung zur Umsiedlung innerhalb des Untersuchungsgebietes zeigt auch der Vergleich der Daten von 2009 und 2015.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kommt es zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

Folgende Einwendungen zum Wiesenpieper wurden vorgetragen:

- Wie in U12.6. ausgeführt, kommt dem Moorgürtel als Verbreitungsschwerpunkt des Wiesenpiepers in Hamburg eine besondere Bedeutung zu. Die Art wird in Hamburg auf der Vorwarnliste der Roten Liste geführt, im angrenzenden Niedersachsen gilt sie als gefährdet (RL3).

Wiesenpieper bevorzugen grundwassernahe und weithin offene Grünlandflächen. Im Moorgürtel ist ein charakteristisches Verbreitungsmuster in Form eines relativ engen Bands entlang der Hinterdeichwiesen südlich der Moorwettern erkennbar. Zu den südlich angrenzenden halboffenen Gebieten des Francoper und Nincoper Moors mit ihren Gehölzbeständen hält der Wiesenpieper deutlichen Abstand. Angesichts dieser Verhältnisse ist es unwahrscheinlich, dass wie in Unterlage 12.6. prognostiziert, tatsächlich ein großer Teil des beeinträchtigten Wiesenpieper-Bestands in der A26-Störzone (19 Paare) nach Süden ausweichen kann.

Auch das Ausweichen nach Norden von Brutpaaren nördlich der Trasse erscheint zumindest im Fall von Brutpaar 1 (s. Abb. 40/U12.6) unwahrscheinlich, da ihr Brutrevier dann in die Nähe der Bebauung am Moorburger Elbdeich rücken würde.

Um eine Gefährdung der Wiesenpieper-Population in einem für den Hamburger Bestand entscheidenden Gebiet zu verhindern, müssen geeignete Habitats durch CEF-Maßnahmen bereitgestellt werden.

Vorhabensträgerin: Die Biotope, die unmittelbar an die Reviere angrenzen, sind bei den Brutpaaren, für die ein Ausweichen angenommen wurde, aufgrund der Habitatstruktur ebenso geeignet wie

die betroffenen Flächen. Ein Ausweichen in diese Flächen ist nach aktuellem Kenntnisstand möglich. Die Effektdistanz bezeichnet die maximale Distanz, in der Effekte durch den Straßenverkehr erkennbar sind. Sie ist ermittelt worden für eine freie, ebene Fläche ohne Abschirmung. Für viele Brutpaare des Wiesenpiepers ergibt sich eine gegenüber der Effektdistanz geringere Störung durch die geplante A26, da diese nach Süden über weite Abschnitte hinter einem Lärmschutzwall verläuft. Der Wiesenpieper ist in Hamburg ungefährdet. Auf mehreren Ausgleichsflächen sind grundwassernahe und weithin offene Grünlandflächen geplant, die sich grundsätzlich auch für den Wiesenpieper eignen und somit die Population stützen werden.

Im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wird detailliert dargestellt, dass die einzelnen Paare ausweichen können. Viele der Reviermittelpunkte befinden sich an dem Rand der artspezifischen Effektdistanz von 200 m und müssen daher nur wenige Meter ausweichen, um außerhalb der Belastungszone zu brüten, z.B. Brutplätze in 198 bzw. 188 m Entfernung zum geplanten Straßenrand. Die aktuelle Verbreitung der Wiesenpieper im Untersuchungsgebiet zeigt einen Streifen parallel zur Trasse, der jedoch deutlich breiter ist als die Effektdistanz. Es gibt auch Brutpaare in größerer Entfernung zur Trasse als die Effektdistanz. In diesem Verbreitungsstreifen jenseits der Effektdistanz ist ausreichend Platz für die betroffenen Brutpaare, wie der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag auf Brutpaarniveau erläutert.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. In Anbetracht dessen, dass die Verbreitung der Wiesenpieper im Untersuchungsgebiet einen Streifen parallel zur Trasse darstellt, der deutlich breiter ist als die Effektdistanz, ist davon auszugehen, dass die angrenzenden Habitats für den Wiesenpieper gut geeignet sind und die betroffenen Wiesenpieper der Prognose entsprechend ausweichen können. Es bedarf daher lediglich für drei Brutpaare einer artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahme.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs-, CEF- und Ausgleichsmaßnahmen kommt es aus den unter vorstehenden Ziffern genannten Gründen sowie den entsprechenden plausiblen und nachvollziehbaren Darstellungen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag hinsichtlich der vorstehend genannten Brutvogelarten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.8 Ungefährdete, häufige Brutvogelarten (Höhlen- und Nischenbrüter der Gehölze und Gebäude)

Die in der Gruppe der Höhlen- und Nischenbrüter der Gehölze und Gebäude (im Untersuchungsraum sind dies Bachstelze, Blaumeise, Buntspecht, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Kohlmeise, Star, Sumpfmeise und Weidenmeise) zusammengefassten Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitats. Allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie Höhlen bzw. Nischen in Gehölzen (insbesondere Altholz, Totholz) oder Gebäuden jeglicher Art als

Neststandorte brauchen. Das Angebot an solchen Höhlen bzw. Nischen stellt einen limitierenden Faktor für das Vorkommen dieser Vogelarten dar, um den sie z.T. auch untereinander konkurrieren. Alle Arten der Gruppe sind in Hamburg ungefährdet und zählen zu den häufigeren Arten. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens relativ flächendeckend verbreitet.

Eine Verletzung und Tötung von Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Gelegen in bereits besetzten Nestern im Zuge der Baufeldräumung kann nicht generell ausgeschlossen werden. Durch die Baufeldräumung aller Gehölzbiotope außerhalb des Zeitraums von 01. März bis zum 30. September und damit außerhalb der Kernbrutzeit der Arten dieser Gilde, lässt sich gewährleisten, dass keine Nester mit Eiern oder Jungvögeln in Nischen, Halbhöhlen oder Höhlen in Bäumen/Gehölzstrukturen bei der Baufeldräumung zerstört und damit Individuen verletzt oder getötet werden (Maßnahme 9.1 V des LBP).

Die Baufahrzeuge auf der Baustelle der Autobahn bewegen sich eher langsam, sodass die erwachsenen Vogel dem Baustellenverkehr ausweichen können. Betriebsbedingte Tötungen werden ebenfalls als nicht relevant eingeschätzt, weil die breite Autobahn für die Gildearten keine Attraktivität besitzt, da die Bereiche keinen geeigneten Lebensraum darstellen.

Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen betreffen auch Obstbauflächen und andere Gehölzbiotope, die den Arten dieser Gilde als Brutplätze dienen. Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten kann daher nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit – siehe oben – werden allerdings keine besetzten Fortpflanzungsstätten zerstört.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn. Südlich und nördlich der A26 wird mehr als die Hälfte der Strecke durch 4 bis 4,5 m hohe Lärmschutzwände abgeschirmt, die die Habitate zusätzlich gegen Störreize von der A26 abschirmen.

Da es sich um ungefährdete Arten handelt, ist vorhabensbedingt nicht mit bestandsverändernden Einbrüchen zu rechnen. Im Untersuchungsraum befinden sich Bäume insbesondere entlang der Moorwettern, in den Gehölzen des Moorgürtels und in den Obstbauflächen, die ein Potenzial als Fortpflanzungsstätte für die Gruppe der ungefährdeten gehölzbewohnenden Höhlen- und Nischenbrüter aufweisen und die kurzfristig besetzt werden können, so dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Funktionserhaltende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Wie oben plausibel und nachvollziehbar dargestellt kommt es unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme für die gehölz- und gebäudebrütenden Nischen- und Höhlenbrüter zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.9 In Hamburg nicht gefährdete Brutvogelarten ohne besondere Lebensraumsprüche

4.14.6.9.1 Ungefährdete Frei- und Bodenbrüter der Gebüsche und Gehölze

Die in dieser Gruppe zusammengefassten Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitate. Allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie immer größere Gehölzpflanzen als Warten, als Nahrungsraum oder zur Nestanlage benötigen. Von den Arten dieser Gruppe wird gemäß Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ keine als lärmempfindliche Brutvogelart eingestuft. Der Großteil der Arten kann als vergleichsweise wenig störungsempfindlich eingestuft werden. Alle Arten dieser Gilde sind in Hamburg ungefährdet. Die häufigsten Arten in Deutschland, z.B. Buchfink und Amsel, gehören zu dieser Gruppe. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens relativ flächendeckend verbreitet.

Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe nachgewiesen: Amsel, Baumpieper, Birkenzeisig, Buchfink, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Elster, Fitis, Gartengrasmücke, Girlitz, Goldammer, Grünfink, Heckenbraunelle, Kernbeißer, Klappergrasmücke, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Schwarzkehlchen, Singdrossel, Zaunkönig und Zilpzalp.

Es ist somit davon auszugehen, dass sich im Baufeld in den Gehölzen und deren Ränder Brutplätze von Arten dieser Artengruppe befinden. Eine Verletzung und Tötung von Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Gelegen in bereits besetzten Nestern im Zuge der Baufeldräumung kann nicht generell ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische baubedingte Individuenverluste durch die Baufeldräumung außerhalb des Zeitraums von 01. März bis zum 30. September vermeiden.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn. Südlich und nördlich der A26 wird mehr als die Hälfte der Strecke durch eine 4 bis 4,5 m hohe Lärmschutzwand abgeschirmt, die die Habitate zusätzlich gegen Störreize von der A26 abschirmt. Da die betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht in Sonderstrukturen und -habitaten liegen, sondern die besiedelten Biotope im Untersuchungsraum in großem Umfang im räumlichen Umfeld vorhanden sind, stehen den betroffenen, in Hinblick auf ihre Brutplätze vergleichsweise anpassungsfähigen Arten, geeignete Ausweichhabitate zur Verfügung.

Die Bauzeitenregelung wird systematische baubedingte Individuenverluste hinreichend vermeiden. Ausweichhabitate stehen im räumlichen Umfeld in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es für die Frei- und Bodenbrüter der Gebüsche und Gehölze zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG.

4.14.6.9.2 Ungefährdete Brutvögel der Acker- und Grünlandbereiche

Die in dieser Gruppe zusammengefassten ungefährdeten Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitate. Allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie meist geschützt durch Vegetation am Boden landwirtschaftlicher Nutzflächen brüten. Von den Arten dieser Gruppe wird gemäß Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ nur die Wachtel als lärmempfindliche Brutvogelart eingestuft. Artsspezifische Effektdistanzen liegen bei allen anderen Arten auch an Straßen mit sehr hohen Verkehrsbelastungen bei maximal 100 m.

Alle Arten der Gruppe sind in Hamburg ungefährdet. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens in den geeigneten Biotopen relativ flächendeckend verbreitet. Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe nachgewiesen: Austernfischer, Brandgans, Jagdfasan (Neozoon), Wachtel und Wiesenschafstelze.

Im Eingriffsgebiet des Vorhabens sind verschiedene landwirtschaftliche Nutzflächen betroffen, in denen Bruthabitate nicht ausgeschlossen werden können. Es besteht somit die Gefahr der Verletzung und Tötung von Individuen während der Baufeldräumung. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische baubedingte Individuenverluste durch die Baufeldräumung außerhalb des Zeitraums von 01. März bis zum 30. September vermeiden.

In allen betroffenen Biotopen ist bis zu einer Reichweite von ca. 100 m zur Trasse mit einem 100 %igen Verlust der Habitateignung zu rechnen. Für den Großteil der Arten dieser Artengruppe ist in diesem Bereich mit einer Verringerung der Habitateignung als Brutlebensraum zu rechnen, nur bei der Wachtel kommt es darüber hinaus zu weiteren Beeinträchtigungen. In weiten Bereichen werden die Störwirkungen der A26 durch 4 bis 4,5 m hohe Lärmschutzwände deutlich gesenkt. Zusammenfassend bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten daher im räumlichen Umfeld gewährleistet und somit wirkt sich das Vorhaben nicht negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn. Südlich und nördlich der A26 wird mehr als die Hälfte der Strecke durch 4 bis 4,5 m hohe Lärmschutzwände abgeschirmt, die die Habitate zusätzlich gegen Störreize von der A26 abschirmen.

Im Untersuchungsraum befinden sich Grünland- und Bracheflächen, die ein Potenzial als Fortpflanzungsstätte für die Gruppe der ungefährdeten Acker- und Grünland bewohnenden Arten aufweisen und die kurzfristig besetzt werden können, so dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Funktionserhaltende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Wie oben dargestellt sind keine Auswirkungen zu erwarten, die unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme für die Acker- und Grünlandbereiche bewohnenden Arten zu Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG führen würden.

4.14.6.9.3 Ungefährdete Brutvögel der Gewässer

Die an Gewässern vorkommenden Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitate. Allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie ihre Nester im Uferbereich oder sogar auf der offenen Wasseroberfläche von Gewässern anlegen. Alle Arten der Gruppe sind in Hamburg ungefährdet. Sie sind in der Umgebung des Vorhabens in geeigneten Biotopen relativ flächendeckend verbreitet.

Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe nachgewiesen: Blässralle, Graugans, Nilgans, Reiherente, Rohrammer, Schnatterente, Stockente und Teichrohrsänger.

Im Eingriffsgebiet des Vorhabens sind unterschiedliche Gewässer – stehende und fließende – betroffen, in denen Bruthabitate der Artengruppe der Brutvögel der Gewässer nicht ausgeschlossen werden können. Es ist somit davon auszugehen, dass sich an den Gewässern und deren Ufer Brutplätze von Arten dieser Artengruppe befinden. Eine Verletzung und Tötung von Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Gelegen in bereits besetzten Nestern im Zuge der Baufeldräumung kann nicht generell ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische baubedingte Individuenverluste durch die Baufeldräumung außerhalb des Zeitraums von 01. März bis zum 30. September vermeiden.

In allen betroffenen Biotopen ist bis zu einer Reichweite von ca. 100 m zur Trasse mit einem 100 %-igen Verlust der Habitateignung zu rechnen. Für den Großteil der Arten dieser Artengruppe ist in diesem Bereich mit einer Verringerung der Habitateignung als Brutlebensraum zu rechnen, nur bei Schnatterente und Teichrohrsänger kommt es darüber hinaus zu weiteren Beeinträchtigungen. Eine – wenn auch reduzierte – Eignung als Brutlebensraum ist dennoch weiter gegeben und auch eine Nutzung als Nahrungsraum durch die Arten findet in der Regel noch statt. Diese Einschätzung trifft auch auf die beiden Arten zu, bei denen größere Effektdistanzen als max. 100 m anzunehmen sind.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn. Südlich und nördlich der A26 wird mehr als die Hälfte der Strecke durch 4 bis 4,5 m hohe Lärmschutzwände abgeschirmt, die die Habitate zusätzlich gegen Störreize von der A26 abschirmen.

Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen betreffen auch Stillgewässer und Abschnitte von Fließgewässern und deren Uferbereiche, die den Arten dieser Gilde als Brutplätze dienen. Zu den Uferbereichen gehören auch ausgedehnte Röhrichte, die von Rohrammern und Teichrohrsänger besiedelt werden, oder Seggenbestände. Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten kann daher nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit – siehe oben – werden allerdings keine besetzten Fortpflanzungsstätten zerstört.

Alle Arten sind nicht gefährdet, was auf ihre Anpassungsfähigkeit, stabile Population und geringe Spezialisierung hindeutet. Da es sich um ungefährdete Arten handelt, ist vorhabensbedingt nicht mit

bestandsverändernden Einbrüchen zu rechnen. Im Untersuchungsraum befindet sich ein weitverzweigtes Grabennetz und viele verstreute Stillgewässer sowohl in den Obstbauflächen als auch in dem Moorgürtel, die ein Potenzial als Fortpflanzungsstätte für die Gruppe der ungefährdeten Brutvögel der Gewässer aufweisen und die kurzfristig besetzt werden können, so dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Funktionserhaltende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es für die Brutvögel der Gewässer zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.14.6.9.4 Ungefährdete Brutvögel der Siedlungsbereiche

Die vorkommenden Arten haben verschiedene Lebensweisen und unterschiedliche Ansprüche an ihre Habitate. Allen Arten ist jedoch gemeinsam, dass sie Gehölzpflanzungen, auch in Gärten, als Warten, Nahrungsraum oder zur Nestanlage benötigen und im Siedlungsbereich vorkommen. In dieser Gruppe sind nur drei Arten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen, wobei die Straßentaube nur eine verwilderte Form der Haustaube darstellt.

Im Untersuchungsraum sind folgende Brutvogelarten dieser Gruppe nachgewiesen: Hausrotschwanz, Straßentaube und Türkentaube.

Im Eingriffsgebiet des Vorhabens sind nur wenige Siedlungsbereiche randlich betroffen, in denen Bruthabitate der Artengruppe der Brutvögel der Siedlungsbereiche nicht ausgeschlossen werden können. Dies gilt vor allem für den Gebäudekomplex ganz im Westen der Trasse und für die Franconer Straße, die nahe am Baufeld gelegen sind. Es ist somit nicht vollkommen auszuschließen, dass sich in den Gehölzen im Baufeld und dessen direkter Umgebung Brutplätze von Arten dieser Artengruppe befinden. Eine Verletzung und Tötung von Jungvögeln bzw. eine Zerstörung von Gelegen in bereits besetzten Nestern im Zuge der Baufeldräumung kann nicht generell ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-/Schutzmaßnahmen lassen sich systematische baubedingte Individuenverluste durch die Baufeldräumung außerhalb des Zeitraums von 01. März bis zum 30. September vermeiden.

Bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen betreffen randlich auch Siedlungsbereiche und ihre Umfelder, die den Arten dieser Gilde als Brutplätze dienen. Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten kann daher nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit – siehe oben – werden allerdings keine besetzten Fortpflanzungsstätten zerstört.

Die betriebsbedingten Störungen können über eine Habitatminderung zu dem Verlust von Fortpflanzungsstätten führen. Diese Auswirkungen beschränken sich für die meisten ungefährdeten Arten im Wesentlichen auf einen 100 m breiten Streifen entlang der Autobahn. Südlich und nördlich der A26 wird mehr als die Hälfte der Strecke durch 4 bis 4,5 m hohe Lärmschutzwände abgeschirmt, die die Habitate zusätzlich gegen Störreize von der A26 abschirmen.

Da die betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht in Sonderstrukturen und -habitaten liegen, sondern die besiedelten Biotope im Untersuchungsraum in großem Umfang im räumlichen Umfeld vorhanden sind, stehen den betroffenen, in Hinblick auf ihre Brutplätze vergleichsweise anpassungsfähigen Arten, geeignete Ausweichhabitate zur Verfügung. Insbesondere die Dörfer und Einzelhöfe im Alten Land bieten ausreichend Ausweichlebensräume, die ein Potenzial als Fortpflanzungsstätte für die Gruppe der ungefährdeten Brutvögel der Siedlungsbereiche aufweisen und die kurzfristig besetzt werden können, so dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Funktionserhaltende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme kommt es für die Brutvögel der Siedlungsbereiche zu keinen Verstößen gegen die Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG.

4.14.7 Stellungnahmen und Einwendungen zum Artenschutz

An dieser Stelle erfolgt die Darstellung einzelner Stellungnahmen und Einwendungen, soweit sie über das vorangestellte Themenspektrum hinausgehen und dort nicht bereits behandelt sind.

- Es sind mindestens 1 Wildtierdurchlass und 1 Amphibiendurchlass pro Kilometer Autobahn vorzusehen, da die A26 ein einzigartiges Gebiet (Natur, Amphibien und wildtierreiches Gebiet mit Jahrhundert alten Wildwechsell) durchschneidet. Das hier lebende Wild wird sich an diese alten Wechsell halten und versuchen, über die Fahrbahn zu gelangen. Wenn keine Durchgänge vorhanden sind, kommt es zu vermehrten Wildunfällen.

Vorhabensträgerin: *Im Bereich der Gewässerkreuzungen (Moorwetteren, Moorburger Landscheide, Untenburger Schleusengraben) sind Querungsmöglichkeiten für wandernde Tierarten vorgesehen. Darüber sind im Rahmen der Planänderungen mit der Überarbeitung und Aktualisierung des Artenschutzfachbeitrags und des LBP's zusätzliche Querungsmöglichkeiten berücksichtigt worden (Grünbrücke, Fledermausquerungshilfen, ausgeweitete Brückenöffnungen).*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat auf gutachterlicher Basis und nach fachrechtlichen Grundsätzen die Erforderlichkeit von Optimierungen der bereits vorgesehenen Durchlässe und Querungsmöglichkeiten sowie weiterer Durchlässe und Querungsmöglichkeiten geprüft und die für erforderlich erachteten zusätzlichen Maßnahmen daraufhin im Rahmen von Planänderungsanträgen beantragt. Die zusätzlichen Maßnahmen sind vor dem Hintergrund der diesen zugrunde liegenden gutachterlichen Aussagen von der Planfeststellungsbehörde geprüft und auch im Hinblick auf die nach spezifischen Querungserfordernissen vor Ort getroffene räumliche Anordnung der Querungshilfen und der Leitstrukturen sowie die große Dimensionierung der Gewässerdurchlässe und der Grünbrücke für sowohl geeignet als auch ausreichend befunden worden.**

- Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Beregnungsteiche als Nahrungshabitate dienen (s. Fledermausgutachten, S. 11), hingegen wird die Bedeutung des Moorgürtels als Nahrungsgebiet wahrscheinlich von den Gutachtern unterschätzt (S. 11). Extensive Weidenutzung, Gräben, Gehölze/Wald im südlichen Bereich des Moorgürtels bieten ausgezeichneten Nahrungsraum für Fledermäuse. Dies wurde hier nicht oder nicht ausreichend untersucht.

Vorhabensträgerin: *Die Einordnung der Beregnungsteiche als Nahrungshabitate entspricht den langjährigen Erfahrungswerten der Gutachter und spiegelt sich auch in der einschlägigen Literatur wider: Stillgewässer, auch künstliche Gewässer wie Regenrückhaltebecken und Beregnungsteiche, werden in der Literatur verschiedentlich als Nahrungshabitate und Attraktionspunkte für die Nahrungssuche beschrieben (z.B. Stahlschmidt et al. 2012, Constructed wetlands support bats in agricultural landscapes, Basic and Applied Ecology, 2012, 13 Abs. 2 196 ff.). Die an gliedernden Vertikalstrukturen (Gehölzen) armen Grünlandflächen unmittelbar südlich der geplanten Autobahn A26 (diese Bereiche sind gemeint, wenn in den Unterlagen in Bezug auf die Fledermäuse von den Grünlandflächen des Moorgürtels die Rede ist) werden dagegen von den Fledermäusen vergleichsweise wenig genutzt. Diese Flächen entsprechen auch nicht den typischen Nahrungshabitaten der gebietsbezogenen dominanten Fledermausarten der Gattung Pipistrellus: „Die Zwergfledermaus kommt in nahezu allen Lebensräumen vor, von ländlichen Siedlungen bis in die Zentren von Großstädten. Wenn vorhanden, werden allerdings Wälder und Gewässer bevorzugt“ (DIETZ et al. 2007). Zwergfledermäuse sind physiologisch (hinsichtlich ihres Ortungsvermögens) und ökologisch im Allgemeinen an die Nahrungssuche bzw. den Fang von Insekten an Gehölzen resp. an Grenzlinien (edge habitats) gebunden und meiden insoweit die vertikal unstrukturierten Offenlandflächen. „Meist wird entlang von linearen Strukturen patrouilliert“(ebd.). Lineare Landschaftselemente sind wichtige Leitlinien sowohl für die Jagd als auch für Streckenflüge (nach EICHSTÄDT & BASSUS 1995 u. VERBOOM & HUIJTEMA 1997 in LUNG MV; https://www.lung.mv-regierung.de/dateien/fff_asb_pipistrellus_pi-pistrellus.pdf).*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat mit ihrer Darstellung verdeutlicht, dass es den aktuellen fachlichen Erkenntnissen entspricht, dass Beregnungsteiche als Nahrungshabitate dienen können. Ein Mangel an der Untersuchungstiefe im Bereich des Moorgürtels ist nicht erkennbar. Es wird insoweit auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die entsprechenden Antragsunterlagen verwiesen.**

- Im LBP auf S. 18 wird deutlich, welche Unterschiede in den Ergebnissen sich bei einer Erhöhung der Untersuchungsintensität ergeben können: Bei der Fledermausuntersuchung von 2008 wurden 4 Fledermausarten festgestellt. Bei der aktuellen Untersuchung waren es 10, also mehr als doppelt so viele Arten. Für eine derartig invasive Maßnahme wie den Bau einer Autobahn ist eine mehrjährige Untersuchung notwendig, da sonst viel zu viele Fragezeichen verbleiben darüber, wie groß die negativen Auswirkungen auf die Populationen der einzelnen Fledermausarten wirklich sind. Daher

muss bei dem festgestellten Breitfrontzug entweder mit größtmöglicher Sensibilität umgesetzt werden, was bezüglich der Fledermäuse eine Einhausung der gesamten A26 bedeuten würde, oder aber es muss viel mehr Untersuchungen zu den Fledermäusen im Raum geben.

Vorhabensträgerin: *Die Fledermausuntersuchungen entsprechen hinsichtlich Intensität und sonstigen methodischen Elementen dem Methodenrahmen, welcher von den einschlägigen Arbeitshilfen zur Fledermauserfassung empfohlen wird. Defizite bestehen nach Auffassung der Vorhabensträgerin bzw. ihrer Gutachter nicht. Der zum Einsatz gekommene Methodenrahmen ist in Tab. 1 der Fledermausuntersuchung (S. 3f.) dargestellt. Die vom Einwender genannte frühere Fledermausuntersuchung von 2008 (mit noch anderer, einfacherer Methodik) wurde als Hintergrundmaterial berücksichtigt, ergab aber keine zusätzlichen Erkenntnisse.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Kritik an der gewählten Methodik kann nicht nachvollzogen werden. Diese wurde nach einschlägigen fachlichen und aktuellen Erkenntnissen ausgewählt. Die Untersuchungsergebnisse führten zu den planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Einhausung der gesamten A26 ist offensichtlich als unverhältnismäßiges Mittel anzusehen.**

- Bereits ohne die geplante Autobahn gibt es möglicherweise negative Auswirkungen auf die Populationen der vorkommenden Fledermausarten. Zu nennen sind die Gefahren einer Kollision mit den existierenden und genehmigten Windkraftanlagen sowie die Verluste an Fledermäusen durch Kollisionen mit Fahrzeugen auf der Umgehungsstraße Finkenwerder. Hierüber existieren keine Zahlen. Die Erheblichkeitsschwelle bezüglich derartiger Verluste kann jetzt bereits nahezu erreicht sein. Dann würde sie nach Inbetriebnahme der A26 möglicherweise überschritten. Dies findet in den Planunterlagen keine Berücksichtigung.

Vorhabensträgerin: *Im Artenschutzgutachten (Artenschutzprüfung) werden die Wirkungen der A26 auf die Fledermauspopulationen geprüft. Vorbelastungen des Raumes, zum Beispiel durch Zerschneidungswirkungen der den Aktionsraum querenden Finkenwerder Straße und mögliche Kollisionen von Fledermäusen, gehen indirekt, als Bestandteil der Bestandsbewertung (Häufigkeit und Verteilung der Fledermausarten im Raum), in die Beurteilung ein. Außerdem sind die in dem Raum, welcher von Wirkungen der A26 berührt wird, vorhandenen Vorbelastungen bei der Beurteilung der Wirksamkeit geplanter Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Eine darüber hinausgehende, explizite Prüfung von möglichen Summationswirkungen durch andere Pläne und Projekte kennt das Artenschutzrecht nicht.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Kritik an der gewählten Methodik ist unzutreffend. Die Vorhabensträgerin hat deutlich gemacht, dass die vorhandenen Belastungen nicht ignoriert wurden. So sind die entsprechenden Faktoren bereits bei der Bestandsbewertung berücksichtigt worden. Zudem orientieren sich auch die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen an vorhandenen Beeinträchtigungen, um deren Wirksamkeit**

nicht zu gefährden. Die Berücksichtigung von Vorbelastungen im Sinne einer Summationsbetrachtung ist artenschutzrechtlich jedoch nicht gefordert. Eine gesonderte Untersuchung der Auswirkungen anderer Faktoren und anschließende Addition ist daher nicht erforderlich.

- Die Lebensräume außerhalb des im Bereich der geplanten A26 befindlichen, untersuchten Durchfluggebiets sind nicht oder nicht ausreichend untersucht worden. So fehlen Fledermaus-Daten zum FFH-Gebiet Moorgürtel (Arten, Quartiere, Jagdhabitats) und zur Alten Süderelbe als überregional bedeutender Nahrungslebensraum.

***Vorhabensträgerin:** Die Untersuchungen von Fledermäusen in Bezug auf Wirkungen des Autobahnbaus A26 decken alle erforderlichen Raumbezüge ab. Die Untersuchungen beziehen sich auf ein Untersuchungsgebiet, welches den gesamten Raum möglicher Wirkungen, welche artenschutzrechtlich zu betrachten sind (Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, Störungen zum Beispiel infolge der graduellen Funktionsminderung von Lebensräumen in Autobahnnähe durch Schall und Zerschneidungswirkungen sowie Kollisionstod) abdecken. Die Untersuchung von Fledermäusen macht einen sehr großen apparativen und personellen Aufwand nötig. Deswegen ist eine Ausweitung der Untersuchungen in andere Räume als diejenigen, welche durch Wirkungen des jeweiligen Projektes verändert bzw. belastet werden, in den entsprechenden methodischen Leitfäden nicht vorgesehen bzw. auf Sonderfälle beschränkt. Weitergehende Anforderungen der Erfassung von Fledermäusen aus Gründen des FFH-Gebietsschutzes bestehen nicht. Fledermäuse sind keine Erhaltungsziele des europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Untersuchungsgebiet ist ausreichend groß gewählt, um die artenschutzrechtlich relevanten Verbotstatbestände abzubilden. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der 1. Planänderung umfangreiche Unterlagen nachgereicht, die die Auswirkungen des Vorhabens einer tiefergehenden Analyse unterziehen. Die Planfeststellungsbehörde hält die mit großem Aufwand erstellten Untersuchungen sowohl hinsichtlich der räumlichen Erstreckung als auch hinsichtlich der Untersuchungstiefe für ausreichend, um die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die Fledermäuse hinreichend beurteilen zu können.

- Trotz fehlender Fledermaus-Daten sind im FFH-Gebiet Moorgürtel umfangreiche Maßnahmen für Wiesenvögel geplant, die negative Folgen auf die dortigen Fledermauspopulationen und andere Tierarten oder andere naturschutzfachliche Zielsetzungen haben können (s.o.), z. B. Baumfällungen/Gehölzrodungen. Hier fehlen Untersuchungen und Bewertungen.

***Vorhabensträgerin:** Die Maßnahmen, welche im Vogelschutzgebiet aus Gründen des Vogelschutzes oder aus anderen Gründen (hier werden auch die funktionssichernden (FCS-) Maßnahmen zum Fledermausschutz verortet) geplant sind, wurden im Hinblick auf die Verträglichkeit mit den Zielset-*

zungen des Vogelschutzgebietes geprüft und mit der Naturschutzbehörde abgestimmt. Zur Beurteilung der im Vogelschutzgebiet Moorgürtel vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf ihre Vertraglichkeit mit den Anforderungen von Fledermausarten bedarf es keiner speziellen fledermauskundlichen Bestandserfassung. Die Nahrungsökologie der Fledermausarten ist allgemein gut bekannt. Hinsichtlich der den Raum nutzenden Fledermausarten liefern die fledermauskundlichen Bestandserfassungen zur A26 genügend Informationen, welche Analogieschlüsse möglich machen. Ein weitergehender Bestandserfassungsbedarf und Prüfbedarf besteht nicht.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die geplanten Maßnahmen für Wiesenvögel sowie für Fledermäuse schließen einander nicht aus. Der Bedarf und die Funktionsweise der geplanten Maßnahmen ist in den Antragsunterlagen hinreichend ausführlich beschrieben und begründet und mit der Behörde für Umwelt und Energie abgestimmt worden.

- Was ist eine „tradierte Flugroute“ (S. 12)? Es ist unverständlich, warum es in diesem Raum keine tradierten Flugrouten geben soll. Dies ist nicht durch die Untersuchungen belegt.

Vorhabensträgerin: Eine entsprechende Erläuterung enthält S. 3 der Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr (FOA 2011): „Auf dem Weg vom Tagesquartier (z.B. in einem Waldgebiet) in die Nahrungshabitate orientieren sich viele Fledermausarten mehr oder weniger eng an linienhaften und punktförmigen Landschaftselementen („Verbundstruktur“). Entsprechend bilden sich entlang von z.B. Waldrändern, Hecken, Galeriewäldern an Bächen und entlang von Relieffanten u. U. „Flugrouten“, die mehreren / vielen Individuen oft über Jahre als Flugroute dienen, d.h. traditionell genutzt werden. „Tradiert“ bezeichnet also etwas Althergebrachtes, Weitergegebenes (vergleiche im digitalen Wörterbuch der deutschen Sprache (<https://www.dwds.de/wb/tradieren>)). In diesem Sinne wird der Begriff im Fledermausgutachten für die A26 genutzt für eine Flugroute bzw. die sie prägenden Fledermausleitstrukturen, welche über längere Zeit konstant bestehen (beispielsweise weil z.B. ältere Bäume über viele Jahre eine wegbegleitende Struktur bereitstellen) und von den Fledermäusen deswegen vorzugsweise zur Erschließung des Raumes genutzt werden. Entsprechende Strukturen sind im Untersuchungsgebiet nur an wenigen Stellen vorhanden. Beispiele stellen die Moorwettern und einige wegbegleitende Gehölze bzw. Alleen dar.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Untersuchungsraum ist auch hinsichtlich des Vorkommens tradiierter Flugrouten untersucht worden.

- Zu S. 12 des Fledermausgutachtens: Die Gutachter kommen offenbar nicht aus einer Gegend mit agrarindustrieller Obstbaunutzung: Unsere langjährige Erfahrung lautet: Hier gibt es keine Massentwicklungen von Insekten, sie werden schlicht und ergreifend nicht zugelassen. Hier gibt es keine Streuobstwiesen. Im Gegenteil: Innerhalb der Obstbauflächen sind wegen des regelmäßigen Biozidsatzes weniger Insekten zu finden als außerhalb.

Vorhabensträgerin: Die Gutachter sind mit der Qualität agrarindustrieller Obstbaumnutzung als Fledermaus-Lebensraum aus eigenen Erfahrungen vertraut (Erfahrungen aus den Obstanbaugebieten im Raum Bonn-Meckenheim sowie im Großraum Mainz). In der Literatur finden sich zudem eine Reihe von Arbeiten, in denen über eine intensive Nutzung von Obstbaugebieten und ähnlichen intensiven Anbaugebieten durch jagende Fledermäuse berichtet wird (z.B. in Stahlschmidt & Brühl 2012, *Environmental Toxicology and Chemistry*, Vol. 31, No. 7, S. 1556 f.; dort weitere Quellen). Insoweit wird die Interpretation der Fledermausergebnisse aus der konkreten Untersuchung durch die Erfahrungshintergründe der Gutachter und die Literatur gestützt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat ausreichend dazu ausgeführt, dass die speziellen Bedingungen der Obstbauflächen im Rahmen der Untersuchungen berücksichtigt worden sind.

- Die parallel zur geplanten Autobahntrasse verlaufende Wetterern, die zeitweise Nahrung für Fledermäuse bietet, wird als „Nordwetterern“ auch nach ihrer Verlegung bzw. Neubau parallel zur geplanten Trasse verlaufen. Das erhöht für die dort jagenden Arten das Kollisionsrisiko.

Vorhabensträgerin: Die parallel zur geplanten Autobahn verlaufende Moorwetterern stellt bereits heute ein günstiges Nahrungshabitat und eine Flugroute dar. Die Fledermäuse können auch künftig dieses Nahrungshabitat nutzen. Die Fledermäuse jagen hier die aus dem Wasser oder in der Ufervegetation schlüpfenden Insekten und sind insoweit in ihrer Flugaktivität an die Moorwetterern gebunden. Der Straßenraum bietet keine attraktiven Nahrungshabitate. Zudem ist der Straßenraum von den Nahrungshabitaten durch Schutzwände und / oder Leitpflanzungen getrennt. Eine gesteigerte Gefahr abseits der Moorwetterern in den fließenden Verkehr zu geraten besteht nicht. Gleiches gilt für die neu zu schaffende Nordwetterern.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sowohl Moorwetterern als auch Nordwetterern werden durch die Lärmschutzwände, Irritationsschutzwände und Leiteinrichtungen wirksam von der Fahrbahn ferngehalten bzw. in ausreichender Höhe darüber gelenkt.

- Die zitierte „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“ aus dem Jahr 2011, an deren Erstellung der Gutachter beteiligt war und an der er sich bei der Bewertung vor allem orientiert hat, sagt unter anderem folgendes (Arbeitshilfe S. 1). „Die Konzeption der Arbeitshilfe für den Planungsalltag setzt allerdings Vereinfachungen voraus, welche die Komplexität z.B. der divergierenden Artansprüche, Empfindlichkeiten und straßenbedingten Wirkpfade und Wirkungen auf ein zumutbares Niveau reduzieren. Wissenslücken und Unsicherheiten, die gerade im Forschungsfeld „Fledermäuse und Straßenverkehr“ noch bestehen, müssen u.U. durch vereinfachende Annahmen bzw. über Konventionenbildung geschlossen werden, weil unmittelbar anstehende Planungsfragen Antworten benötigen. Zu-

gleich verpflichten diese Lücken zu verstärkten Nachkontrollen, damit wissenschaftliche Erkenntnisse gewonnen werden und in der Arbeitshilfe nachgefühlt werden können." Weiter unten auf Seite 1 ist zu lesen: „Zum Komplex Kollisionsverluste besteht noch Forschungsbedarf, was die populationsbezogenen Folgen einer Zerschneidung bzw. der Kollision einzelner Individuen betrifft. Dieser Wirkfaktor kann in der Arbeitshilfe daher nicht abschließend behandelt werden“. Diese Wissenslücken und Forschungsbedarfe erfordern einen sensiblen Umgang beim Erstellen der Autobahn. Der festgestellte Breitfrontzug erfordert eine adäquate Querungsmöglichkeit, keine Reduktion der Querungshilfen auf lediglich 8 Querungshilfen mit unregelmäßiger Verteilung über 8 Kilometer, die dann noch auf einer Auswertemethode beruht, die die eigentlich angewandte, ungenaue und zu anderen Ergebnissen führende Auswertungsmethode im Nachgang ersetzt.

Vorhabensträgerin: *Die vom Einwender zitierte Passage ist der Einleitung der Arbeitshilfe Fledermause und Verkehr 2011 entnommen. Die zitierten Passagen reflektieren allgemein den in der Fledermausforschung bzw. der Anwendung der Forschungsergebnisse in Bezug auf die Straßenplanung erreichten Erkenntnisstand zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Arbeitshilfe. Ein direkter Bezug zur Planung der A26 besteht nicht. Die in der Arbeitshilfe ausgesprochene Verpflichtung zum kritischen Umgang mit den allgemeinen Empfehlungen bei den Anwendungen in konkreten Planungsbezügen erfüllt der Vorhabenträger für die A26 gerade durch eine anspruchsvolle Bestandserfassung und eine problemangemessen differenzierte Bewertung und Planung in Bezug auf den Schutz der Fledermause. Wie oben im Zusammenhang mit anderen Einwendungspunkten dargestellt, wurden die Bereiche, in denen Querungshilfen zur Aufhebung von Barrierewirkungen und zur bestmöglichen Vermeidung von Kollisionsopfern unter den Fledermäusen notwendig sind, streng nach fachlichen Kriterien identifiziert. Daraus ergeben sich für den 4. Bauabschnitt der A26 acht Querungshilfen und ergänzende Leit- und Sperreinrichtungen; weitere Querungshilfen könnten aufgrund der gebietsspezifisch herrschenden Verhältnisse (hohe Dichte der im Untersuchungsgebiet wie auch allgemein in Hamburg und in ganz Deutschland häufigen Art, diffuses Querungsverhalten, welches die Einwender als „Breitfrontzug“ bezeichnen) nicht vollständig verhindern, dass es abseits von den Querungshilfen trotzdem zu Kollisionsopfern kommt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass Anzahl und Lage der Querungshilfen streng nach fachlichen Kriterien festgelegt wurden. Die geplanten Querungshilfen sowie ergänzenden Leit- und Sperreinrichtungen werden das befürchtete Kollisionsrisiko auf ein zulässiges Maß minimieren bzw. verhindern. Mit der nach aktuellem Fachwissen erfolgten, detaillierten Bestandserfassung, Ermittlung der Flugrouten und Planung der hiernach erforderlichen Maßnahmen ist den bei genereller Betrachtung vorhandenen Unsicherheiten hinreichend begegnet worden.**

- Seite 2 des Leitfadens „Arbeitshilfe Fledermause und Straßenverkehr“: „Die meisten Sommerquartiere zerstreuen sich ab August. Die jungen Fledermäuse sind dann alt genug um zu fliegen. Die

Fledermäuse erkunden im September und Oktober ihre Lebensraumumgebung“. Dabei sind sie besonders gefährdet, wenn Querungshilfen nicht in ausreichender Menge vorhanden sind. Über die Stärke der Gefährdung gibt es im Gutachten keine Untersuchungen und keine Aussagen.

Vorhabensträgerin: *Die Einwendung greift erneut auf eine Passage aus der Einleitung der Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr 2011 zurück. Ein direkter Bezug der allgemeinen Darstellung zu den Verhältnissen im Untersuchungsgebiet besteht nicht. Die Stärke der Gefährdung der Fledermäuse durch die Wirkungen der A26 ist im Artenschutzgutachten im Einzelnen (Art für Art) abgeleitet. Die Ableitung bzw. die der fachgutachterlichen Beurteilung zu Grunde liegenden Kriterien entsprechen den allgemeinen methodischen Festlegungen der Arbeitshilfen; hierbei wurden wie bereits dargestellt sowohl die Arbeitshilfe FÖA 2011 als auch die Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau Schleswig-Holstein in Bezug genommen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anzahl und Art der vorgesehenen Querungshilfen und Leitstruktureinrichtungen wird als ausreichend angesehen. Die durchgeführten Untersuchungen und der daraus entstehende Bedarf ergeben sich aus den Antragsunterlagen, insbesondere aus den Artenschutzgutachten. Auf die entsprechenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde sowie der Vorhabensträgerin dazu wird verwiesen. Untersuchungen darüber hinaus sind nicht erforderlich.**

- Aufgrund der überaus hohen Bedeutung der Alten Süderelbe als Nahrungshabitat „Nahrungs-Hotspot“ („Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“, S. 3), wird sie von weither aus dem Süden angeflogen, auch von der Geest. Ihre weite Erstreckung von West nach Ost sowie die Tendenz der Fledermäuse, die kürzeste Route zum gewünschten Ziel zu fliegen, ist wahrscheinlich die Ursache für den Breitfrontzug. Es ist nicht garantiert, dass der Erhaltungszustand der Fledermauspopulationen im Bezugsraum durch die Umsetzung der jetzigen Planung mit nur wenigen Querungshilfen nicht verschlechtert wird; siehe auch die Anmerkung 34 auf S. 61 der „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“ über das Aufgeben von wichtigen, weit entfernten Nahrungshabitaten aufgrund von energieintensiven Umwegen. Es muss untersucht werden, woher die von Süden nach Norden zur Alten Süderelbe ziehenden Fledermäuse kommen. Wo haben sie ihre Tagesverstecke, wo ihre Fortpflanzungsstätten?

Vorhabensträgerin: *Die Einwendung wiederholt frühere Argumente des Einwenders. Auf die entsprechenden Antworten wird verwiesen. Die hohe Bedeutung der alten Süderelbe als Nahrungshabitat drängt sich auf, kann aber das diffuse Flugverhalten der Zwergfledermäuse im Wirkraum der geplanten Autobahn nicht erklären. Entscheidend für die Beurteilung der Konflikte bzw. Beeinträchtigungen, welche der Neubau der A26 für die lokalen Fledermauspopulationen mit sich bringt und für die Entwicklung von Konfliktlösungen ist die Nutzung des autobahnnahen Raumes durch die Fledermäuse. Die damit zusammenhängenden Sachverhalte sind durch die Fledermausuntersuchungen ausreichend geklärt. Das Konzept mit acht Querungshilfen in den Landschaftsbereichen sowohl des Moorgürtels als auch der Obstbaubereiche bzw. den entsprechenden Abschnitten der A26, welche*

von den Zwergfledermäusen besonders stark genutzt werden, vermeidet von vornherein, dass die Zwergfledermäuse künftig energiefressende Umwege machen müssen zwischen ihren Quartierhabitaten und den Nahrungshabitaten (welche auch an der Süderelbe liegen können).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat mit ihrer Darstellung nachvollziehbar erklärt, dass mit den geplanten Querungshilfen und Leitstrukturen die Alte Süderelbe als Nahrungshabitat für Fledermäuse von diesen erreicht werden kann, ohne Umwege fliegen zu müssen.

- Es sind auch Nahrungshabitate betroffen. Im zukünftigen Trassenbereich und durch Intensivierung von Nutzungen in der Folge wasserwirtschaftlicher Süderelbefonds-Maßnahmen oder von Privatisierung. Dies muss ausgeglichen werden durch Schaffung neuer, funktionierender und verlässlicher Nahrungshabitate in räumlicher Nähe.

Vorhabensträgerin: *Es trifft zu, dass durch die Wirkungen der A26 auch Nahrungshabitate in ihren Funktionen beeinträchtigt werden. Angaben finden sich in den Anhängen 1 und 2 des Artenschutzbeitrages Fledermäuse. Dort werden der Flächenentzug von Fledermaus-Nahrungshabitaten durch die A26 auf der einen Seite und auf der anderen Seite der Zugewinn an Nahrungshabitaten infolge der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau der A26 bilanziert. Über diese Maßnahmen hinaus sind im Zuge der artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Zwergfledermaus zusätzlich Maßnahmen zur Entwicklung von Nahrungshabitaten vorgesehen (Kap. 6 des Artenschutzgutachtens).*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es werden neue Nahrungshabitate geschaffen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie auf die entsprechenden Unterlagen, insbesondere das Maßnahmenblatt 29 A FCS (Unterlage 12.4.2) verwiesen. Dort sind die geforderten Maßnahmen zur Schaffung von Nahrungshabitaten detailliert beschrieben.

- Risikomanagement (s S. 78 der „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“): Der Begriff Monitoring beschreibt die systematische Beobachtung und Überwachung als Bestandteil des Risikomanagements. Auslöser für ein Risikomanagement und Monitoring bei Straßenbauvorhaben sind ex ante nicht ausräumbare Wissensdefizite und Prognoseungenauigkeiten bei der Beurteilung der Projektwirkungen und ex ante nicht ausräumbare erfolgsrelevante Prognoseunsicherheiten bezüglich der Entwicklung der Maßnahmen. Dies gilt auch für die Funktion der Grünbrücke als Verbindungselement innerhalb des Biotopkorridors sowie für deren Einbindung, ihre Gestaltung, Lage, sowie Gestaltung und Umfang des als Lebensraum geeigneten übrig gebliebenen Hinterlandes bis zur Alten Süderelbe.

Vorhabensträgerin: *Für CEF-Maßnahmen sind Funktionskontrollen vorgeschrieben. Die Grünbrücke muss als Fledermaus-Flugroute zu Betriebsbeginn der A26 funktionsfähig sein.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Mit den vorgesehenen Funktionskontrollen der CEF-Maßnahmen kann deren Wirksamkeit und Erreichbarkeit des beabsichtigten Zwecks ausreichend sichergestellt und ggf. nachgesteuert werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich auf Grundlage der gutachterlichen Darstellungen von der Wirksamkeit des Maßnahmenkonzeptes überzeugt. Eines zusätzlichen „Risikomanagements“ bedarf es nicht. Hinsichtlich der Funktionskontrolle der Grünbrücke wird auf Ziffer 2.13 verwiesen.

- Die Fledermäuse orientieren sich sehr stark an den Obstbaumreihen als Strukturelemente. Zügig durchfliegen sie den für sie nahrungsarmen Raum auf dem kürzesten Weg Richtung Nahrungsgewässer Alte Süderelbe. Der Raum verändert sich ständig hinsichtlich der nutzbaren Strukturen, da die Obstbaumreihen von Zeit zu Zeit gerodet werden. Dann suchen sich die Fledermäuse eine neue Leitlinie. Das bedeutet, die genutzten Flugrouten sind nicht von Dauer, sondern verändern sich. Die Reduzierung auf wenige Flugrouten nach dem Autobahnbau kann nicht funktionieren, wenn sich die Strukturen durch Nutzungsänderungen ständig ändern. Es gibt keine dauerhaft gesicherten Leitlinien, die dann auch tatsächlich von den Fledermäusen angenommen werden.

***Vorhabensträgerin:** Die Einwendung unterstützt die Argumentation der Gutachter, dass sich das Schutzkonzept vorrangig an den wenigen Strukturelementen im Moorgürtel orientieren musste, welche eine vergleichsweise hohe Orts- und Struktur-Kontinuität aufweisen. Leitstrukturen, welche sehr temporären Charakter haben, wie vom Einwender dargestellt, können zwar ebenso Flugrouten bereitstellen, haben aber hinsichtlich der "Erschließungsfunktion" für die Fledermäuse nicht dieselbe, hohe Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurden im Fledermausbeitrag (Fledermaus Untersuchung 2015, U17.2 zur 1. PÄU) die bedeutsamen Fledermaus-Flugrouten identifiziert.*

Die Fledermaus-Querungshilfen wurden entsprechend diesen Befunden an Orten geplant, wo diese Flugrouten, welche sich mehrheitlich an mehr oder weniger tradierten Strukturelementen in der Landschaft orientieren, erhalten werden können. Die entsprechenden Leitstrukturen bzw. die Flächen, auf denen diese Leitstrukturen wachsen, werden mit den Maßnahmen der Planfeststellung gesichert. Die dauerhafte Unterhaltung und Pflege wird mit der Planfeststellung festgelegt. Vor diesem Hintergrund ist gewährleistet, dass in den beschriebenen Bereichen dauerhaft gesicherte Leitlinien entstehen, wie vom Einwender gefordert.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie die Einwenderin erläutert, sind die Fledermäuse in der Lage, sich an sich verändernde Leitstrukturen anzupassen. Da sich die vorgesehenen und planfestgestellten Leitstrukturen zukünftig nicht mehr ändern werden, da selbige anders als die Obstbäume nicht gerodet werden dürfen, besteht insoweit zukünftig ein Vorteil im Sinne eines Entstehens tradierter Flugrouten. Die Vorhabensträgerin hat mit ihrer Argumentation im Übrigen zutreffend verdeutlicht, dass die geforderte Dauerhaftigkeit der Leitstrukturen für Fledermäuse mit der beantragten Planung gewährleistet wird.

- Autobahnen stellen „Wärmeinseln“ dar und können Insekten und andere Tiergruppen und damit auch Fledermäuse anziehen, was zu erhöhtem Kollisionsrisiko führt. Auch diese zu erwartenden negativen Auswirkungen fanden keine Berücksichtigung. So kann der eigentlich hoch fliegende Große Abendsegler durch das Nahrungsangebot der gegenüber dem kühlen und feuchten Umland wärmeren Autobahntrasse dazu verleitet werden, tiefer zu fliegen. Diese Gefährdung wurde nicht berücksichtigt.

Vorhabensträgerin: *In der einschlägigen Fachliteratur finden sich keine Hinweise, dass Autobahnen Wärmeinseln darstellen könnten, wo sich nachts fliegende Insekten stark aggregieren könnten und dann attraktive Nahrungsangebote im für Fledermäuse gefährlichen Verkehrsraum darstellen. Wärmeinseln entstehen auf Verkehrsflächen innerhalb verdichteter, städtischer Bebauung unter Umständen in Abschnitten, wo der Luft-Abtransport durch lokale Windsysteme nicht gewährleistet ist.*

Entsprechende Verhältnisse sind bereits aus allgemeinen, geländeklimatologischen Gründen für die durch den Moorgürtel verlaufende A26 auszuschließen. Schließlich verläuft die Trasse zumeist in Dammlage im windexponierten Offenland des Moorgürtels.

Konstante und damit für den Abendsegler oder andere Fledermausarten eventuell attraktive Nahrungsangebote können sich auf oder nahe der Fahrbahn nicht entwickeln, weil Insekten-Ansammlungen durch den ständigen Verkehr stets verdrifft werden.

Die vom Einwender erwartete signifikant hohe Kollisionsgefahr ist auch artbezogen deswegen auszuschließen, weil der große Abendsegler nicht bodennah, sondern in großer Höhe (über dem Verkehrsraum) jagt: In der Literatur findet sich die Angabe: "mit über 50 km/h sehr schneller und geradliniger Flug, oft in Höhen von 10-50 m, teilweise jedoch auch in mehreren 100 m Höhe. Rasante Sturzflüge zum Ergreifen der Beute. Über Gewässern, Wiesen und an Straßenlampen kann auch in wenigen Metern Höhe gejagt werden, meist jedoch mit Abstand zur dichten Vegetation" (DIETZ & KIEFER 2014, Die Fledermäuse Europas, Seite 301).

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin erläutert in nachvollziehbarer Weise, dass der zukünftige Straßenraum kein besonderes Dargebot an Nahrung entwickeln wird. Der Straßenraum bietet keine Wasserflächen und ist ausreichend durchlüftet. Zudem wird der stetige Verkehr ebenfalls für eine entsprechende Luftbewegung sorgen, sodass es zu keinen überdurchschnittlichen Insektenhäufungen kommen kann.**

- Im Untersuchungsgebiet, besonders auch direkt in den Hauptwettern und den direkt angrenzenden zuleitenden Gräben, kommen nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Arten vor (Calla palustris, Dactylorhiza majalis, Dryopteris cristata, Fritillaria meleagris, Hottonia palustris, Iris pseudacorus und Iris sibirica, Matteuccia struthiopteris, Menyanthes trifoliata, Nuphar lutea, Nym-

phaea alba, Osmunda regalis, Ranunculus lingua, Quelle: PEP Moorgürtel 2010, Hamburger Pflanzenatlas 2010, eigene Kartierungen des NABU). Die mangelnde Berücksichtigung der geschützten Pflanzenarten wird beanstandet.

Vorhabensträgerin: § 44 Abs. 5 BNatSchG regelt, welche Arten im Artenschutzgutachten bearbeitet werden müssen. Die Sätze 4 und 5 gehen auf die Pflanzenarten ein.

In § 44 Abs. 5 BNatSchG ist geregelt, dass für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind, die Zugriffsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 5 gelten. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Gemäß dem aktuellen Bundesnaturschutzgesetz sind also nur Pflanzen, die im Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie genannt werden, artenschutzrechtlich relevant.

Losgelöst vom Vorkommen einzelner geschützter Pflanzenarten wurde der gesamte Bereich des EU-Vogel- und Naturschutzgebietes „Moorgürtel“ als Biotop eingestuft, das zur Sicherung zurückgehender Arten von Bedeutung ist und im Rahmen der Eingriffsbewertung mit 12 Punkten gemäß Staatsrätemodell bewertet. Diese Einstufung beinhaltet das Vorkommen von Tieren als auch von Pflanzen. Somit ist das Vorkommen von seltenen und geschützten Arten wie *Dactylorhiza majalis*, *Dryopteris cristata*, *Menyanthes trifoliata*, *Osmunda regalis* und *Ranunculus lingua*, die ausschließlich innerhalb des Schutzgebietes vorkommen, grundsätzlich berücksichtigt.

Das Vorkommen von *Iris sibirica* im Untersuchungsgebiet muss entsprechend dem Hamburger Pflanzenatlas 2010 im Untersuchungsgebiet angezweifelt werden und gilt zudem in Hamburg als nicht ursprünglich. Eine Aufwertung von Flächen aufgrund des Vorkommens von *Iris sibirica* lässt sich somit naturschutzfachlich nicht begründen. Im Hamburger Pflanzenatlas steht zu *Iris sibirica*: „*Iris sibirica* wurde 1851 von Sonder (bekannter Botaniker aus Hamburg) für Hamburg als nicht ursprünglich bewertet. In den 1980er Jahren wurde sie vom Botanischen Sondergarten in größerer Menge an verschiedenen Standorte auch in Naturschutzgebieten angepflanzt, was aber offenbar nur im Duvenstedter Brook von dauerhaftem Erfolg war. Aus Gärten hier und da mit Abfällen verwildert.“ Auf der dazugehörigen Verbreitungskarte im Pflanzenatlas (S. 299) ist zu erkennen, dass die Art auch im weiten Umfeld der A26-West nie vorgekommen war. Der Duvenstedter Brook liegt ganz im Norden von Hamburg. Bis auf eine Fundstelle ungefähr in Bereich Wilhelmsburg beschränken sich die bekannten (angepflanzten und verwilderten) Vorkommen auf das Gebiet nördlich der Elbe.

Hinsichtlich der weiteren aufgeführten Arten gilt, dass *Nuphar lutea* und *Iris pseudacorus* in der Roten Liste HH als ungefährdet eingestuft werden, *Calla palustris* und *Hottonia palustris* aktuell auf der Vorwarnliste stehen und bei *Nymphaea alba* nur die Wildform als stark gefährdet eingestuft wird, der Hamburger Pflanzenatlas 2010 jedoch deutlich macht, dass es sich bei den nachgewiesenen Vorkommen häufig um die gepflanzte Kulturvarietät handelt.

Matteuccia struthiopteris gilt in Hamburg als Neophyt, das ursprüngliche Vorkommen dieser Pflanzenart liegt in den Bachtälern des Berglandes. Das Vorkommen im Planungsraum, dass vermutlich durch Verwilderung aus Gärten verursacht ist, rechtfertigt somit weder eine artbezogene Berücksichtigung noch eine Aufwertung im Rahmen der flächenhaften Bewertung nach Staatsrätemodell.

Fritillaria meleagris gehört zu den Arten, die bedingt durch die für sie erforderlichen optimalen Pflegebedingungen ausschließlich innerhalb des EU-Vogel- und Naturschutzgebietes „Moorgürtel“ zu erwarten sind.

Calla palustris und *Hottonia palustris* kommen zwar vereinzelt auch im direktem Umfeld der A26 West vor, sind aber in den Gräben und Wettern der Elbmarsch und auch im Moorgürtel weit verbreitet und somit durch das Vorhaben nicht gefährdet. Die beiden Arten können auch in den neu angelegten Gewässern (z.B. Ersatzmaßnahmen E1 bis E8) rasch sehr konkurrenzkräftig auftreten.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass im Untersuchungsgebiet keine im Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie genannten Pflanzen vorkommen (vgl. auch Ziffer 4.14.4.1 dieses Beschlusses) sowie im Rahmen der 1. Planänderung ihre Angaben zur Ermittlung der Vorkommen geschützter Pflanzenarten und zur Bewertung der diesbezüglichen vorhabensbedingten Auswirkungen im Rahmen der UVS deutlich erweitert (vgl. hierzu Ziffer 4.12).

- Mollusken:

Nach Grabenräumungen an den Moorwettern zwischen Francoper Straße und Landesgrenze befinden sich im Aushub regelmäßig große Bestände von Teichmuschelarten der Gattung Anodonta, darunter Anodonta cygnea, Große Teichmuschel. Die Hauptwettern im Untersuchungsgebiet, also die Moorburger Landscheide und die Moorwettern, weisen bedeutsame Vorkommen der Teichmuschelarten auf. Da sämtliche Teichmuschel-Arten nach der Bundesartenschutzverordnung als „besonders geschützt“ eingestuft sind, ist bei der turnusmäßigen Gewässerunterhaltung festgelegt, dass bei der Räumung der Gräben die aus dem Wasser verbrachten Muscheln gesammelt und wieder eingesetzt werden müssen.

Da laut Planungsunterlagen die Moorwettern im Bereich der Überführung Francoper Straße auf einer Länge von etwa 750 m und im Bereich der Überführung des Neuenfelder Hinterdeichs auf einer Länge von ca. 220 m verlegt werden muss, einhergehend mit der Verfüllung des bisherigen Grabenverlaufs in diesen Abschnitten, sind von Seiten des Vorhabenträgers geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die den Schutz und Erhalt der Muschelpopulationen sicherstellen.

Vorhabensträgerin: Der Anregung wird im Rahmen der landschaftsplanerischen Ausführungsplanung gefolgt. Vor Verlegung und Neuanlage von Moorwettern und Moorburger Landscheide werden die betroffenen Gewässerabschnitte zur Sicherstellung der Muschelpopulation in Hinblick auf Mu-

schelbestände abgesammelt und an geeigneten Abschnitten wieder eingesetzt. Die Arten der Gattung *Anodonta* stehen nicht im Anhang IV der FFH-Richtlinie und sind daher nicht artenschutzrechtlich relevant.

Planfeststellungsbehörde: Der Einwendung wird gefolgt. Es wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.8 verwiesen.

- CEF-Maßnahmen - Artenschutz:

- Besonders gravierend ist, dass der größte Teil der CEF-Maßnahmen nicht in der Nähe des Eingriffs bzw. nicht einmal im Süderelberaum geplant wird. CEF-Maßnahmen sollen als „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ sicherstellen, dass die ökologische Funktion beeinträchtigter Ruhe- und Fortpflanzungsstätten weiter erfüllt wird. Sie beziehen sich auf das betroffene Individuum bzw. die Individuengemeinschaft. Diese Anforderungen werden bei den vorliegenden Planungen vielfach nicht erfüllt.

Vorhabensträgerin: Die Notwendigkeit einer räumlichen Beziehung der Ausgleichsfläche zu der Eingriffsfläche geht aus § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) hervor. Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen die Zerstörung der Fortpflanzungsstätte (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Ein räumlicher Zusammenhang ergibt sich durch die Kontinuität eines Naturraums, hier der Niederung der Elbe. Die Individuen der betroffenen Vogelarten gehören jeweils zu einer Population, die die Niederung der Elbe bewohnt und die miteinander im Austausch steht. Die Brutpaare vieler Arten wechseln ihre Partner und Brutreviere. Auch wenn die Reviere durchgehend besetzt sind, kommt es so zu einer gewissen Durchmischung der Population. Der räumliche Zusammenhang ist somit durch die Lage der Ausweichflächen in der Niederung der Elbe gewährleistet, die durchgehend von einer Population der jeweiligen Vogelart besiedelt ist.

Die Abgrenzung von lokalen Populationen im artenschutzrechtlichen Kontext wird bisher nicht einheitlich gehandhabt. In Hamburg gibt es bisher keine offizielle Definition des Umgangs mit diesem artenschutzrechtlichen Begriff und es wurden auch keine Vorschläge in den Abstimmungsgesprächen mit der Fachbehörde vorgestellt. Die Hinweise zur Anwendung der Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung (RLBP) im Straßenbau bei Straßenbauprojekten in Niedersachsen (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr 2011) orientieren sich bei der Abgrenzung der lokalen Populationen an den Ausführungen in den Hinweisen zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes (Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA) 2009): Die lokalen Populationen von mehr oder weniger flächig verbreiteten Arten können auf eine räumliche Landschaftseinheit bezogen werden oder, wo dies nicht möglich ist, auf planerische Grenzen wie Kreise oder Gemeinden. Im Hinblick auf die ausgeprägte Mobilität vieler heimischer Vogelarten sowie dem ausgeprägtem Zugverhalten bei vielen Arten, aber auch dem Dismigrationsverhalten von Standvogelarten, ist davon auszugehen, dass im mitteleuropäischen

Raum ein „räumlicher Zusammenhang“ auch über größere Entfernungen gewährleistet sein kann. Zu diesem Fazit kommen auch HVNL et al. (2012) in ihren Betrachtungen der Begrifflichkeiten im Artenschutz. (HVNL-ARBEITSGRUPPE ARTENSCHUTZ, J. KREUZIGER & F. BERNSHAUSEN (2012): Fortpflanzungs- und Ruhestätten bei artenschutzrechtlichen Betrachtungen in Theorie und Praxis. NuL 44 Abs. 8, 229-237 / LÄNDERARBEITSGEMEINSCHAFT NATURSCHUTZ - LANA (2009): Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes. 25 S. / NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR (2011): Anwendung der RLBP (Ausgabe 2009) bei Straßenbauprojekten in Niedersachsen. Hinweise zur Vereinheitlichung der Arbeitsschritte zum landschaftspflegerischen Begleitplan und zum Artenschutzgutachten. 69 S. plus Anhänge).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die CEF-Maßnahmen müssen unmittelbar an den voraussichtlich betroffenen Exemplaren einer Art ansetzen, mit diesen räumlich-funktional verbunden sein und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Der sogenannte „räumliche Zusammenhang“ bedeutet, dass die Maßnahmenfläche entsprechend dem artspezifischen Aktionsradius der lokalen Individuengemeinschaft erreichbar sein muss. Der volle Funktionserhalt ist dann gegeben, wenn für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleibt, also z.B. dem in einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt werden. Dieses ist in den Antragsunterlagen art- und situationsspezifisch betrachtet und begründet worden.

Grundvoraussetzung ist dabei immer, dass die neu geschaffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von den durch den Eingriff betroffenen Individuen oder der Individuengruppe erreicht werden können und innerhalb des artspezifischen Raumnutzungsmusters so angeordnet sind, dass ihre Nutzung hinreichend wahrscheinlich ist. Dieses ist durch die ausgewählten Flächen für die CEF-Maßnahmen nach Prüfung der Unterlagen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegeben.

- Eignet sich das Gebiet des Kleinen Brooks als Ersatzlebensraum für die Tüpfelralle? Insbesondere im Hinblick auf die bestehende hohe Vorbelastung durch Autoverkehrslärm (Kirchenbrücke, Vorderdeich) ist diese Frage zu stellen, denn bei 52 dB(A) in 10m Höhe erfolgt eine Abnahme der Habitat-eignung für die Tüpfelralle um 50 %.

Abstand zur Kirchenbrücke ca. 75 m, Abstand zu Schifffahrt Dove-Elbe ca. 50 m. Ist hier eine Schallpegelmessung erforderlich?

Problem der Zuständigkeit: Für das NSG ist die BUE zuständig, für die Unterhaltung der Ersatzmaßnahme der Bund. Es sind Abstimmungs-/Zuständigkeitsprobleme bei der zukünftigen Umsetzung

von Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen bei der Entwicklung des Kleinen Brooks zu befürchten. Wer ist der Ansprechpartner für die Betreuungsverbände?

Vorhabensträgerin: Für die Kirchenbrücke besteht eine Verkehrsbelastung von deutlich unter 10.000 Kfz/24h. Bei Verkehrsmengen bis einschließlich 10.000 Kfz/24h erzeugt der Verkehr keine kontinuierliche Schallkulisse. Die Isophonen (hier die 52 dB (A) Isophone) sind daher bei geringerem Verkehr nicht zur Beurteilung der Beeinträchtigungen der Avifauna geeignet. Negative Effekte des Verkehrs gehen von anderen Wirkfaktoren aus, sodass die Isophone in diesen Fällen nicht herangezogen wird. Näherungsweise werden deshalb artspezifische Fluchtdistanzen als Beeinträchtigungen gesetzt. Beeinträchtigungen erfolgen somit nur bis zu 100 m (s. Tab. 4 der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (GARNIEL & MIERWALD 2010)).

Bei Verkehrsbelastungen bis 10.000 Kfz/24h kann die Abnahme der Habitataignung für die Tüpfelralle der Tabelle 4 in der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ entnommen werden. Vom Fahrbahnrand bis zur artspezifischen Fluchtdistanz von 60 m wird für die Tüpfelralle von einer 100 %igen Habitatminderung ausgegangen. Zwischen der Fluchtdistanz und 100 m Entfernung beträgt die Habitatminderung noch 20 %. In größerer Entfernung als 100 m vom Fahrbahnrand können Beeinträchtigung der Art durch den Straßenverkehr ausgeschlossen werden. Wenn zu bestimmten Spitzenstunden kurzfristig eine kontinuierliche Schallkulisse durch den Verkehr aufgebaut werden würde, so wäre diese Zeitspanne jedoch so gering, dass den Tüpfelralen außerhalb dieser Zeit genug Zeit bleibt, um die Kommunikation aufrechtzuerhalten. Gemäß der Arbeitshilfe wird daher unter 10.000 DTV die Isophone nicht zur Beurteilung herangezogen.

Die Fläche für die Tüpfelralle wird im Nordwesten der Maßnahmenfläche geschaffen. Sie ist im Lageplan mit „Herstellung von Kleingewässern mit Röhrichten und Seggenriedern“ bezeichnet und liegt in ungefähr 730 m Entfernung zur Brücke. Es wurde offensichtlich die Entfernung zu dem Kleingewässer im Osten ausgemessen, daher die 75 m. Das erklärt die große Diskrepanz in den Messwerten.

Für die Schifffahrt gilt ebenso, dass es zu keiner kontinuierlichen Schallkulisse kommt. Die Kirchenbrücke ist mindestens 730 m von der Maßnahmenfläche für die Tüpfelralle entfernt. Prinzipiell kann der Verkehr von Motorbooten mit Fahrzeugen auf einer Straße verglichen werden, wobei die Boote in der Regel langsamer und als Ereignis deutlich seltener auftreten. Auf der Dove Elbe gibt es keine regelmäßige kommerzielle Schifffahrt. Es handelt sich hier nur um einzelne Boote. Die Verkehrszahlen sind somit sehr gering. Erst wenn Boote am Ufer anlanden, würden sie die Fluchtdistanz unterschreiten und könnten zu einer Störung der Tüpfelralle führen.

Die artspezifische Fluchtdistanz der Tüpfelralle beträgt 60 m, sodass der größte Teil der Fläche 6 E für die Tüpfelralle als Lebensraum geeignet ist. Die Maßnahme für die Tüpfelralle auf der Ausgleichsfläche wird nach Nordosten ausgedehnt, um Flächen in einer größeren Entfernung zu der vorhandenen Straße im Süden mit einzuschließen. Der Tüpfelralle wird dann außerhalb potenzieller Störquellen von außerhalb noch mehr geeigneter Lebensraum zur Verfügung stehen.

Die Herstellung und Unterhaltung der Ersatzmaßnahmen soll durch das Sondervermögen Naturschutz und Landschaftspflege der Behörde für Umwelt und Energie BUE erfolgen. Abstimmungs- und Zuständigkeitsprobleme werden so vermieden. Ansprechpartner ist die BUE.

Schallpegelmessungen werden abgelehnt, da diese nicht frei von zufälligen Ereignissen sind (wechselnde klimatische Einflüsse, besondere Verkehrsereignisse). Darüber hinaus liegen den Angaben aus der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (GARNIEL & MIERWALD 2010) ebenfalls gerechnete und keine gemessenen Schallwerte zu Grunde.

In der aktualisierten Kartierung wurde festgestellt, dass die Tüpfelralle nicht mehr im Eingriffsbereich betroffen ist und somit auch nicht mehr auszugleichen ist. Die Maßnahme 6E ist aber weiterhin Bestandteil des LBP und der umzusetzenden Maßnahmen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen, mit denen diese ausführlich und überzeugend darstellt, dass die Geeignetheit der Maßnahmen in Reitbrook (siehe Maßnahmenblatt „6 E / CEF“) durch Autoverkehrslärm oder Schifffahrt nicht gemindert wird. Eine Schallpegelmessung ist danach weder sinnvoll noch erforderlich. Abstimmungs- und Zuständigkeitsprobleme bei der Herstellung und Unterhaltung der Maßnahmen sind durch die Aufgabenkonzentration auf eine Behörde nicht zu erwarten. Darüber hinaus wurde in der aktualisierten Kartierung festgestellt, dass die Tüpfelralle nicht mehr im Eingriffsbereich betroffen und auch nicht mehr auszugleichen ist. Die Maßnahme 6E bleibt aber weiterhin eine umzusetzende Maßnahme, da sie für den Gartenrotschwanz weiterhin erforderlich ist.

- Die Planung sieht verschiedene Querungshilfen für Fledermäuse vor. Die Sicherung von Strukturen entlang der durch die Zerschneidungswirkung stark reduzierte Anzahl von Flugrouten wird nicht thematisiert. Auch die Sicherung von Strukturen in der Zu- und Ableitung von Querungshilfen fehlt. Gerade wenn die Flugrouten so stark reduziert (oder zusammengefasst) werden, besteht eine erhöhte Verantwortung, ausgelöst durch die A26, für den Erhalt der einzelnen Strukturen. Hier muss nachgebessert werden, auch um die Funktionalität und Sinnhaftigkeit der Querungshilfen zu gewährleisten. Verbindliche Absprachen mit den Maßnahmen des Süderelbforums, der durch die A26 ausgelöst wurde, sind zu treffen.

Vorhabensträgerin: *Die Fledermausuntersuchungen ergaben einerseits diffuse Flugbewegungen, andererseits bedeutende Flugrouten, an denen sich die Flugbewegungen der Fledermäuse verdichten. Soweit entsprechend diesen Analysen erforderlich, wurden an den betreffenden Stellen sichere Querungsmöglichkeiten für die Fledermäuse durch Anlage von Querungshilfen geschaffen. Dies führt zu einer - auch im bundesweiten Vergleich mit anderen Bundesautobahnen - ausgesprochen dichten Folge von Querungshilfen. Wo Querungshilfen errichtet werden und funktional sein sollen, müssen sie in das vorhandene Netz von Leitstrukturen eingebunden sein bzw. an dieses angebunden sein. Wo dies nicht der Fall ist, müssen entsprechende Anbindungen durch die Neuschaffung*

von Biotopstrukturen neu entwickelt werden. Nur unter diesen Rahmenbedingungen können Querungshilfen für Fledermäuse als wirksam gelten (vergleiche Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr, FÖA 2011). Entgegen dem Tenor der Einwendung wurde dieses Grundprinzip streng verfolgt. Jede Querungshilfe wurde hinsichtlich ihrer Anbindung an entsprechende Leitstrukturen vor Ort im Gelände durch die Fachgutachter überprüft. An allen geplanten Querungshilfen werden ergänzende Strukturen geplant, soweit die diesbezüglichen Überprüfungen Defizite ergaben und Ergänzungen notwendig erschienen.

Dass nicht in größerem Umfang zum Beispiel Heckenstrukturen zur Anbindung an die Querungshilfen im weiteren Umfeld neu geplant wurden, hat folgende Ursache: die Bestandserfassung hatte ergeben, dass die Fledermäuse in dem von der A26 durchquerten Gelände im Norden (im Bereich der Obstbauflächen) in hohem Maße die linearen Leitstrukturen der Obstkulturen als sekundäre Leitlinien nutzen; zusätzlich dienen Einzelgehölze als Orientierungshilfen (vergleiche die entsprechenden Darstellung in Text und Abbildungen auf den Seiten 33 ff. der Fledermausuntersuchung 2015, FÖA 2016). Durchgängige Heckensysteme und vergleichbare naturnahe Biotopverbundstrukturen existieren in diesem Landschaftsbereich nur (noch) an wenigen Stellen und wurden dann als Anbindung an die Querungshilfen systematisch aufgegriffen. Zusätzliche Heckensysteme als Leitstrukturen zu errichten würde erhebliche Eingriffe in die Besitz- und Bewirtschaftungsstruktur im Alten Land bewirken. Die Fledermausuntersuchungen hatten ergeben, dass die Fledermäuse (hier geht es insbesondere um die diesbezüglich wenig anspruchsvolle, breit eingensichte Zwergfledermaus) sich im betreffenden Landschaftsraum mit den Obstbaumreihen als Leitelemente auf den Flugrouten „zufrieden gaben“. Insoweit lassen sich die grundsätzlich wünschenswerten, weil für diesen Zweck optimalen, durchgehenden und mehrreihigen Heckenzüge, welche die Anbindung im weiteren Umfeld der Querungshilfe auf ein „qualitativ höheres Niveau“ heben könnten, nicht umsetzen, da ihre Anlage artenschutzrechtlich nicht zwingend erforderlich ist.

Der Vorhabenträger hat sich kontinuierlich bemüht, seine Maßnahmenplanung mit den Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Süderelbefonds zeitlich und räumlich abzustimmen; dies ist aber nicht Gegenstand der Planfeststellung zum Bauabschnitt 4 der A26.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aus den mehrfach ergänzten und optimierten Antragsunterlagen ist ersichtlich, dass neben den erforderlichen Querungshilfen auch die zugehörigen Leitstrukturen geschaffen werden, sofern nicht bereits hinreichende Leitstrukturen vorhanden sind. Die Planfeststellungsbehörde hält die detailliert erarbeiteten und mit der BUE abgestimmten Unterlagen zu den erforderlichen Querungshilfen und Leitstrukturen für zutreffend und ausreichend. Es ist von ihrer Wirksamkeit auszugehen. Für die Sicherung vorhandener Strukturen ist hingegen kein rechtliches Instrumentarium vorhanden. Die Vorhabensträgerin hat lediglich einen Zustand herzustellen, der gewährleistet, dass es durch das Vorhaben zu keinen artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen kommt. Eine solche Beeinträchtigung, die in der Zukunft durch Dritte entstehen könnte, lässt sich nicht verhindern, liegt aber auch nicht im Verantwortungsbereich der Vorhabensträgerin oder der Planfeststellungsbehörde. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass mit Ausnahme

der üblichen landwirtschaftlichen Nutzung der Obstbauflächen keine relevanten Rodungen größerer Strukturen ohne entsprechende Genehmigung stattfinden werden, in deren Rahmen dann jeweils auch artenschutzrechtliche Prüfungen erforderlich wären.

- Die Planung sieht verschiedene Querungshilfen für Fledermäuse vor. Zwischen den Abschnitten mit Querungshilfen verbleibt ein 2,6 km langer Streckenabschnitt, in dem mehrere Flugrouten zerschnitten werden, in dem keine Querungshilfen vorgesehen sind. Diese Lücke ist zu groß. Es konnte nicht dargelegt werden, dass die betroffenen Arten der Fledermäuse längere Umwege verkraften, auch weil man nicht weiß woher sie kommen und wohin sie fliegen (oben angesprochenes Untersuchungsdefizit). Die angeführten Konflikte mit den nördlich angrenzenden Windkraftanlagen (WKA) in diesem Bereich sind nur in Teilen nachvollziehbar. Die WKA sind als Bestand vorhanden und auch die erfassten Flugrouten und Flugbewegungen entlang der WKA sind vorhanden. Dies ist in der Tat ein möglicher, aber schon bestehender Konflikt. Dies kann kein Argument sein, mit der Zerschneidung der Flugrouten in diesem Bereich Fledermäuse ganz aus den Windvorrangbereichen abzuleiten. Ein Bereich von WKA soll zudem repowert werden, hier sollen Abschalt Szenarien das systematisch erhöhte Tötungsrisiko vermeiden. Dies ist für die WKA ein behördlich abgesegnetes Vorgehen. Seitens der A26-Planung wird dies als möglicherweise nicht ausreichend angesehen - hier besteht Klärungsbedarf seitens der zuständigen Behörden, und es fehlt an stringenten und nachvollziehbaren Argumenten für alle Verfahren gleichermaßen.

Vorhabensträgerin: *Aufbauend auf den Untersuchungen der Fledermausverteilung im Gelände wurde die Lage der Querungshilfen im Einzelnen geplant. In dem vom Einwender angesprochenen 2,6 km langen Abschnitt zwischen zwei Querungshilfen (K26.20 Dritte Meile im Westen und K26.24 im Osten) wurden lediglich an zwei Stellen bedeutende Flugrouten, d.h. gehäufte Querungen von Zwergfledermäusen über die geplante Trasse hinweg, festgestellt. Die Untersuchungen ergaben in beiden Fällen eine offensichtliche Orientierung des Flugverhaltens an Strukturen, welche überwiegend temporären Charakter haben bzw. abhängig sind von Strukturen wie zum Beispiel Einzelbäumen oder einzelnen Gehölzgruppen. Beispielsweise hatte die Bestandserfassung nachgewiesen, dass in dem vom Einwender angesprochenen Abschnitt die Flugroute der Zwergfledermaus (Nummer 45) von einem isolierten Einzelbaum nördlich der Trasse abhängig ist (Abbildung 3 in der Fledermausuntersuchung). Ansonsten lassen die Untersuchungen in diesem Abschnitt ganz überwiegend diffuse Flugbewegungen erkennen, welche nicht auf Flugrouten und damit Grünbrücken konzentriert werden können. Zielsetzung der Maßnahmen für die A26 ist, wie im Artenschutzgutachten dargestellt, die Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbote. Das Schutzkonzept für die A26 besteht darin, Querungshilfen und Leitstrukturen für die Fledermäuse in Bereichen zu entwickeln, wo dies aufgrund der absehbaren mittelfristigen Entwicklung von Fledermauslebensräumen günstig erscheint und solche Bereiche auszusparen, in denen die Verwirklichung von Maßnahmen der A26 auf Dauer eine zusätzliche Beeinträchtigung nach sich ziehen könnte oder die Maßnahmen zumindest hinsichtlich ihrer Funktion eingeschränkt wirksam wären.*

Das Schutzkonzept insgesamt dient dazu den günstigen Erhaltungszustand der Fledermäuse trotz Bau und Betrieb der A26 aufrecht zu erhalten. Dieser Zielsetzung würde eine Querungshilfe im Wirkungsbereich von Windenergieanlagen zuwider laufen. Die Querungshilfe in der Nähe der Windenergieanlagen und die mit der Querungshilfe funktional verbundenen Fledermausleitstrukturen könnten die Flugbewegungen von Fledermäusen in den Windpark bzw. in den Wirkraum von WEA-Rotoren hineinleiten bzw. konzentrieren. Die Kollisionswahrscheinlichkeit der im Wirkraum der Rotoren aktiven Individuen würde insoweit, unter Umständen signifikant, erhöht. Schließlich gilt die Zwergfledermaus als besonders schlaggefährdet (siehe Arbeitshilfe Fledermäuse und Windenergie in Thüringen, https://www.thueringen.de/mam/th8/tlug/content/arbeitshilfe_fledermause_und_windkraft_thuringen_20160121.pdf, Seiten 7 und 18).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anzahl der Querungshilfen in Kombination mit den Orientierungs- und Leiteinrichtungen wird als ausreichend angesehen, um die Querung der A26 für Fledermäuse zu ermöglichen. Die Argumentation der Vorhabensträgerin, dass eine Querungshilfe in der Nähe der Windenergieanlagen aufgrund einer gegebenenfalls signifikant erhöhten Kollisionswahrscheinlichkeit von Fledermäusen im Wirkraum der Rotoren ihre Wirksamkeit konterkarieren würde, wird gefolgt. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer 4.14.6.2.4.5 verwiesen.

- Die beantragte Ausnahme vom Artenschutz (Zwergfledermaus) und die Begründung derselben sind nicht schlüssig. Die Ausnahme aufgrund der vorgelegten Begründung und Ausnahmeprüfung zu genehmigen, wäre ein leichtfertiger Umgang mit artenschutzrechtlichen Ausnahmen, zumindest für die Flugrouten 53 und 45. In der Begründung der Ausnahme wird z. B. die Anpflanzung von Gehölzen als Leitstrukturen für Fledermäuse für Bereiche im Vogelschutzgebiet ausgeschlossen und damit eine Alternative weggewogen. Dies wäre genauer zu prüfen: Zumindest werden bei der Ausgleichsmaßnahme E 5 (Gut Moor) explizit einige Gehölze in die Randbereiche von tradierten Wachtelkönigrevieren angepflanzt. Die Erfassung und Bewertung der Fledermäuse passen nicht zusammen. Es wurde eine Bewertungsmethode nachträglich auf eine nicht dazu kompatible Erfassung angewendet.

Vorhabensträgerin: *Nach Auffassung der Vorhabensträgerin wird die beantragte Ausnahme vom Artenschutz für die Zwergfledermaus den artenschutzrechtlichen Verpflichtungen am besten gerecht. Die beantragte Ausnahme ist im Artenschutzgutachten eingehend begründet. Wie im Artenschutzgutachten dargestellt können die bestehenden Flugrouten der Zwergfledermaus an den funktional als bedeutsam identifizierten Stellen überwiegend durch Querungshilfen erhalten werden. In dem oben genannten Raum wurden ausweislich der Fledermauskundlichen Untersuchung vor allem diffuse Flugbewegungen an Örtlichkeiten identifiziert, die jedenfalls keine tradierten Landschaftsstrukturen darstellen und einer hohen Veränderungsdynamik unterliegen. Um das Tötungsrisiko so gering wie möglich zu halten, sind verschiedene Vermeidungsmaßnahmen (durchgehende Lärm-*

schutzwände auf der Südseite der Trasse, auf der Nordseite durchgehende Gehölze sowie abschnittsweise Schutzwände und Zäune) vorgesehen. Diese Maßnahmen verhindern ein niedriges Einfliegen in den Straßenraum und vermindern so die Gefahr der Tötung. Die Wahrscheinlichkeit, dass in diesem Abschnitt Zwergfledermäuse in der Zukunft die A26 überhaupt zu queren versuchen, verringert sich gegenüber dem status quo außerdem in dem Maß, in welchem die insgesamt acht Querungshilfen (in Verbindung mit Habitatverbesserungen) in den übrigen Bereichen wirksam werden. Trotzdem kann aufgrund der Verhältnisse (diffuse Raumnutzung im "mittleren Abschnitt", siehe die Erläuterung oben) nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Fledermäuse in dem vom Einwender benannten Abschnitt in den Verkehrsraum gelangen und verunfallen. Weil eine Abgrenzung des durch die A26 indizierten zusätzlichen Kollisionsrisikos gegenüber dem im urban geprägten Aktionsraum der Zwergfledermauskolonien ohnehin herrschenden allgemeinen Lebensrisiko nicht gelingen kann, geht das Artenschutzgutachten von einer signifikant erhöhten Kollisionsgefahr durch die A26 trotz der ergriffenen Maßnahmen aus. Die notwendige artenschutzrechtliche Ausnahme verpflichtet zur Prüfung von Alternativen, welche im Artenschutzgutachten dokumentiert ist. Die Standorte der Querungshilfen sind alternativlos; sie decken die Bereiche ab, in denen sich die Flugrouten der Fledermäuse aufgrund der landschaftsräumlichen Eigenschaften (höhere Dichte naturnaher Landschaftselemente mit Gehölzen in diesen Teilräumen) konzentrieren. In dem vom Einwender angesprochenen Abschnitt kommt ein Bau zusätzlicher Querungshilfen dagegen aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht. Vor allem sind in diesem Raum kaum fledermausrelevante Strukturen vorhanden, welche die Funktion der Querungshilfen unterstützt könnten. Außerdem sind Maßnahmen zur Verbesserung des Habitatverbundes in diesem Abschnitt auch kritisch in Bezug auf die bestehenden Windkraftanlagen. An welchen Stellen im Vogelschutzgebiet hohe und dichte Gehölzpflanzungen möglich sind, wurde ebenfalls auf Basis der vorhandenen Unterlagen (Managementplan) und auf Grundlage entsprechender Hinweise der BUE festgelegt. Im Ergebnis kommt das Artenschutzgutachten zu dem Schluss, dass unter Berücksichtigung der im Artenschutzgutachten im Einzelnen angeführten Argumente die artenschutzrechtliche Ausnahme begründet ist und das derzeitige geplante Schutzkonzept die günstigste Planungslösung darstellt.

Der Einwender führt an dieser Stelle weiterhin an, dass die Erfassung und Bewertung der Fledermäuse nicht zusammenpassen würden. Zur Begründung führt der Einwender an, dass eine Bewertungsmethode nachträglich auf eine nicht dazu kompatible Erfassung angewendet wurde. Da eine nähere Begründung vom Einwender nicht angegeben wird, kann an dieser Stelle nur allgemein erwidert werden. Grundsätzlich erschließt sich nicht, warum die Bewertungsmethode nicht kompatibel mit den Erfassungen der Fledermäuse im Gelände sein soll. Die Bewertungsmethode, welche im Fledermauskundlichen Beitrag zur Einstufung der Bedeutung der Flugrouten eingesetzt wird, bezieht sich nach der Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr ausdrücklich auf Detektordaten und damit auf Datentypen, welche mit den in den Untersuchungen zur A26 durchgeführten Geländeuntersuchungen identisch sind. Das in der Arbeitshilfe vorgeschlagene Vorgehen, Flugrouten anhand einer Kombination von Detektordaten aus verschiedenen Quellen („Methodenmix“) anhand der in der Arbeitshilfe aufgeführten Kriterien zu bewerten, entspricht der guten fachlichen Praxis; die entsprechende

Fachkonvention (dokumentiert in der Arbeitshilfe) wurde mehrfach in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes als tragfähig bestätigt (vgl. auch Bick, 2016, Natur und Recht, 38, Seite 76). Aus dem Fledermausgutachten kann auch entnommen werden, dass die Gutachter sich nicht einseitig auf eine Erkenntnisquelle (Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr) gestützt haben, sondern die Ergebnisse mit denen nach der Arbeitshilfe Schleswig-Holstein abgeglichen haben und zudem ihre Ortskenntnis über die Ausprägung fledermausrelevanter Strukturen (siehe zur Dokumentation die Fotos im Fachgutachten Fledermäuse sowie Artenschutzgutachten) zur Plausibilität genutzt haben.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird den ausführlichen Ausführungen der Vorhabensträgerin gefolgt sowie auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer 4.14.6.2.4.5 verwiesen.

- Im Fall der Unterführung Moorburger Alter Deich, BW K26.21, ist der Verzicht auf eine Beleuchtung der Unterführung festzusetzen, um Beeinträchtigungen auf lichtempfindliche Fledermausarten ausschließen zu können.

Vorhabensträgerin: *Ein Verzicht der Beleuchtung der Unterführung wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hat sich durch die Zusage der Vorhabensträgerin erledigt. Es ergeht dennoch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.34.

- In Einzelfällen angeführte Literaturbelege für Neuaniedlungen von einzelnen Individuen betroffener Brutvogelarten in größerer Entfernung eines früheren Brutplatzes sind nicht als Beleg anzusehen, dass die für das Vorhaben A26 geplanten Ausgleichsflächen mit ausreichend hoher Wahrscheinlichkeit von den aus dem Gebiet Moorgürtel verdrängten Individuen besiedelt werden. So heißt es im Artenschutzgutachten für den Gartenrotschwanz (S. 170): „Der Gartenrotschwanz zeigt zwar eine relativ hohe Geburtsortstreu und Brutortstreu, aber auch Fremdansiedlungen von mehr als 100 km sind nachgewiesen (BAUER et al. 2005). Die betroffenen Brutpaare können somit die Ausgleichsflächen finden und besiedeln.“ Eine realistischere Annahme wäre jedoch, dass die betroffenen Brutpaare bei nachgewiesener hoher Brutortstreu die Ausgleichsflächen (bzw. die als Ausgleichsmaßnahme aufgehängten Nistkästen, bis zu 30 km entfernt in Curslack + Maßnahme 4 CEF) nicht finden.

Vorhabensträgerin: *Die zitierte Stelle aus Bauer et al. (2005) zeigt, dass der Gartenrotschwanz auch weiter entfernte geeignete Lebensräume finden und besiedeln kann, selbst wenn die Art als geburts- und brutortstreu gilt. Vögel mit einem guten Bruterfolg brüten bevorzugt wieder in demselben Bereich. Bei erfolgloser Brut wird der Brutplatz und/oder der Partner eher gewechselt, da sie aus dem Misserfolg lernen. Neu aufgehängte Nistkästen sind meist sehr schnell besetzt, auch von Gartenrotschwänzen. Diese Beobachtung zeigt, dass auch Arten, die als brutorts- und geburtsortstreu gelten, neue Lebensräume suchen und besetzen. Brutvögel müssen – nicht nur in der*

heutigen vom Menschen gestalteten Landschaft – eine gewisse Flexibilität zeigen, um auf Veränderungen rasch reagieren zu können. Wenn ein Revier nicht mehr geeignet scheint für eine Brut, werden die betroffenen Paare (bzw. die Einzelvögel) sich einen anderen geeigneten Lebensraum suchen. Dabei können Zugvögel wie der Gartenrotschwanz die Distanzen von bis zu 30 km problemlos bewältigen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an, die die benannte Problematik plausibel und nachvollziehbar behandelt. Danach erscheint es als sehr wahrscheinlich, dass der zu den Langstreckenzieher gehörende Gartenrotschwanz auch neue, geeignete Reviere finden und besiedeln kann.

- Grundsätzlich fehlt eine zufriedenstellende Begründung, dass die CEF-Ausgleichsflächen abseits der zusammenhängenden Landschaft des Moorgürtels, teils bis zu 30 km entfernt vom konkreten Eingriffsort, von den dort betroffenen Individuen mit ausreichender Wahrscheinlichkeit besiedelt werden. Die generelle Aussage im Artenschutzgutachten (S. 345): „Alle Ausgleichsflächen liegen wie der Eingriffsbereich des Vorhabens in demselben Naturraum, der Elbniederung, wie auf der Abbildung 31 deutlich zu erkennen ist. Der Ausgleich der betroffenen Brutvogelarten geschieht somit im räumlichen Zusammenhang zu den Verlusten der Fortpflanzungsstätten im Moorgürtel.“ - ist hierfür keinesfalls ausreichend. Ein Bezug auf eine Brutvogelpopulation der Elbniederung ist im Zusammenhang mit der Planung von CEF-Maßnahmen zunächst ohne Belang. Zu betrachten sind die konkret betroffenen Individuen und die Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionen der von ihnen genutzten Lebensstätten. Die Betrachtung kann dabei u. U. auf eine lokale Individuengemeinschaft ausgedehnt werden. Im Ergebnis des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens des BfN zu den „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“ (RUNGE et al. 2010) wird hierzu ausgeführt: „In Abhängigkeit von der Einbindung der betroffenen Lebensstätte in einen Verbund direkt benachbarter Lebensstätten muss die Prüfung der ökologischen Funktion jedoch auf die lokale Individuengemeinschaft ausgedehnt werden, die eine abgegrenzte Gesamtheit von räumlich unmittelbar zusammenhängenden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nutzt. Zum anderen müssen die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in eben diesem räumlichen Zusammenhang der unmittelbar betroffenen Individuengruppe oder der lokalen Individuengemeinschaft wirksam werden.“ Um den „räumlichen Zusammenhang“ betroffener Fortpflanzungsstätten festzulegen, also auch den Raum für mögliche CEF-Maßnahmen, sollte laut RUNGE et al. primär immer versucht werden, einen zusammenhängenden Habitatkomplex abzugrenzen, ggf. auch Landschaftseinheiten, welche sich durch eine relativ homogene Ausprägung der Biotop- bzw. Nutzungsstrukturen und geomorphologischen Standortvoraussetzungen auszeichnen. Im hier vorliegenden Fall ist eindeutig, dass nur der zusammenhängende Biotopkomplex des Moorgürtels und direkt angrenzende Flächen der Süderelbmarsch diese Kriterien erfüllen. Die CEF-Ausgleichsflächen CEF 3 - 8, welche u.a. durch Stadt-, Hafen- und Industriegebiet vom Moorgürtel getrennt sind, können nicht unter die obige Definition fallen. Dies unterstreicht die

Position der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg, dass nur CEF- Maßnahmen im Moorgürtel-Raum eine ausreichend hohe Erfolgswahrscheinlichkeit aufweisen.

Vorhabensträgerin: *Die Notwendigkeit einer räumlichen Beziehung der vorgezogen umzusetzenden Ausgleichsfläche zu der Eingriffsfläche geht aus dem § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) hervor. Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen die Zerstörung der Fortpflanzungsstätte (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Ein räumlicher Zusammenhang ergibt sich durch die Kontinuität eines Naturraums, hier der Niederung der Elbe, der durch eine Vogelart mehr oder weniger durchgehend bewohnt werden kann. Die Individuen der betroffenen Vogelarten gehören jeweils zu einer Population, die die Niederung der Elbe bewohnt und die miteinander im Austausch steht. Die Brutpaare vieler Arten wechseln ihre Partner und Brutreviere. Auch wenn die Reviere durchgehend besetzt sind, kommt es so zu einer bei diesen Arten regelmäßig zu einer Durchmischung der Population. Der räumliche Zusammenhang ist somit durch die Lage der Ausweichflächen in der Niederung der Elbe gewährleistet, die durchgehend von einer Population der jeweiligen Vogelart besiedelt ist.*

Selbst wenn das – fachlich nicht notwendige - Erreichen der vorgezogen umzusetzenden Ausgleichsfläche durch das durch das Vorhaben betroffene Brutpaar gefordert wird, ist dies bei allen flugfähigen Vogelarten problemlos möglich. Wenn das aktuelle Revier durch das Vorhaben an Attraktivität verliert oder durch Überbauung verloren geht, werden sich die betroffenen Paare bzw. Individuen in ihrem Aktionsraum, der wiederum deutlich größer ist als ihr Revier, einen anderen Lebensraum suchen. In der Regel werden sie versuchen, in dem Naturraum, hier also die Elbeniederung, zu verbleiben. Hierbei können sie die bereits vor Umsetzung des Vorhabens und damit vor Beginn der Störung / Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätte aufgewerteten (z.B. durch Erhöhung des Wasserstandes) und für sie geeigneten Ausgleichsflächen finden und sich dort ansiedeln. Jedes Vogelindividuum ist in der Lage, eine Distanz von 30 km zu fliegen. Nicht nur die Zugvögel, die ohnehin jedes Jahr aus Afrika oder Südeuropa kommen, sondern auch die Standvögel können neue Habitate besiedeln, denn auch unter natürlichen Bedingungen verändern sich die Lebensräume von Vogelarten und Individuen, die sich dann neue geeignete Lebensräume suchen müssen. So können schon singuläre Ereignisse wie Hochwässer in einer dynamischen Auenlandschaft die Habitatstrukturen drastisch ändern. Selbst Brutplatztreue Vogelarten müssen eine gewisse Flexibilität zeigen, denn anderenfalls würden sie aus einer dynamischen Landschaft verschwinden. Hinzu kommt, dass insbesondere Offenlandarten in der Norddeutschen Tiefebene schon im Laufe der Zeit wechselnde Nutzung ihrer Habitate angewiesen waren, da ohne das regelmäßige Zurückdrängen der aufwachsenden Vegetation fast überall Lebensräume entstehen würden, die ihren Habitatansprüchen entgegen stehen würden (Pioniergehölze → Wald). Auch diese Arten haben Strategien entwickelt, geeignete Habitate, die innerhalb des gleichen, von ihnen genutzten Naturraums neu entstehen, rasch zu besiedeln.

Die Abgrenzung von lokalen Populationen im artenschutzrechtlichen Kontext wird bisher nicht einheitlich gehandhabt. Die Hinweise zur Anwendung der RLBP bei Straßenbauprojekten in Niedersachsen (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr 2011) orientieren sich bei der Abgrenzung der lokalen Populationen an den Ausführungen in den Hinweisen zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes (Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA) 2009): Die lokalen Populationen von mehr oder weniger flächig verbreiteten Arten können auf eine räumliche Landschaftseinheit bezogen werden oder, wo dies nicht möglich ist, auf planerische Grenzen wie Kreise oder Gemeinden. Im Hinblick auf die ausgeprägte Mobilität vieler heimischer Vogelarten sowie dem ausgeprägtem Zugverhalten bei vielen Arten, aber auch dem Dismigrationsverhalten von Standvogelarten, ist davon auszugehen, dass im mitteleuropäischen Raum ein „räumlicher Zusammenhang“ auch über größere Entfernungen gewährleistet sein kann. Zu diesem Fazit kommen auch HVNL et al. (2012) in ihren Betrachtungen der Begrifflichkeiten im Artenschutz (HVNL-ARBEITSGRUPPE ARTENSCHUTZ, J. KREUZIGER & F. BERNSHAUSEN (2012): Fortpflanzungs- und Ruhestätten bei artenschutzrechtlichen Betrachtungen in Theorie und Praxis. NuL 44 Abs. 8, 229-237 / LÄNDERARBEITSGEMEINSCHAFT NATURSCHUTZ - LANA (2009): Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes. 25 S. / NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR (2011): Anwendung der RLBP (Ausgabe 2009) bei Straßenbauprojekten in Niedersachsen. Hinweise zur Vereinheitlichung der Arbeitsschritte zum landschaftspflegerischen Begleitplan und zum Artenschutzgutachten. 69 S. plus Anhänge).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Ausführungen der Vorhabensträgerin zur Lage der Ausgleichsflächen sowie der Ortstreue der in Rede stehenden Vogelarten entkräften die vorgetragenen Einwendungen plausibel. Es wird den Ausführungen der Vorhabensträgerin zum vogelartenbezogenen Ausgleichskonzept vollumfänglich gefolgt.

- Zu einzelnen Änderungen im Artenschutzgutachten: Herausnahme mehrerer (insg. 6) Brutvogelarten aus der vertieften artenschutzrechtlichen Konfliktanalyse (somit auch Nichtberücksichtigung bei CEF-Maßnahmen): - Baumpieper: Dieser Schritt ist insofern nicht nachvollziehbar, da die Art Baumpieper inzwischen auf Bundesebene als gefährdet eingestuft wird (Kat. 3, Rote Liste 2016). Auf Landesebene wurde die Rote Liste zwischenzeitlich nicht aktualisiert. - Tüpfelsumpfhuhn: Rufnachweise liegen zumindest aus dem Jahr 2013 vor; diese sollten auch in der Datenbank des Arbeitskreises an der Staatlichen Vogelschutzwarte Hamburg enthalten sein. Ein Ausschluss von Vorkommen im Untersuchungsgebiet ist daher nicht angemessen.

Vorhabensträgerin: *Baumpieper: Gemäß BNatSchG sind alle europäischen Vogelarten, die in Hamburg brüten, artenschutzrechtlich zu berücksichtigen, wobei hinsichtlich der Tiefe der Betrachtung unterschieden wird in eher seltene, gefährdete oder hoch spezialisierte Arten, die auf Artneiveau betrachtet werden, und verbreitete, ungefährdete Arten, die auf Gruppenniveau abgehandelt wer-*

den. Zur ersten Gruppe gehören alle gefährdeten, extrem seltenen oder auf der Vorwarnliste vermerkten Arten der Roten Liste Hamburgs (MITSCHKE 2007), also der Kategorien 0, 1, 2, 3, R, V, und des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie (vgl. Anhang 2c in BSU 2014). Die nicht gefährdeten Arten ohne besondere Habitatansprüche werden in Artengruppen bzw. Gilden zusammengefasst betrachtet.

Die Einteilung des Baumpiepers wurde somit nicht von den Gutachtern vorgenommen. Sie beruht auf dem Anhang 2c (in Hamburg vorkommende besonders zu berücksichtigende Vogelarten) der Hinweise zum Artenschutz in der Bauleitplanung und der baurechtlichen Zulassung (BSU 2014). Die Art wird dort nicht aufgelistet.

Tüpfelsumpfhuhn: In den letztjährigen Kartierungen im Gebiet wurde das Tüpfelsumpfhuhn nicht als Brutvogel nachgewiesen. Die Art findet daher auch in dem Gutachten zur Aktualisierung der avifaunistischen Grundlagen (Mitschke 2016) keine Erwähnung mehr.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Baumpieper gehört nicht zu den seltenen, gefährdeten oder hoch spezialisierten Arten, die auf Artniveau betrachtet werden müssen. Der Ausschluss von Vorkommen des Tüpfelsumpfhuhns im Untersuchungsgebiet ist nicht zu beanstanden, da bei der aktuelleren Kartierung (d.h. nach 2013) die Art als Brutvogel nicht nachgewiesen werden konnte.

- Maßnahmenblatt 29 A FCS Es ist zu klären ob FCS-Maßnahmen (als Folge einer Ausnahme im Artenschutz) überhaupt notwendig werden, da die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nicht überzeugt. Bei notwendiger FCS-Maßnahme ist die Flächenverfügbarkeit vor Beginn des Eingriffes darzustellen. Es sind Konflikte mit anderen Schutzziele im Raum wie Erhalt z. B. von Torfböden und Wiesenvogelschutz zu berücksichtigen. Eine dauerhafte Pflege der Flächen wäre zu gewährleisten.

Vorhabensträgerin: Die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahme ist im Artenschutzgutachten begründet. Dort gelangen die Gutachter des Fledermausbeitrages zu dem Schluss, die verbleibenden Restrisiken, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände eintreten, seien nur mit unverhältnismäßigen Mitteln weiter zu verringern. Zudem könnten die denkbaren Maßnahmen zur weiteren Optimierung des Schutzkonzeptes zu Konflikten mit den Zielen des FFH-Gebietsschutzes führen. Weil diffuses Flugverhalten nach der Analyse des Fledermausbeitrages durch die ungünstige Erreichbarkeit von Nahrungsressourcen verursacht werden kann und die Verfügbarkeit von Nahrungsressourcen zudem offensichtlich ein Engpassfaktor für den günstigen Erhaltungszustand der lokalen Populationen darstellt, werden vorsorglich Maßnahmen zur Entwicklung von Nahrungshabitaten zwecks Sicherung des Erhaltungszustands (FCS –Maßnahmen) vorgeschlagen. Die Vorhabensträgerin hatte dies bereits gegenüber der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg signalisiert und sichert dies hiermit noch einmal zu. Die Maßnahmen werden hinsichtlich Lage und Realisierbarkeit in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde BUE Hamburg festgelegt. Die Flächen wer-

den in Übereinstimmung mit den Zielen des Naturschutzes im Moorgürtel sein; entsprechende Prüfungen sind veranlasst. Das Ergebnis dieser Prüfungen und die resultierenden Maßnahmenflächen werden Bestandteil der Deckblattplanung für die A26, 4. BA.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird hinsichtlich der Notwendigkeit der artenschutzrechtlichen Ausnahme zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zur Artenschutzrechtlichen Ausnahme unter Ziffer 4.14.6.2.4.5 verwiesen. Im Übrigen hat die Einwendung sich erledigt. Die Entwicklung günstiger Nahrungshabitate für Fledermäuse ist mittlerweile Gegenstand der Planfeststellung, vgl. Maßnahmeblatt 29 A / FCS.

- Maßnahmenblatt 3 E / CEF Bei der Umsetzung der Maßnahmen müssen die vorhandenen Rievie des Wachtelkönigs im Raum erhalten bleiben.

***Vorhabensträgerin:** Der Großteil der Ausgleichsfläche wird weiterhin als offener Lebensraum erhalten. Im Westen und Süden werden in ihrer Höhe gestaffelte Habitate entwickelt. Im Norden werden einzelne Gehölzinseln und Kleingewässer angelegt. Auf mehr als 35 ha der Gut Moor Fläche ist eine extensive Grünlandnutzung geplant. Auf der Fläche wurde ein Wachtelkönig Rufer kartiert, zwei weitere östlich der Ausgleichsfläche. Es bleibt somit ausreichend Lebensraum für den Wachtelkönig auf der Ausgleichsfläche erhalten. Da im Osten keine Gehölze geplant sind, kommt es auch zu keinen negativen Beeinträchtigungen der Wachtelkönige auf den angrenzenden Flächen. Einzelne Gehölze und Hochstaudenfluren sind auch für den Wachtelkönig ein wichtiges Requisite seines Lebensraums. Insbesondere zur Mauser werden bevorzugt Flächen mit höherer Vegetation aufgesucht, die einen Schutz vor Prädatoren bieten.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Ziel der Maßnahme ist die Umwandlung von derzeit teils intensiv landwirtschaftlich genutzten und teils verbrachten Flächen in artenreiche, extensiv genutzte Grünlandflächen als Lebensraum für Brutvögel der offenen bis halboffenen, reich strukturierten extensiv genutzten Kulturlandschaften sowie eine Verbesserung der Bodenfunktion. Auch unter Berücksichtigung der dort bereits kartierten Wachtelkönige wird durch die vorgesehene CEF-Maßnahme der potentielle Lebensraum in dem genannten Bereich verbessert. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabens-trägerin verwiesen.

- Der grundsätzliche Fehler des vogelartenbezogenen Ausgleichskonzepts wird aber leider auch in dieser Planänderung nicht behoben. Weiterhin soll der überwiegende Teil des Ausgleichs fern des Eingriffs, d.h. außerhalb des Süderelberaums und sogar außerhalb des Bezirks Harburg (Maßnahmen 2 E, 4 E / CEF, 5 E / CEF, 6 E / CEF, 8 E / CEF), realisiert werden. In den vorherigen Stellungnahmen und im Rahmen des Erörterungstermins wurde von uns dargelegt, warum wir dies weder für naturschutzfachlich sinnvoll noch für rechtskonform (insb. hinsichtlich § 44 BNatSchG) halten. Als

eine Änderung im Artenschutzgutachten sind bei einzelnen betroffenen Arten nun Einlassungen ergänzt worden, welche offenbar die Kritik an den weit entfernt liegenden Ausgleichsflächen entkräften sollen, in dem z.B. auf eine geringe Reviertreue der jeweiligen Vogelart verwiesen wird. Diese Begründungen sind mehrfacher Hinsicht zu hinterfragen. Zum einen wäre eine geringe Ortstreue für sich genommen keinerlei Beleg dafür, dass eine Viele Kilometer entfernt liegende Ausgleichsfläche mit hinreichender Wahrscheinlichkeit von einem vom Eingriff betroffenen Brutpaar gefunden und besiedelt wird. Hierfür wären etwa arttypische Aktionsradien im Brutgebiet heranzuziehen. Ferner sind die Ergänzungen im Artenschutzgutachten auch inhaltlich anzuzweifeln. So wird für den Sumpfrohrsänger konstatiert (S. 327 im ASB): „Als ausgesprochener Langstreckenzieher, der in Afrika südlich der Sahara überwintert, kann er bei der Ankunft im Brutgebiet problemlos die Ausgleichsflächen finden und sich dort ansiedeln. Die Wiederfangquote am Brutplatz beringter Altvögel im Folgejahr betrug auf sorgfältig kontrollierten Flächen in Belgien und Frankreich höchstens 44 % der Männchen und 27 % der Weibchen. Die geringere Wiederkehrquote der Weibchen erklärt sich am ehesten durch deren größere Dispersion. Drei am Brutplatz beringte Altvögel wurden im Folgejahr 5, 21 und 28 km entfernt kontrolliert. Von den nestjung beringten Sumpfrohrsängern kehrten weniger als 4 % zum Geburtsort zurück. Der Sumpfrohrsänger zeigt somit weder eine Brutorts- noch eine Geburtsortstreue (GLUTZ VON BLOTZHEIM BAUER 1991).“ Tatsächlich ist die Aussage, dass der Sumpfrohrsänger „weder eine Brutorts- noch eine Geburtsortstreue“ zeige, bei GLUTZ VON BLOTZHEIM BAUER (1991) nicht zu finden - und in dieser Pauschalität auch offensichtlich falsch. Korrekt zitiert werden zwar die Untersuchungsergebnisse, weggelassen wird jedoch u.a. der Hinweis darauf, dass sich die belgische Untersuchung auf eine lediglich 5 ha große Fläche bezieht. Die hier gewonnenen Ergebnisse lassen sich nur bedingt auf den Bestand in einem ca. 1000 ha großen Gebiet wie dem Moorgürtel übertragen. Noch gravierender ist, dass die Verfasser des ASB die bei GLUTZ VON BLOTZHEIM BAUER (1991) ebenfalls genannten Untersuchungsergebnisse verschweigen, wonach beim Sumpfrohrsänger in deutschen Untersuchungsgebieten Rückkehrraten) 50 % festgestellt wurden. Es entsteht zwangsläufig der Eindruck, dass durch das selektive Zitieren bzw. Ignorieren von Untersuchungsergebnissen aus derselben Quelle ein mangelhaftes Ausgleichskonzept gerechtfertigt werden soll - welches fachlich nach wie vor nicht zu rechtfertigen ist. Sowohl für die artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen wie auch für die Kohärenzmaßnahmen müssen in viel stärkerem Maße ortsnahe Ausgleichsflächen zur Verfügung gestellt werden. Konzeptionell wäre hierbei eine Orientierung an anderen Autobahnplanungen im Raum durchaus möglich. So sehen die aktuellen Planungen des 2. Abschnitts der A39 (Lüneburg - Wolfsburg) vor, dass 90 % der Ausgleichsmaßnahmen in einem Korridor +/- 2 km beiderseits der Autobahn umgesetzt werden.

Vorhabensträgerin: *Eine Ortstreue einer Vogelart beschreibt die Ortsgebundenheit von Individuen an einen bestimmten Ort - bei der Geburtsortstreue zu dem Ort, an dem der Vogel geschlüpft und aufgewachsen ist und bei der Brutortstreue zu einem Gebiet in dem das Individuum schon einmal oder mehrfach gebrütet hat. Wenn die Ortstreue geringer ausgeprägt ist, wechseln Individuen eher den Standort und ihr Revier. Bei diesen Vogelarten kommen somit häufiger Ortswechsel vor. Geeignete Flächen können bei diesen Arten auch über größere Distanzen gefunden und besiedelt werden.*

Wenn die Individuen durch das Vorhaben aus dem Revier verdrängt werden, werden sie nach neuen geeigneten Flächen suchen. Die vorgezogen erschaffenen Ausgleichsflächen stehen diesen Individuen bzw. der Population zur Verfügung. Die Brutreviere, insbesondere bei Arten mit geringer Ortstreue, werden sich innerhalb der Elbniederung immer wieder neu abgrenzen und verschieben. Brutpaare aus der Nähe der Ausgleichsflächen werden nach der Umsetzung der Maßnahmen auf diese Flächen drängen. Ihre frei werdenden Reviere können von anderen Paaren neu besetzt werden, sodass sich die gesamte Population verschiebt.

Weiterhin ist zu beachten, dass auch Brutvögel mit hoher Ortstreue ihr Revier wechseln können, eine strikte Bindung ist nur bei sehr wenigen Arten ausgebildet. Dieses Verhalten ist populationsbiologisch zu erklären, denn ohne den Einfluss des Menschen ist kaum ein Lebensraum dauerhaft stabil (→ Entwicklung durch natürliche Sukzession). Nur durch diese Verhaltensweise können neu entstandene Biotope oder auch freigewordene Reviere der Umgebung besetzt werden. So wird auch verständlich, dass neu erschaffene, geeignete Biotope immer wieder eine schnelle Besiedlung durch Vogelarten aufweisen, die durch ihre Flugfähigkeit eine hohe Besiedlungsfähigkeit und Flexibilität haben.

Der Aktionsradius einer Vogelart während der Brutzeit eignet sich nicht zu der Beantwortung der Frage, ob eine Vogelart Flächen in einiger Entfernung entdecken und besiedeln kann. Tiere besiedeln Gebiete, die ihre artspezifischen Ansprüche erfüllen, z.B. benötigen Brutvögel neben anderen artspezifischen Anforderungen an den Lebensraum einen sicheren Nistplatz vor abiotischen und biotischen negativen Einflüssen und ausreichend Nahrung für sich und die Aufzucht der Jungvögel. Wenn in unmittelbarer Nähe zu einem geeigneten Brutplatz ausreichend Nahrung erbeutet werden kann, werden die Individuen zur Brut- und Aufzuchtzeit einen nur sehr geringen Aktionsradius zeigen. Die Tiere pendeln dann unaufhörlich zwischen dem Nahrungsraum und dem Nistplatz hin und her. Wenn die Bedingungen schlechter sind, da die Nahrung knapp und/oder weit verteilt vorkommt, muss der Aktionsraum größer sein. Der Aktionsraum bestimmter Individuen ist somit stark abhängig von der Habitatqualität. Die Individuen, die ein geeignetes Revier besetzen und ihre Brut aufziehen, nutzen nur den notwendigen Aktionsraum für die Erfüllung ihrer Ansprüche. Sie haben keinen Zwang, weit herumzufliegen und andere potenziell geeignete Flächen zu suchen. Das bedeutet jedoch nicht, dass sie beispielsweise nach einer erfolglosen Brut nicht auch in größerer Entfernung nach geeigneten Lebensräumen suchen können.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass sie ihre höchste Flexibilität in der Phase der Brutplatzfindung aufweisen, also in dem Zeitraum, in dem sie ein geeignetes Revier suchen und den Brutplatz begründen. Ist ihr vorjähriger Brutplatz bereits besetzt (z.B. von früher eingetroffenen Individuen) oder unterliegt er bei ihrer Ankunft zeitweiligen Störungen, so suchen sie an anderer Stelle in dem Naturraum nach geeigneten Habitaten.

Die Ausführungen im GLUTZ VON BLOTZHEIM & BAUER (1991) zur Ortstreue des Sumpfrohrsängers sind deutlich ausführlicher auf den Seiten 406 bis 408 beschrieben als es in dem ASB geleistet werden kann. Im ASB werden einige Beispiele über den Grad der Ortstreue aufgeführt, aus denen

hervorgeht, dass die Art keine ausgeprägte Ortstreue zeigt, weder eine Brutorts- noch eine Geburtsortstreue. Dieses wird zusammenfassend wiedergegeben. Der Hinweis auf die nur 5 ha große belgische Fläche wird nicht gegeben, da die im ASB angegebenen Werte höher sind und sich auf die französische Studie beziehen. Daher wurde bei den Angaben 44 % und 27 % auch der Zusatz „höchstens“ gewählt. Es handelt sich um die höchsten Werte des Wiederfangs aus den Studien beider Länder. Auch die Untersuchungsergebnisse, dass mehr als 50 % Rückkehraten in Deutschland nachgewiesen wurden (und alle anderen Angaben in dem zitierten Werk), zeigen, dass die Art keine ausgeprägte Ortstreue zeigt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Ausführungen der Vorhabensträgerin zur Lage der Ausgleichsflächen sowie der Ortstreue der in Rede stehenden Vogelarten entkräften die vorgetragenen Einwendungen plausibel. Es wird den Ausführungen der Vorhabensträgerin zur Relativität des Merkmals der Ortstreue vollumfänglich gefolgt.

- Erläuterungsbericht, S. 130 f., Lärmschutzwände A7: Es ist sehr zu begrüßen, dass auf Höhe Moorburg neue Lärmschutzwände beiderseits der A7 geplant werden bzw. eine Verlängerung der Lärmschutzwände auf Höhe Heimfeld/Bostelbek vorgesehen ist. Auf der verbreiterten A7 ist künftig von einem nochmals deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen auszugehen, welches mit verstärkten Lärmemissionen einhergeht. Vor diesem Hintergrund ist es dringend geboten, die nun noch bestehende Lärmschutzwandlücke zwischen der Abfahrt HH-Moorburg und dem geplanten Autobahndreieck HH-Süderelbe zu schließen. Hier durchquert die A7 den ökologisch wertvollen Niedermoorgürtel entlang der Moorburger Landscheide, welcher heute schon starken - und künftig noch stärkeren - Emissionen ausgesetzt ist. Letztere können auch weiter entfernte Flächen etwa im geplanten Biotopkorridor beeinträchtigen. Durch eine bessere Lärmberuhigung kann hier das Potential für eine Besiedlung wertvoller und vielfach gesetzlich geschützter (§30-)Biotope etwa durch störungsempfindliche Brutvogelarten gehoben werden. Die ist insofern sehr von Relevanz, da mit dem Neubau der A26 große Teile des Naturraums verlärmert werden - mit Beeinträchtigungen, die inkl. der weiteren Randbereiche eine Fläche von 400 ha umfassen. Angesichts des Defizits ortsnaher Ausgleichsflächen (siehe oben) müssen unbedingt weitere Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um ein Ausweichen von betroffenen Tierbeständen innerhalb des Moorgürtel-Raums zu ermöglichen.

Vorhabensträgerin: *Die Vogelarten, die im Bereich der A7 vorkommen, wurden auf artenschutzrechtliche Konflikte geprüft. Für jede einzelne Vogelart finden sich die entsprechenden Kapitel mit Karten und Tabellen in den Kapiteln 6.7 und 6.8 des ASB. Betriebsbedingte Störungen wie Lärm wurden für jedes einzelne Brutpaar abgeprüft. Artenschutzrechtlich bestehen keine zwingenden Gründe für eine Lärmschutzwand.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist aus der Einwendung nicht ersichtlich, in welchem Maße und welche Arten von erwarteten höheren Lärmauswirkungen betroffen sein könnten. Die zu erwartenden Lärmauswirkungen auf die einzelnen Arten sind hinreichend untersucht und bewertet worden.

- Die neuen Lärmschutzwände sollen teilweise transparent sein. Transparente Lärmschutzwände können eine sehr hohe Vogelschlag-Gefahr verursachen. Transparente Abschnitte sollten daher unbedingt über geeignetes Vogelschutzglas oder Markierungen verfügen, wie sie etwa im Bundesland Nordrhein- Westfalen seit längerem vorgeschrieben sind.

Vorhabensträgerin: *Zur Vermeidung des Vogelschlagrisikos wird zugesagt, dass transparente Lärmschutzwände entsprechend der Vorgaben der Schweizerischen Vogelschutzwarde (Vogel-freundliches Bauen mit Glas und Licht, 2012) mit einem speziellen Dekor versehen werden, so dass die Transparenz und die Blendung reduziert werden und die Scheiben von Vögeln als Hindernis wahrgenommen werden können.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung hat sich durch die Zusage der Vorhabensträgerin erledigt. Das Aufbringen von speziellem Dekor ist geeignet, um dem Vogelschlagrisiko an transparenten Lärmschutzwänden zu begegnen. Es ergeht dennoch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.35.**

- Für alle CEF-Maßnahmen muss vor Beginn der Bauarbeiten für die A26 ein Nachweis der Funktionsfähigkeit vorliegen.

Vorhabensträgerin: *Die Ausgleichsflächen für die betroffenen Arten, die als CEF-Maßnahmen umgesetzt werden müssen, müssen gemäß dem Artenschutzgutachten für die Arten entsprechend umgesetzt bzw. aufgewertet worden sein, so dass ihre Funktionsfähigkeit gegeben ist. Der Nachweis einer Besiedlung bereits vor dem Eingriff ist nicht notwendig, da die betroffenen Arten ohne die vorhabenbezogene Beeinträchtigung in ihren bisherigen Habitaten siedeln. Einige Arten werden erst durch die betriebsbedingten Wirkungen der Autobahn beeinträchtigt. Für diese Arten muss die Funktionsfähigkeit der Ausgleichmaßnahmen erst zur Inbetriebnahme der Autobahn gegeben sein.*

In den Maßnahmenblättern wird bei den CEF-Maßnahmen aufgenommen, dass vor Bau-, bzw. Betriebsbeginn die Funktionsfähigkeit für die einzelnen betroffenen Arten nachgewiesen werden muss.

Planfeststellungsbehörde: **Der Einwendung wird entsprochen. Die Prüfung der Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen ist Gegenstand der Nebenbestimmung unter Ziffer 2.36.**

- Gehölzpflanzungen Die Querungshilfe Nincoper Moorweg K26.14 kann ggf. südlich der Autobahn durch Gehölzpflanzungen besser eingebunden werden, sofern dies nicht dem Wiesenvogelschutz entgegensteht.

Vorhabensträgerin: *Der Vorhabensträger sagt zu, zu prüfen, ob eine Pflanzung aus eigentumsrechtlicher Sicht möglich ist.*

Planfeststellungsbehörde: **Eine Entscheidung ist nicht zu treffen. Es handelt sich lediglich um einen Verbesserungsvorschlag, den die Vorhabensträgerin zu prüfen zugesagt hat. Da**

die vorgesehenen Gehölzpflanzungen aus naturschutzfachlicher Sicht ausreichen, genügt hier auch die Prüfungszusage der Vorhabensträgerin, ohne dass eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen werden muss. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.29 verwiesen.

- Die für den Weg auf der Grünbrücke vorgesehene Befestigung mit Schotterrassen begünstigt den Wildwuchs. Der wohl wenig genutzte Schotterrassen wird wahrscheinlich durch Wildwuchs überwuchert und stellt eine starke negative Blickwirkung dar. Dies würde den Charakter Moorburgs schädigen. Ein Pflaster wäre vorzuziehen.

Vorhabensträgerin: *Schotterrassen ist eine Oberflächenbefestigung aus einer Gesteinskörnung mit geringen Oberbodenanteilen (ca. 5-15%), auf der Rasen eingesät wird. Aufgrund des geringen Nährstoffgehaltes der Befestigung bildet sich nur eine schwache Vegetationsschicht aus, so dass der Weg jederzeit gegenüber dem angrenzenden Gelände als Fahrstreifen erkennbar und befahrbar bleibt, gleichzeitig aber die Vegetationsdecke der angrenzenden Flächen nicht vollständig unterbricht. Eine Pflasterbefestigung ist aus ökologischen Gründen auf der Grünbrücke nicht vorgesehen, da diese Befestigung insbesondere in der trockenen Jahreszeit bei Sonneneinstrahlung eine erhebliche Barriere für am Boden lebende Insekten, Amphibien und andere Kleintiere darstellen würde.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Pflasterung des Weges auf der Grünbrücke würde deren Zweck entgegenstehen. Es ist zu erwarten, dass die Vernetzungswirkung der Grünbrücke durch eine Pflasterung eingeschränkt würde, weil eine solche stärker als Barriere wahrgenommen würde als der geplante Schotterrassen. daher ist eine stärkere Begrünung sogar erwünscht.**

4.14.8 Zusammenfassung

Die artbezogen durchgeführte Konfliktanalyse hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogenen CEF-Maßnahmen mit Ausnahme des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 „Töten, Verletzen“ bei der Zwergfledermaus keine Verbotstatbestände des § 44 Absatz 1 BNatSchG eintreten werden. Trotz dem mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbar erhöhten Tötungsrisiko für einzelne Individuen wird sich der Erhaltungszustand bezogen auf die Hamburger Population nicht verschlechtern. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausnahmeprüfung für die Zwergfledermaus unter Ziffer 4.14.6.2.4.5 verwiesen.

Durch die Ausgleichsmaßnahmen, die teilweise als CEF-Maßnahmen umzusetzen sind, sind gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG trotz der gegebenen Beeinträchtigungen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) nicht verwirklicht. Bei Umsetzung der Gesamtheit der vorgeschlagenen Maßnahmen ist mit Ausnahme des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 „Töten, Verletzen“ bei der Zwergfledermaus keine weitere Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

4.15 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Mit dem Vorhaben gehen Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels einher, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Diesen Sachverhalt bezeichnet das Gesetz in § 14 BNatSchG als Eingriff. Dabei stellt nicht nur der direkte Verlust von Strukturen und Funktionen durch Überbauung einen Eingriff dar. Auch mittelbar können bau- und betriebsbedingte Störungen (Lärm, Schadstoffe, Lichtemissionen etc.) die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild auf benachbarten Flächen erheblich beeinträchtigen.

Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Letzteres ist vorliegend nicht erforderlich.

Bei einem Eingriff, der - wie hier - auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat die Vorhabensträgerin die für die Beurteilung des Eingriffs und der hieraus folgenden Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Angaben insbesondere über Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen (vgl. § 17 BNatSchG).

Dies ist geschehen. Mit der vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplanung liegt ein Dokument vor, das den beschriebenen Anforderungen vollumfänglich genügt. Die einzelnen Eingriffstatbestände sowie deren Unvermeidbarkeit werden nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend dargestellt und fachkundig bewertet. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen erscheinen ebenfalls plausibel. Die Planfeststellungsbehörde sieht sich daher nicht veranlasst, die vorgenommenen Bewertungen und die vorgeschlagenen Maßnahmen anzuzweifeln. Sie macht sich das Ergebnis der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu eigen und damit vollumfänglich - wie von § 17 Abs. 4 BNatSchG gefordert - zum Bestandteil der Planfeststellung.

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der Eingriffsregelung. Das darin enthaltene naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot fordert weder das grundsätzliche Unterlassen der Baumaßnahme noch die Wahl einer die Umwelt am geringsten belastenden Variante, sondern verlangt, dass im Zuge der Planung und Baudurchführung des konkret in Aussicht genommenen Vorhabens das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Rahmen des Vermeidbaren begrenzt und so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind hiernach vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen. Dies ist nicht der Fall. Der Baukörper des Vorhabens als solcher führt zwangsläufig zu den im Folgenden beschrie-

benen Überbauungen und Lebensraumverlusten etc. (vgl. die folgende Zusammenfassung der wesentlichen Eingriffe). Das gleiche gilt für die zu seiner Errichtung erforderlichen Arbeiten. Vermeidungspotentiale bestehen insoweit lediglich hinsichtlich kleinräumiger Trassierungsvarianten sowie dem Maß der Inanspruchnahme, das jedoch seinerseits wiederum bau- und verkehrstechnischen Anforderungen unterworfen ist. Vor diesem Hintergrund ist bereits bei der Planung darauf geachtet worden, die erforderliche Inanspruchnahme auf das Nötige zu begrenzen. Darüber hinaus hat der LBP entsprechende und im Folgenden (vgl. Ziffer 4.15.2) dargestellte Maßnahmen entwickelt, die der Vermeidung von Beeinträchtigungen dienen. Für die nach Ergreifung aller möglichen Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen geplant worden. Ziel von Ausgleich und Ersatz ist, durch einen Eingriff gestörte Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes in räumlich-funktionalem Zusammenhang mit dem Eingriffsort gleichartig oder gleichwertig wiederherzustellen.

Dies ist hier gelungen. Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen durch das Vorhaben werden durch die planfestgestellten Schutz- und Verminderungsmaßnahmen so weit wie möglich vermieden und gemindert. Hierdurch wird sichergestellt, dass vermeidbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden so weit wie möglich durch die trassennahen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen kompensiert und das Landschaftsbild weitgehend wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neu gestaltet. Für die nicht im Gebiet ausgleichbaren Beeinträchtigungen sind Ersatzmaßnahmen im Bereich des Moorgürtels, auf dem Gauensieker Sand sowie in den Bezirken Harburg, Bergedorf und Hamburg- Mitte vorgesehen, die die beeinträchtigten Werte und Funktionen der Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere wiederherstellen können. Die Funktionsverluste für Natur und Landschaft können damit ausreichend kompensiert werden.

Hinsichtlich der FFH-Verträglichkeit wird auf die entsprechenden Planunterlagen sowie Ziffer 4.13 dieses Beschlusses verwiesen. Die sich aus dieser Prüfung ergebenden Maßnahmen zur Kohärenzsicherung, mit denen der Zusammenhang des europaweiten ökologischen Netzes Natura 2000 sichergestellt und die Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ ausreichend kompensiert werden, sind ebenfalls im LBP erarbeitet worden und in den planfestgestellten Maßnahmeblättern wiedergegeben. Mit den Kohärenzmaßnahmen wird den Anforderungen des § 34 Abs. 5 BNatSchG und Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG in ausreichendem Maße Genüge getan.

Wie bei der FFH-Verträglichkeit wird auch hinsichtlich der Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange auf die entsprechenden Planunterlagen sowie Ziffer 4.14 dieses Beschlusses verwiesen. Die sich aus dieser Prüfung ergebenden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen Maßnahmen für Arten des Anhanges IV der FFH-RL sowie die europäischen Vogelarten, durch die der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen wird, sind ebenfalls im LBP erarbeitet worden und in den planfestgestellten Maßnahmeblättern wiedergegeben. Diese Maßnahmen erfolgen sowohl als Vermeidungsmaßnahmen als auch im Zusammenhang mit Ausgleichs- und

Ersatzmaßnahmen und sind im Folgenden dort jeweils benannt. Im Übrigen wird auf die Zusammenfassung in Tabelle 52 des LBP verwiesen. Damit stehen unter Berücksichtigung aller planfestgestellten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der CEF- und FCS-Maßnahmen der Zulassung und Umsetzung des Vorhabens auch keine artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegen, vgl. hierzu jedoch Ziffer 4.14.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen orientieren sich an den Grundsätzen und Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Sinne der §§ 1 und 2 BNatSchG, den für das konkrete Plangebiet vorliegenden Zielen übergeordneter naturschutzfachlicher Planungen (vgl. Kap. 1.5 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP)) sowie den Leitbildern des landschaftsplanerischen Entwicklungskonzeptes (LEK) für den Süderelbraum. Zu nennen sind hier:

- Erhalt und Entwicklung von wertvollen Grünlandflächen,
- Entwicklung eines zusammenhängenden Vernetzungsbereiches zwischen Mahlbusen Hohenwisch und Moorburger Landscheide,
- Entwicklung der Wettern zu Hauptvernetzungselementen,
- Aufbau von gliedernden, naturnahen Vernetzungsstrukturen im Bereich der Obstbauflächen,
- Erhalt und Entwicklung der prägenden Gräben als Vernetzungsstrukturen,
- Aufbau einer großräumigen Vernetzungsstruktur unter Berücksichtigung der Realisierung des 2. Grünen Ringes.

Aus den übergeordneten Zielen und den Leitbildern des LEK für den Raum lassen sich folgende landschaftspflegerische Maßnahmen für den Raum konkretisieren, die dazu beitragen, die verloren gegangenen bzw. beeinträchtigten Funktionen und Werte von Natur und Landschaft zu kompensieren:

- Schutz des Bodens und Herstellung von Flächen extensiver Bodennutzung durch Entwicklung extensiv genutzter Grünlandbereiche,
- Wiederherstellung landschaftstypischer Gewässerstrukturen,
- Entwicklung großflächiger störungsarmer extensiv genutzter Grünlandbereiche feuchter Ausprägung insbesondere als Lebensraum für den Wachtelkönig und für Wiesenvögel,
- Wiederherstellung der nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope,
- Entwicklung von avifaunistisch wertvollen Lebens- und Nahrungshabitaten,
- Wiederherstellung und Verbesserung von Amphibienlebensräumen,
- landschaftsgerechte Einbindung des Gesamtbauwerkes durch Eingrünung,
- Sicherung des Raumes in seiner Bedeutung für die Naherholung durch Aufrechterhaltung der Wegeverbindungen,

- Verbesserung der sinnlichen und funktionalen Besonderheit des Landschaftsraumes für die Naherholung durch partielle Wiederanpflanzung von Obst-Hochstämmen insbesondere entlang von Erholungswegen,
- Reduzierung von punktuellen und großflächigen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Auf dieser Basis sind Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, Schutzmaßnahmen, Gestaltungsmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen einschließlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen) sowie Ersatzmaßnahmen geplant worden, vgl. Maßnahmenpläne (Unterlage 12.3 und 12.4) und Maßnahmenblätter (Unterlage 12.5).

Der Schwerpunkt der dargestellten Kompensationsmaßnahmen liegt im biotischen Bereich (Kompensation der Eingriffe in die Lebensräume von Tieren und Pflanzen). Die Maßnahmen sind jedoch so ausgerichtet, dass neben der Aufwertung der Biotopqualität von den Flächen auch eine positive Wirkung auf abiotische Naturhaushaltsfunktionen (Boden, Klima, Luft) und das Landschaftsbild ausgeht.

Für weitere Einzelheiten, insbesondere die umfangreiche Bestandsdarstellung und –bewertung hinsichtlich Boden, Grund- und Oberflächenwasser, Klima/Luft, Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume, insbesondere auch Vorkommen von streng geschützten Arten des Anhangs IV der FFH-RL und Vorkommen von europäischen Vogelarten, sowie das Landschaftsbild wird auf Kapitel 2 des LBP verwiesen.

4.15.1 Zusammenfassung der wesentlichen Beeinträchtigungen

Durch die Verwirklichung des Vorhabens kommt es für die Naturhaushaltsfunktionen Tiere und Pflanzen durch Voll- und Teilversiegelung sowie durch Aufschüttungen oder Abgrabungen zu einem bau- und anlagebedingten Flächenverlust. Darüber hinaus sind Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen von Biotopen und Lebensräumen in Folge des Betriebs der Autobahn durch Lärm- und Schadstoffbelastung, visuelle Störreize und die Zerschneidungs- und Barrierewirkung der Trasse zu erwarten. Betroffen von direkten Flächenverlusten und Beeinträchtigungen sind insbesondere intensiv genutzte Grünland- und Obstbauflächen sowie hochwertige und artenreiche Feuchtgrünlandbereiche, die gesetzlich geschützte Biotope darstellen. Teilweise liegen die Flächen innerhalb eines Naturschutz- und Europäischen Vogelschutzgebietes sowie eines Landschaftsschutzgebietes oder stellen wertvolle faunistische Bereiche dar.

Flächeninanspruchnahmen betreffen auch das Gewässernetz, insbesondere durch die Verlegung der Moorwettern, des Untenburger Schleusengraben (310 lfm) und der Obersten Untenburger Weterung (270 lfm) sowie die Zerschneidung des Gewässersystems östlich der Francooper Straße und der hiermit verbundene Verlust des Biotopaustausches.

Für die Naturhaushaltsfunktion Boden gehen aufgrund von Vollversiegelung und Teilversiegelung bisher unversiegelter Bodenflächen wesentliche Bodenfunktionen vollständig, durch Übererdung natürlich gewachsener Böden und Abgrabungen teilweise verloren bzw. werden beeinträchtigt. Durch

Entfernung von Vegetationsflächen, Überbauung von unversiegelten Bodenflächen und die Dammlage der Trasse kommt es auch zu Veränderungen der kleinklimatischen Verhältnisse.

Aufgrund der Trassenführung in Dammlage werden bestehende Sichtbeziehungen beeinträchtigt. Landschaftsbild prägende Strukturen und Einzelelemente gehen verloren. Das Landschaftserleben wird durch Überformung und Verlärmung des Landschaftsraumes beeinträchtigt.

Beeinträchtigt werden auch bereits für andere Vorhaben planungsrechtlich gesicherte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese Beeinträchtigungen müssen zusätzlich am erreichten Zielwert bemessen ausgeglichen oder ersetzt werden, vgl. Kap. 1.5.3 des LBP. Diese zusätzlichen Ausgleichsverpflichtungen sind in der Bilanzierung berücksichtigt.

Darüber hinaus werden durch das Vorhaben Flächen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgrütel“ in Anspruch genommen bzw. durch akustische und optische Störreize so stark beeinträchtigt, dass sie zukünftig für die als Erhaltungsziel genannten Vogelarten Wachtelkönig und Neuntöter nicht mehr oder nur noch eingeschränkt als Lebensraum in dem Vogelschutzgebiet genutzt werden können. Aufgrund dieser als „erheblich“ beurteilten Beeinträchtigungen (vgl. FFH - Verträglichkeitsprüfung / FFH - Ausnahmeprüfung) sind Maßnahmen erforderlich, die den Zusammenhang des europaweiten ökologischen Netzes Natura 2000 gewährleisten („Kohärenzsicherungsmaßnahmen“). Diese Maßnahmen sind ebenfalls im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung des Vorhabens hat zudem ergeben, dass sich durch die anlagebedingte Baufeldräumung sowie durch bauzeitliche und betriebsbedingte Störungen artenschutzrechtliche Betroffenheiten ergeben. Für die sich hieraus ergebenden Konflikte wurden die notwendigen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen erarbeitet und umfassend im vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.

Die folgende Zusammenfassung enthält die unvermeidbaren und als erheblich zu bewertenden Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf die Eingriffsregelung, vgl. auch Kapitel 3 des LBP. In den folgenden Kapiteln werden sodann die Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung, zum Schutz, zur Gestaltung sowie zum Ausgleich und Ersatz dargestellt.

Boden, vgl. 3.1.1 LBP

- Verlust der Bodenfunktion durch Flächeninanspruchnahme / Versiegelung
- Einschränkung der Bodenfunktionen durch Schadstoffeinträge

Wasser, vgl. 3.1.2 LBP

- Verlegung der Moorwetterern auf einer Länge von insgesamt ca. 710 m
- Zerschneidung bestehender Gewässersysteme
- Verlegung der Obersten Untenburger Wetterung auf einer Länge von ca. 270 m
- Verlegung des Untenburger Schleusengraben auf einer Länge von ca. 310 m

Klima / Luft, vgl. 3.1.3 LBP

- Veränderungen der lokalklimatischen Verhältnisse und Einschränkung der klimatischen Ausgleichsfunktion

Pflanzen und Tiere, , vgl. 3.1.4 LBP

- Dauerhafter Verlust von Biotopen durch Flächeninanspruchnahme
- Verlust von Biotopen, die ganz oder teilweise nach § 30 BNatSchG geschützt sind (12,8 ha)
- Baubedingte Schädigung von gewässergebundenen Organismen
- Beeinträchtigung von avifaunistisch wertvollen Bereichen durch akustische und optische Störeffekte
- Verlust von avifaunistisch wertvollen Bereichen durch dauerhafte Zerschneidung
- Schädigung von Fledermäusen in besetzten Quartieren im Zuge der Baufeldräumung sowie Quartierverlust für Fledermäuse
- Betriebsbedingte Kollisionen und anlagebedingte Barrierewirkung für in niedriger Höhe und strukturgebunden fliegende Fledermäuse und baubedingte Störung von lichtempfindlichen Fledermausarten
- Schädigung von Jungvögeln bzw. Zerstörung von Gelegen im Zuge der Baufeldräumung
- Beeinträchtigung des Moorfrosches in seinen Sommerlebensräumen und Winterquartieren durch bau- und betriebsbedingte Kollisionen
- Beeinträchtigungen von potenziellen Wanderbeziehungen von Fischotter und Biber
- Beeinträchtigung / Verlust wertvoller Bereiche für Heuschrecken und Reptilien
- Verlust von wertvollen Entwicklungsgewässern für Libellen und / oder Amphibien
- Baubedingte Schädigung und anlagebedingte Lebensraumverluste der Grünen Mosaikjungfer
- Baubedingte Schädigung der Zierlichen Tellerschnecke

Landschaftsbild, vgl. 3.1.5 LBP

- Beeinträchtigung des Landschaftserlebens und von Sichtbeziehungen durch Überformung der Landschaftsstruktur
- Verlust von landschaftsbildprägenden Elementen
- Beeinträchtigung des Landschaftserlebens durch Verlärmung

Weitere Einzelheiten hierzu finden sich in den Kapiteln 2 und 3 des LBP.

4.15.2 Zusammenfassung der wesentlichen Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz und Gestaltungsmaßnahmen

Die Beachtung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes (s.o.) war Grundlage sowohl der Trassenwahl (mit dem Ziel einer weitestmöglichen Schonung des Vogelschutzgebietes) als auch der darauf aufbauenden Detailplanung unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Umweltuntersuchungen (Umweltverträglichkeitsstudie, FFH-Verträglichkeitsprüfung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, artenschutzrechtliche Beurteilung in Bezug auf Beeinträchtigungen für Fledermäuse, Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie etc.). Dies wird auch deutlich durch die während des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen 3 Planänderungen, die vielfältige Verbesserungen insbesondere für die Umweltschutzgüter beinhalteten. Ergänzend hierzu werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss neben der Feststellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP auch im Rahmen der Nebenbestimmungen diverse Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Umweltschutzgüter besonders angeordnete oder abgesichert, vgl. Ziffer 2, insbesondere 2.15.

Zur Optimierung der Trasse aus naturschutzfachlicher Sicht (unter Berücksichtigung weiterer Belange, vgl. Ziffer 4.7) ergaben sich folgende Maßnahmen:

- Verlagerung der Trasse in Richtung Norden und somit eine Trassenführung weitestgehend außerhalb des EU-Vogelschutzgebietes,
- Ausgestaltung der neu anzulegenden Nordwettern mit breiter Berme und einseitig flachem Böschungsprofil,
- Anbindung der A26 an die A7 nördlich des Abspannwerkes,
- Verzicht auf die Anschlussstelle Hamburg Neugraben aufgrund der Erweiterung des EU-Vogelschutzgebietes,
- Einbau von Lärmschutzwänden in sensiblen Bereichen,
- Einbau von offenporigem Asphalt zur Lärminderung im gesamten Verlauf,
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 bzw. 100 km/h,
- Bau einer Grünbrücke als Vernetzungselement im Bereich des Biotopverbundkorridors,
- Bau zweier ca. 30 m breiter Gewässerunterführungen an der Moorburger Landscheide und der Obersten Untenburger Wetterung,
- Bau einer Unterführung des Moorburger Alten Deichs,
- Bau von zwei Fledermausquerungshilfen im Bereich Dritte Meile und im Bereich Nincoper Moorweg zur Sicherstellung der Fledermausflugrouten mit besonderer Bedeutung,
- Einbringung des baubedingt anfallenden Torfaushubes unter Berücksichtigung bodenschutzrechtlicher und abfallrechtlicher Anforderungen, Klimaneutralität, Vermeidung von Transporten sowie von naturschutzfachlichen Belangen.

Über diese Optimierung der Planung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen hinaus sind konkrete landschaftspflegerische Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen notwendig, da die erkannten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaftsbild durch die Optimierungsmaßnahmen allein nicht ausgeschlossen werden können. Deshalb sieht der hier planfestgestellte LBP zahlreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vor, die mit der Planfeststellung Gegenstand der Zulassungsentscheidung geworden sind. Ein Teil der im Folgenden aufgeführten Maßnahmen lässt sich räumlich konkretisieren und ist in den Maßnahmenplänen und Maßnahmenblättern detailliert dargestellt. Der Großteil der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen gilt jedoch für den gesamten Trassenverlauf. Die Konkretisierung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erfolgt in den Maßnahmenblättern (Unterlage 12.5)

Baubedingte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- 0 V Einrichtung einer Umweltbaubegleitung während der Ausführungsplanung und der Bauausführung (aufgrund der hohen Wertigkeit des Untersuchungsgebietes und der hieraus resultierenden Störempfindlichkeit und besonderen Schutzbedürftigkeit; hierdurch wird sichergestellt, dass die baubedingten Schutzmaßnahmen den Vorgaben entsprechend umgesetzt werden und bei unvorhergesehenen Ereignissen angemessen reagiert werden kann)
- 1 V Berücksichtigung spezieller baubedingter Schutzmaßnahmen im Bereich der Altlastenverdachtsflächen 6028-007/00 und 5628-013/00
- 2 V Einrichtung der Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen und Wiederherstellung nach Abschluss der Bauarbeiten
- 3.1 V Schutz der Oberflächengewässer vor Verunreinigung durch Gewässereinhausungen
- 3.2 V Schutz der Oberflächengewässer vor Verunreinigung durch den Bau von temporären und dezentralen Porenwasserbehandlungsanlagen
- 4 V Ausweisung von Bautabuzonen / Ausweisung von Baustellenflächen ausschließlich außerhalb des Vogelschutzgebietes Moorgürtel
- 5 V Einfriedung wertvoller Vegetationsbestände (insbesondere der nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope)
- 6 V Endoskopische Untersuchung potenzieller Quartiere von Rauhauffledermaus und Zwergfledermaus und Gehölzfällung im Zeitraum von Anfang Oktober bis Mitte November
- 7 V Baufeldräumung im Bereich des nachgewiesenen Moorfrosch-Laichgewässers im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar
- 8 V Errichtung temporärer Leit- und Sperreinrichtungen gemäß BMVBW (2000) von Februar bis November im Bereich des Moorfroschlebensraums
- 9.1 V Berücksichtigung von Ausschlusszeiten vom 01. März bis zum 30. September zur Vermeidung von baubedingten Individuenverlusten von europäischen Vogelarten während der Baufeldräumung

mung einschließlich der Gehölzfällung außerhalb des Baufeldes sowie während der störempfindlichen Phase der Partnerfindung des Wachtelkönigs. Beschränkung der Bautätigkeit in der Zeit von Ende April bis Ende Juli auf den Tageszeitraum, um eine nächtliche Verlärmung des Raums zum Zeitpunkt der störempfindlichen Rufaktivitäten des Wachtelkönigs kann somit auszuschließen

- 9.2 V Verzicht auf Beleuchtung der Baustelle und Verbot der nächtlichen Arbeiten im Sommer im Bereich von Flugrouten lichtempfindlicher Fledermausarten
- 9.3 V Schutz von gewässergebundenen Arten durch Bauzeitenregelung und Elektrofischung
- 9.4 V / CEF Umsiedlung von Krebschierenbeständen zum Schutz der Grünen Mosaikjungfer
- 9.5 V / CEF Schutz der Zierlichen Tellerschnecke durch Abkeschern und Umsiedlung

(Bei den mit dem Zusatz „cef“ (continuous ecological functionality) gekennzeichneten Maßnahmen handelt es sich um artenschutzrechtliche Maßnahmen, die eine Kontinuität der beeinträchtigten Funktionen sicherstellen sollen, indem sie bereits vor Beginn der Beeinträchtigung - also zeitlich vorgezogen - durchgeführt werden. So werden beispielsweise Ersatzlebensräume geschaffen, bevor die ursprünglichen Lebensräume verloren gehen. Diese Vorgehensweise gewährleistet, dass es zu keinem Verstoß gegen einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand kommen kann).

Nicht räumlich zu konkretisieren, sondern für den gesamten Trassenverlauf zu berücksichtigen sind folgende Schutzvorkehrungen:

- weitgehende Führung der Baumaschinen auf der späteren Trasse (Vorkopfbauweise)
- Anlage der Baustelleneinrichtungsflächen auf wenig wertvollen und kurzfristig wieder herstellbaren Biotopflächen
- Sicherung der Baustelle vor Unfällen mit Schadstoffen
- Verzicht des Befahrens von nassen Böden
- Auswahl standortgerechter Bauverfahren und Verwendung von schadstoffarmen Baumaschinen
- sachgemäßer Bodenabtrag und -lagerung und Wiedereinbau von Boden (DIN 18915)
- Frühzeitige Wiederbegrünung / Zwischenansaat offener Böden (ELA 2010, DIN 18918)
- Sicherung von Wasserständen durch Spundungen, Sohlabdichtungen, Dichtschürzen, Wasserzufuhr (RAS - LP 2)
- Verzicht auf Entwässerungsmaßnahmen / Grundwasserhaltung
- Weitgehender Verzicht auf lärmintensive Baumaßnahmen
- Vermeidung von Sandverwehungen z.B. durch Sandfangzäune

Die weiteren Details ergeben sich insbesondere aus den Maßnahmenplänen (siehe Unterlage 12.3 und 12.4 des LBP) und den Maßnahmenblättern (siehe Unterlage 12.5 des LBP).

Anlagebedingte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen sind darüber hinaus auch anlagebedingt Vorkehrungen zu treffen, die dem dauerhaften Schutz von Natur und Landschaft dienen. Dies betrifft zum einen diejenigen Maßnahmen, die bereits als integrale Projektbestandteile der Verminderung von Beeinträchtigungen insbesondere des Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ dienen:

- Auch hier zählt bereits die Optimierung der Trassenführung zur Schonung des Vogelschutzgebietes dazu, durch die unmittelbare Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungseffekte von avifaunistisch wertvollen Bereichen in diesem Abschnitt weitestgehend vermieden und minimiert werden.
- Aufgrund der Erweiterung des Europäischen Vogelschutzgebietes östlich der Francoper Straße wurde darüber hinaus zur Reduzierung der Zerschneidungseffekte und der Flächeninanspruchnahme im Bereich Überführung der Francoper Straße auf die ursprünglich vorgesehene Anschlussstelle HH-Neugraben verzichtet.
- Um die Zerschneidungseffekte im Bereich des Biotopverbundkorridors Moorgürtel / Alte Südelbe, der zu den national bedeutsamen Verbundachsen der „Offenlandgeprägten Feucht- und Trockenlebensräumen“ gemäß der BfN-Veröffentlichung zum Länderübergreifenden Biotopverbund in Deutschland (BfN 2013) gehört, soweit als möglich zu minimieren und mögliche Wanderrouten insbesondere von terrestrischen, nicht oder nur eingeschränkt flugfähigen Arten aufrecht zu erhalten, ist eine Kombination aus erweiterten Unterführungen und einer Grünbrücke vorgesehen. Die Grünbrücke befindet sich in dem Biotopkorridor und verbindet offene Flächen im Süden und Norden der Trasse. Die Lage ist somit geeignet den Biotopkorridor aufrechtzuerhalten. Außerdem gibt es weiter westlich, aber ebenfalls innerhalb des Biotopkorridors mit den Unterführungen der Moorburger Landscheide, der Straße Moorburger Alter Deich und des Untenburger Schleusengrabens drei weitere Quermöglichkeiten. Diese insgesamt vier Querungshilfen verteilen sich über die gesamte Breite von etwa 1,25 km des Biotopkorridors und ermöglichen einem breiten Spektrum an Tieren die Möglichkeit einer Querung und wirken der Verinselung von Populationen und der damit verbundenen genetischen Problematik entgegen. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der Querungshilfen wird auf den LBP und die Maßnahmeblätter verwiesen.
- Zur Minderung der Beeinträchtigungen der Tierwelt durch Lärm sind Lärmschutzwände im Verlauf des Naturschutzgebietes und Europäischen Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ sowie entlang der avifaunistisch wertvollen Bereiche im östlichen Teil des Planungsraums zu errichten.
- Zum Schutz der Wohnbevölkerung im Bereich der Überführung Francoper Straße / Hinterdeich, am Moorburger Elbdeich und an der A7 im Bereich der Querung der Cuxhavener Straße und der Bahnlinie sind ebenfalls Lärmschutzwände zu errichten.
- Als zusätzliche Maßnahme zur Verminderung von Schallimmissionen wird die Deckschicht der A26 mit einem lärmreduzierenden Belag mit einem Korrekturwert von -5 dB(A) ausgeführt und

eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h vorgesehen (im Abschnitt östlich der Francoper Straße wird darüber hinaus aus technischen Gründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h bzw. 80 km/h vorgesehen, die als Nebeneffekt zu einer weiteren Lärmreduzierung führt).

- Das Entwässerungssystem ist darauf ausgerichtet, eine bestmögliche Vorreinigung der Straßenabwässer zu erzielen, um die Erreichung des geforderten guten chemischen Zustandes zu ermöglichen. Dazu werden gemäß RiStWag (Ausgabe 2016) Abdichtungen der Gräben und Mulden, Leichtstoffabscheider sowie weitergehende Reinigungsmaßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung (Bodenfilter, Mulden-Rigolen-Systeme) vor Einleitung in die Vorflut hergestellt. Dabei wird insbesondere auch die Empfindlichkeit der nahezu stehenden Gewässer, in die eingeleitet wird, berücksichtigt und die Gewährleistung der Qualitätsnormen der Wasserrahmenrichtlinie sichergestellt (vgl. auch Ziffer 4.16).
- Zur Vermeidung von Spritzwassereinträgen in Moorwettern und Moorburger Landscheide werden Spritzschutzwände auf den Brücken errichtet.

Daneben sind zusätzlich folgende besondere anlagebedingte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen (d.h. Maßnahmen, die in erster Linie der Einbindung der Trasse der A26 in die Landschaft und somit der Neugestaltung des Landschaftsbildes und damit einer Reduzierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes dienen, aber auch ökologische Funktionen übernehmen können) durchzuführen:

10 V Verwendung wasserdurchlässiger Befestigungen im Bereich der Ersatz- und Unterhaltungswege

11 V Einrichtung von biber- und fischottergerechten Querungsbauwerken über die Moorwettern und über die Moorburger Landscheide

12 V Errichtung von fledermausgerechten Über- und Unterführungen in Kombination mit Kollisions- und Irritationsschutzwänden im Bereich lokal bedeutender Flugrouten

14 V Aufrechterhaltung wichtiger Wegebeziehungen

15 G Gehölzpflanzung im Böschungsbereich der A26 und auf den Straßennebenflächen

16 G Anpflanzung einer lockeren Erlenreihe

17 G Pflanzung von wegbegleitenden Baumreihen

18 G Herstellung einer ausreichenden Brückenöffnung bei der Querung der Moorwettern und der Moorburger Landscheide zur besseren Erlebbarkeit des historischen Gewässerlaufes

Die weiteren Details ergeben sich insbesondere aus den Maßnahmenplänen (siehe Unterlage 12.3 und 12.4 des LBP) und den Maßnahmenblättern (siehe Unterlage 12.5 des LBP).

4.15.3 Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen führt dazu, dass die vom Vorhaben trotz der Ergreifung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft ausgeglichen bzw. ersetzt werden (nach § 15 Abs. 2 S. 2, 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist und ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist). Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus, während die Ersatzmaßnahmen auch in einiger Entfernung zum Eingriffsort vorgenommen werden können, wobei jedoch weiterhin ein räumlich-funktionaler Mindestzusammenhang insoweit gewährleistet bleiben muss, dass die Ersatzmaßnahmen im selben Naturraum zu erfolgen haben. Dies ist vorliegender Fall.

So könnten beispielsweise die erheblichen Beeinträchtigungen der Naturhaushaltsfunktion Boden durch die großflächige Versiegelung nur durch eine Entsiegelung in gleichem Flächenumfang ausgeglichen werden. Da dies vor Ort nicht möglich ist (es stehen keine versiegelten Flächen zur Verfügung, die entsiegelt werden könnten), kann der Eingriff somit nicht ausgeglichen werden. Ein Ersatz der verlorengegangenen Werte und Funktionen ist jedoch z.B. durch eine Nutzungsextensivierung derzeit intensiv genutzter Flächen an anderer Stelle möglich, da hiermit eine Aufwertung für die Naturhaushaltsfunktion Boden verbunden ist.

Der LBP hat die trotz der Ergreifung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen in nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nach Methodik und Ergebnis zutreffender Weise ermittelt, bewertet und die nachfolgend zusammengefassten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erarbeitet. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss macht diese Maßnahmen zum Gegenstand der Zulassung des Vorhabens, so dass diese vollumfänglich durchzuführen sind, vgl. Ziffer 2.15. Damit werden die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wieder herstellen und zur landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes führen (so dienen beispielsweise die neu angelegten Gewässerabschnitte mit strukturreichen Uferabschnitten (Maßnahme 20 A) auch der Einbindung der Gewässerläufe in den landschaftlichen Zusammenhang und der Wiederherstellung der landschaftsbildprägenden Elemente. Ähnliches gilt für die Maßnahmen 19 A, 22 A, 23 A und 24 A).

Ausgleichsmaßnahmen

- 19 A Rückbau von versiegelten Verkehrsflächen im Bereich Francoper Straße / Hinterdeich und Francoper Hinterdeich
- 20 A Entwicklung der neu anzulegenden Gewässer zu Vernetzungselementen im Rahmen des Biotopverbundes
- 21 A / CEF Neuanlage von Moorfroeschlaichgewässern
- 22 A Entwicklung von extensiv genutzten trassennahen Grünlandbereichen
- 23 A Aufbau eines gestuften Gehölzbestandes
- 24 A Ausgleich für Zerstörung und Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen
- 25 A MAQ-gerechte Ausgestaltung der Gewässerunterführung Untenburger Schleusengraben
- 26 A / CEF Bereitstellung von Ersatzquartieren für Fledermäuse
- 28 A Bau eines Vernetzungselementes im Bereich des Biotopverbundkorridors
- 29 A / FCS Entwicklung günstiger Nahrungshabitate für Fledermäuse

Bei den mit dem Zusatz „CEF“ (continuous ecological functionality-measures) gekennzeichneten Maßnahmen handelt es sich um artenschutzrechtliche Maßnahmen, die eine Kontinuität der beeinträchtigten Funktionen sicherstellen sollen, indem sie bereits vor Beginn der Beeinträchtigung - also zeitlich vorgezogen - durchgeführt werden. So werden beispielsweise Ersatzlebensräume geschaffen, bevor die ursprünglichen Lebensräume verloren gehen. Diese Vorgehensweise gewährleistet, dass es zu keinem Verstoß gegen einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand kommen kann. Bei den mit „FCS“ (favorable conservation status) gekennzeichneten Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes der Fledermauspopulationen)

Um den Eintritt von Verbotstatbeständen in Hinblick auf die Jagdhabitate von Fledermäusen und Flugrouten von besonderer Bedeutung insbesondere der Zwergfledermaus zu vermeiden, sind umfangreiche Maßnahmen vorgesehen. Es handelt sich hierbei um eine Kombination von Querungshilfen (vgl. 12 V, 28 A und 29 A) und zuführenden Leitstrukturen, die um Irritationsschutzmaßnahmen an den Querungshilfen und Kollisionsschutzmaßnahmen ergänzt werden. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen und um bei unzureichender Wirksamkeit ggf. gegensteuern zu können, ist ein Monitoring vorgesehen (vgl. 1 M Monitoringkonzept zur Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse vor Zerschneidung und Kollision).

Die weiteren Details ergeben sich insbesondere aus den Maßnahmenplänen (siehe Unterlage 12.3 und 12.4 des LBP) und den Maßnahmenblättern (siehe Unterlage 12.5 des LBP).

Ersatzmaßnahmen

Soweit der Eingriff durch die Ausgleichsmaßnahmen nicht vollständig ausgeglichen werden kann, muss der Vorhabenträger gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG Ersatzmaßnahmen umsetzen, die die Werte und Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise herstellen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestalten.

Zu den nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen zählen:

- der großflächige Verlust von Biotopen,
- Optische und akustische Störungen von avifaunistisch wertvollen Bereichen, die vor Ort nicht ausgeglichen werden können, da durch die Nähe zum geplanten Vorhaben die Auswirkungen des Straßenverkehrs in den Raum wirken,
- die Versiegelung von belebter Bodenoberfläche aufgrund fehlender Entsiegelungsmöglichkeiten
- die großflächigen Veränderungen des Landschaftsbildes, die durch eine landschaftsgerechte Einbindung des Bauvorhabens nicht kompensiert werden können.

Für die Kompensation der nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen sind ausschließlich Maßnahmen im Naturraum der Untereelbeniederung vorgesehen. Da das Vorhaben ausschließlich Eingriffe im Naturraum der Untereelbeniederung verursacht, wird sichergestellt, dass durch die geplanten Maßnahmen die Werte und Funktionen des betroffenen Naturraums gleichwertig wiederhergestellt werden.

Die Maßnahmen umfassen neben der Kompensation der Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG auch die aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ erforderlichen kohärenzsichernden Maßnahmen gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG und die für die betroffenen europäisch geschützten Arten erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG. Insbesondere werden innerhalb des Vogelschutzgebiets auf einer Fläche von ca. 33 ha Kompensationsmaßnahmen für die Entwicklung von Wachtelkönig-, Neuntöter-, Bluthänfling- und Braunkehlchenlebensräumen (1 E) umgesetzt. Außerdem werden Maßnahmen für den Wachtelkönig auf dem Gauensieker Sand auf einer Fläche von ca. 24 ha durchgeführt (2 E). Letztere Maßnahmen werden im Zusammenhang mit den kohärenzsichernden Maßnahmen für den 2. und 3. Bauabschnitt der A26 sowie für die Anbindung B3n an die A26 umgesetzt (vgl. Unterlage 14.2). Ziel der kohärenzsichernden Maßnahmen ist es, durch die Optimierung vorhandener Lebensräume innerhalb des bestehenden EU-Vogelschutzgebietes zu einer Stabilisierung der vorhandenen lokalen Populationen beizutragen. Im Zusammenhang mit diesen kohärenzsichernden Maßnahmen wird auch ein Teil der Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

Über die kohärenzsichernden Maßnahmen hinaus werden die für die Kompensation des Eingriffs notwendigen Ersatzmaßnahmen im Raum Gut Moor/Rönneburger Moor und im Wilhelmsburger Osten im Bezirk Harburg sowie in Curslack und Reitbrook im Bezirk Bergedorf umgesetzt.

- 1 E / CEF Sicherung und Verbesserung von Wachtelköniglebensräumen sowie Neuntöter-, Braunkehlchen- und Bluthänflinghabitaten im Moorgürtel

- 2 E Entwicklung von Wachtelköniglebensräumen auf dem Gauensieker Sand
- 3 E / CEF Entwicklung von offenen bis halboffenen, reich strukturierten Brutvogellebensräumen in Gut Moor
- 4 E / CEF Entwicklung von offenen bis halboffenen, reich strukturierten Brutvogellebensräumen im Westen und offenen Wiesenvogellebensräumen im Osten in Curslack
- 5 E / CEF Entwicklung von Wiesenvogellebensräumen im Bereich Allermöhe
- 6 E / CEF Entwicklung von Wiesenvogellebensräumen im Bereich Reitbrook einschließlich der Schaffung von strukturreichen Gewässerbiotopen
- 8 E / CEF Entwicklung von Wiesenvogellebensräumen im Bereich Wilhelmsburg.

Ziel der kohärenzsichernden Maßnahmen ist die Neuanlage von Wachtelköniglebensräumen auf dem Gauensieker Sand im Landkreis Stade in Niedersachsen bzw. die Sicherung und Verbesserung von Wachtelköniglebensräumen innerhalb des bestehenden Vogelschutzgebietes „Moorgürtel“ mittels Schaffung einer kleinräumigen Mosaikstruktur mit extensiv bewirtschafteten Grünlandbereichen, jungen Brachen, Sukzessionsflächen und Saumstrukturen mit Hochstaudenfluren. Aufgrund der sich ergänzenden Habitatansprüche von Wachtelkönig und Neuntöter lässt sich der erforderliche Umfang der Kohärenzsicherungsmaßnahmen für den Neuntöter in Verbindung mit den Maßnahmen für den Wachtelkönig im Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ realisieren. Die geplante Optimierung der Flächen für Wachtelkönig und Neuntöter durch die Entwicklung kleinflächiger mosaikartiger Strukturen mit wege- und gehölzbegleitenden, sonnenexponierten Hochstaudensäumen bei gleichzeitig extensiver Grünlandnutzung führt auch zu einer Entwicklung von Ersatzhabitaten für das Braunkehlchen und den Bluthänfling.

Die im Rahmen des vorliegenden Vorhabens für den Wachtelkönig erforderlichen Maßnahmen auf dem Gauensieker Sand werden im Zusammenhang mit den kohärenzsichernden Maßnahmen auch für den 2. und 3. Bauabschnitt der A26 umgesetzt. Hieraus ergibt sich eine Großflächigkeit der Gesamtmaßnahme, die eine weitere Optimierung bedeutet.

Über die kohärenzsichernden Maßnahmen hinaus werden im Naturraum der Untereifeliederung auch die für die Kompensation von Verlusten wertvoller Bereiche für Amphibien und avifaunistisch wertvoller Grünlandbereiche, die erheblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen sowie der Zerstörung von Lebensräumen der Europäischen Vogelarten notwendigen Ersatzmaßnahmen umgesetzt. Die wesentliche Maßnahme ist dabei die Umwandlung von bisher teils intensiv (im Wesentlichen Intensivgrünland mit Weidenutzung) oder teils bereits flächenhaft verbrauchenden landwirtschaftlich genutzten Flächen in artenreiche, extensiv genutzte Grünlandflächen. Bewirtschaftungsauflagen wie z.B. konkrete Mahdtermine, Beweidungsdichten, Ausschluss von Pflanzenschutzmitteln und Einschränkung der Düngung sowie Erhaltung und Wiederherstellung des Grabensystems auf großen zusammenhängenden, störungsarmen Flächen stellen die maßgeblichen Faktoren für die Entwicklung wertvoller Wiesenvogellebensräume dar. Den Lebensraumansprüchen einzelner

Vogelarten entsprechend werden zur Förderung der Strukturvielfalt Dornengebüsche, vielschichtige Strauchbestände mit Einzelbäumen, Hochstaudenfluren und Brachen entwickelt.

Die Maßnahmen 1 E, 3 E bis 6 E und 8 E stellen CEF-Maßnahmen dar und müssen so rechtzeitig umgesetzt werden, dass sie bei Baubeginn bzw. bei Betriebsbeginn die erforderliche ökologische Funktion übernehmen können, vgl. Ziffer 2.36.

Die weiteren Details ergeben sich insbesondere aus den Maßnahmenplänen (siehe Unterlage 12.3 und 12.4 des LBP) und den Maßnahmenblättern (siehe Unterlage 12.5 des LBP).

4.15.4 Bilanzierung

Mit dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan werden die prognostizierten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, bezogen auf die betroffenen Naturhaushaltsfunktionen, ermittelt und bilanziert. Die Bilanzierung der flächenhaften Verluste und der Funktionsbeeinträchtigungen für die jeweiligen Naturhaushaltsfunktionen mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kommt zum Ergebnis, dass die durch das Vorhaben bedingten Eingriffe, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild ohne entsprechende Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erheblich beeinträchtigen würden, durch die planfestgestellten Maßnahmen ausgeglichen werden. Methodik und Ergebnis der Bilanzierung sind nicht zu beanstanden. Für die Bilanzierung wurden zunächst auf Basis des Ist-Zustandes die zu erwartenden Verluste und deren Erheblichkeit verbal-argumentativ ermittelt. Sodann erfolgte die Ermittlung des Eingriffsumfanges und des daraus erwachsenden Kompensationsbedarfs nach einem Punktesystem, dem in Hamburg bewährten und anerkannten sogenannten Staatsrätemodell, vgl. im Einzelnen Tab. 53 des LBP. Hieraus leitete sich der geplante und planfestgestellte Ausgleichsbedarf ab, auf dessen Basis entsprechende Maßnahmen entwickelt und nach demselben System die dadurch erzielbaren Punkte ermittelt wurden. Ziel war die Erreichung mindestens desselben Punktwertes wie die Verluste-Punktwerte. Dieses ist vorliegend gelungen.

Die Kompensation sieht in der Zusammenfassung wie folgt aus:

- Hinsichtlich der Naturhaushaltsfunktion Boden erfolgen Aufschüttungen / Übererdungen (46,4 ha), Abgrabungen (12,1 ha), Vollversiegelung (25,4 ha) und Teilversiegelungen (4,4 ha). Diese erheblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen haben einen Wertverlust von insgesamt ca. 8,510 Mio. Pkt. zur Folge. Zur Kompensation werden auf ca. 38,6 ha im trassennahen Bereich Aufwertungsmaßnahmen umgesetzt sowie die Ersatzmaßnahmen 1 E bis 6 E und 8 E mit einer Gesamtgröße von ca. 209,4 ha durchgeführt. Damit wird auf den derzeit überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen durch die Entwicklung von artenreichem Feuchtgrünland und die hiermit verbundene Nutzungsextensivierung eine Verbesserung der Bodenfunktionen erreicht. Rechnerisch ergibt sich hierdurch eine Aufwertung von insgesamt ca. 9,415 Mio. Pkt. Der

Punkteüberschuss ergibt sich dadurch, dass die Maßnahmen gleichzeitig Kompensationserfordernisse für den Eingriff in die Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume abdecken und dementsprechend geplant werden mussten.

- In Bezug auf das Oberflächenwasser werden vorhandene Gewässer auf einer Länge von rd. 2 km verlegt und wichtige Gewässerläufe mehrfach gequert sowie kleinteilige Grabenstrukturen durch die Trasse der A26 zerschnitten bzw. überbaut. Durch die Neuanlage von Ersatzgewässern und deren barrierefreie Anbindung an das bestehende Gewässersystem sowie der Schaffung von Uferstrandstreifen werden die Beeinträchtigungen vollständig kompensiert. Die Bilanzierung erfolgt zusammen mit der Bilanzierung für die Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume.
- Bei Klima und Luft kommt es zu Veränderungen der kleinklimatischen Verhältnisse sowie zu einem Funktionsverlust der Flächen als Kaltluftentstehungsgebiet und als lufthygienischer Ausgleichsraum. Während des Baubetriebs und durch den Straßenverkehr kommt es zu Emissionen von Stäuben und Luftschadstoffen. Überschreitungen der lufthygienischen Grenzwerte sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten, der klimaschonende Umgang mit den anfallenden Torfböden vermeidet zudem die Entstehung klimaschädlicher Gase. Insbesondere die trassenbegleitenden Pflanzmaßnahmen werden in Kombination mit den vorgesehenen Lärmschutzwänden die Beeinträchtigungen minimieren sowie beeinträchtigte Funktionen weitgehend ausgleichen. Erhebliche Beeinträchtigungen der bioklimatischen Ausgleichsfunktion des Gesamttraumes können ausgeschlossen werden. Eine Bilanzierung nach Punktwerten erfolgt gemäß Staatratemodell nicht. Der Ausgleichsbedarf wurde funktional ermittelt und kann durch die umfangreichen Pflanzmaßnahmen entlang der Trasse vollständig gewährleistet werden.
- Für die Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume entsteht durch Aufschüttungen und Übererdung (46,4 ha), Flächenumwandlung von terrestrischen in aquatische Lebensräume (10,7 ha) sowie Voll- (25,4 ha) und Teilversiegelungen (4,4 ha) ein Flächenverlust von ca. 86,9 ha. Weitere flächenhaften Beeinträchtigungen ergeben sich aus akustischen und optischen Störeffekten, Schadstoffbelastungen, Zerschneidungs- und Barriereeffekten zu, was insgesamt einen rechnerischen Ausgleichsbedarf von 9,987 Mio Pkt. ergibt. Diesen Beeinträchtigungen stehen Maßnahmen gegenüber, die eine Punktzahl von 10,043 Mio Pkt. erreichen

Die aufgrund der Beeinträchtigung der Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume planfestgestellten Maßnahmen gliedern sich in trassennahe Ausgleichs- und trassenferne Ersatzmaßnahmen, s. o. Innerhalb der trassennahen Ausgleichsmaßnahmen (ca. 43,4 ha, rechnerische Ausgleichsleistung von 1,388 Mio Pkt.) findet auch der erforderliche Ausgleich für die beeinträchtigten gesetzlich geschützten Biotope statt. Darüber hinaus wird die Zerschneidung faunistisch wertvoller Bereiche durch den Bau von fledermausgerechten Querungsbauwerken, der Grünbrücke als Vernetzungselement im Bereich des Biotopkorridors und einer MAQ-gerechten Ausgestaltung der Gewässerunterführung Untenburger Schleusengraben im Bereich bedeutender Flugrouten von Fledermäusen sowie der bedeutenden Wanderbewegungen von

Fischotter, Biber, Amphibien und sonstiger planungsrelevanter Tierarten weitgehend kompensiert.

Da nach der Umsetzung der trassennahen Ausgleichsmaßnahmen noch Kompensationsdefizite bestehen bleiben, werden die beeinträchtigten Funktionen und Werte an anderer Stelle überwiegend durch die Entwicklung extensiver Grünlandflächen als Lebensraum für dort vorkommende Tier- und Pflanzenarten ersetzt. Bei den zu entwickelnden Bereichen handelt es sich weitestgehend um Flächen, auf denen neben Ubiquisten nur noch einige typische Arten vorkommen. Damit werden diese Flächen nach Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherung zurückgehender und gefährdeter Arten von Bedeutung sein. Um die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichwertiger Weise herzustellen, werden auf einer Gesamtfläche von ca. 151,9 ha Maßnahmen zur Entwicklung von artenreichen Wiesen und Weiden mit großer Bedeutung für die Avifauna umgesetzt. Auf diesen Flächen werden gleichzeitig die artenschutzrechtlich erforderlichen CEF-Maßnahmen umgesetzt. Die Flächen liegen in den Bezirken Harburg (Gut Moor, 3 E), Bergedorf (Curslack, 4 E; Allermöhe, 5 E; Reitbrook, 6 E) und Hamburg-Mitte (Wilhelmsburg, 8 E) und sind entsprechend dem Eingriffsraum dem Naturraum der Unterebniederung zuzuordnen.

Über den rein rechnerischen Ausgleich hinaus findet im Bereich der trassennahen Maßnahmen sowie vor allen Dingen im Bereich der Ersatzmaßnahmen ein funktionaler Ausgleich / Ersatz für die verlorengegangenen Lebensräume statt. Die Entwicklung von artenreichen, extensiv genutzten Wiesen und Weiden im Zusammenhang mit der Wiederherstellung eines intakten Grabensystems mit der Gesamtlänge von ca. 54.300 lfm, der Anlage von Flachwasserzonen und Kleingewässern (ca. 1,2 ha), der Förderung von flächenhaften feuchten Hochstaudenfluren (ca. 13,7 ha) sowie grabenbegleitenden Uferstaudenfluren und Röhrichten (ca. 6.950 lfm) und der Entwicklung von ca. 3,5 ha Gehölzstrukturen dient der Entwicklung großflächiger Bereiche für eine naturraumtypische Fauna. Somit können die durch das Vorhaben in Anspruch genommenen 19,4 ha wertvolle Lebensräume für Amphibien, 7,2 ha wertvolle Lebensräume Heuschrecken, 17.000 lfm Gräben als Lebensraum für Fische und Entwicklungsgewässer für Libellen sowie 13 ha wertvoller Lebensraum für Reptilien in vollem Umfang kompensiert werden.

Die folgende Darstellung stellt die Lebensraumverluste den Maßnahmen zur Wiederherstellung von Lebensräumen für die einzelnen Faunengruppen gegenüber:

Lebensraumverluste	Maßnahmen
Amphibien	
- 17.000 lfm Gräben mit überwiegend geringer Bedeutung	- Wiederherstellung eines wertvollen intakten Grabensystems von insgesamt 54.300 lfm
- 18 wertvolle Laichgewässer (Still- und Fließgewässer)	- Anlage von 1,2 ha Flachwasserzonen und Kleingewässern
- 19,4 ha wertvolle Landlebensräume	- Entwicklung von 154 ha extensiv genutztem, artenreichem Grünland mit 13,7 ha

	feuchten Hochstaudenfluren und 6.950 lfm grabenbegleitenden Uferstaudenfluren und Röhrichten
Fische	
- Verfüllung von Teilabschnitten der Moorwetterern und der Obersten Untenburger Wetterung - 17.000 lfm Gräben mit überwiegend geringer Bedeutung	- Verlagerung der Moorwetterern und der Obersten Untenburger Wetterung - Wiederherstellung eines wertvollen intakten Grabensystems von insgesamt 54.300 lfm
Reptilien	
- 13 ha wertvolle Lebensraumkomplexe mit Grünland, Ruderalfluren und Grabenstrukturen	- Entwicklung von 154 ha extensiv genutztem, artenreichem Grünland mit 13,7 ha feuchten Hochstaudenfluren und 6.950 lfm grabenbegleitenden Uferstaudenfluren und Röhrichten
Heuschrecken	
- 7,2 ha Grünland verschiedenster Ausprägung mit hoher Lebensraumbedeutung	- Entwicklung von 154 ha extensiv genutztem, artenreichem Grünland
Libellen	
- 17.000 lfm Gräben mit überwiegend geringer Bedeutung - 14 wertvolle Laichgewässer	- Wiederherstellung eines wertvollen intakten Grabensystems von insgesamt 54.300 lfm - Anlage von 1,2 ha Flachwasserzonen und Kleingewässern

- Durch das Vorhaben wird das historisch gewachsene Landschaftsbild überformt. Landschaftsprägende Einzelelemente gehen verloren und bestehende Sichtbeziehungen werden zerschnitten, wobei die optische Wahrnehmbarkeit der Trasse aufgrund der vorhandenen für die Erholung nutzbaren Wegebezüge im Wesentlichen nur im Nahbereich wirksam ist. Zudem wirkt sich das kontinuierliche verkehrsbedingte Hintergrundrauschen auch noch im weiteren Umfeld negativ auf das Landschaftserleben aus. Zur Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes wird die Trasse der A26 mit umfangreichen Pflanzmaßnahmen standortgerecht eingebunden und durch die Anpflanzung von wegebegleitenden Baumreihen das Landschaftsbild

durch landschaftsraumtypische Elemente gestaltet. Bezüglich der Landschaft werden die dauerhaften Wirkungen daher auf ein mittleres Maß reduziert und es verbleiben keine erheblichen Auswirkungen.

4.15.5 Biotopschutz

Durch das Vorhaben kommt es aufgrund von Flächeninanspruchnahme zu einer Zerstörung von gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen. Es handelt sich dabei um folgende durch das Vorhaben betroffene gesetzlich geschützte Biotope; angegeben sind sowohl der Umfang des Verlustes von insgesamt ca. 12,8 ha als auch der dem Verlust gegenüberstehende Ausgleich von insgesamt ca. 20,8 ha:

- Natürliche oder naturnahe Bereiche stehender Binnengewässer nach § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG sowie ein Brack gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 1 HmbBNatSchAG. Dem diesbezüglichen Verlust von 2.589 m² steht ein Ausgleich von 6.724 m² gegenüber.
- Sümpfe, Röhrichte, Großseggenrieder, seggen- und binsenreiche Nasswiesen nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG. Dem diesbezüglichen Verlust von 96.138 m² steht ein Ausgleich von 157.506 m² gegenüber.
- Bruch-, Sumpf- und Auenwälder nach § 30 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG. Dem diesbezüglichen Verlust von 9.415 m² steht ein Ausgleich von 12.072 m² gegenüber.
- Feldhecken und Feldgehölze nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 HmbBNatSchAG. . Dem diesbezüglichen Verlust von 20.317 m² steht ein Ausgleich von 20.594 m² gegenüber.

Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung folgender Biotope führen können, sind nach § 30 Abs. 2 S. 1 BNatSchG grundsätzlich verboten. Von den Verboten des Abs. 2 kann gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Dies ist vorliegend der Fall. Die Ausnahme wird zugelassen, weil die durch das Vorhaben bewirkte Beeinträchtigung durch entsprechende Maßnahmen sogar deutlich größeren Umfangs ausgeglichen wird. Die beeinträchtigten Biotope werden in Qualität und Flächengröße trassennah gleichartig hergestellt. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Maßnahmeblatt 24 A, in dem die einzelnen Maßnahmen detailliert beschrieben sind.

Darüber hinaus werden im Rahmen des allgemeinen Ausgleichs trassenfern eine Vielzahl weiterer Maßnahmen durchgeführt, die ebenfalls eine Kompensation hinsichtlich der gesetzlich geschützten Biotope leisten. Eine Bilanzierung wurde aufgrund der Trassenferne nicht vorgenommen und ist auch nicht notwendig, da die im Maßnahmeblatt 24 A aufgeführten Maßnahmen bereits für sich eine mehr als ausreichende Kompensation leisten.

4.15.6 Stellungnahmen und Einwendungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen samt Äußerungen der Vorhabensträgerin und die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt, soweit sie im vorstehenden Teil nicht bereits behandelt sind. Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die eine Nichtbetroffenheit erklären, ausschließlich Zustimmung enthalten, sich erledigt haben, lediglich Hinweise für die Vorhabensträgerin enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben, die diesbezüglichen Erwidierungen der Vorhabensträgerin liegen den Stellungnehmenden jedoch vor, so dass den Stellungnehmenden die Reaktion der Vorhabensträgerin auch ohne Wiedergabe im Beschluss bekannt ist.

- Es wird gefordert, die Autobahn in möglichst großen Bereichen aufzuständern, um nicht nur punktuell den Biotopverbund zu ermöglichen.

Vorhabensträgerin: *Eine Aufständigung der Autobahn ist wegen der etwa 10-fach höheren Kosten nicht verhältnismäßig und lässt sich aufgrund der naturräumlichen Ausstattung des Untersuchungsgebietes nicht begründen. Zudem müsste die Trasse bei einer Aufständigung höher über Gelände geführt werden als bisher geplant. Die Lärmschutzwände würden ebenfalls entsprechend höher gestaltet werden müssen. Eine Bepflanzung des Straßendamms wäre dann nicht mehr möglich, so dass die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes nicht kompensierbar wären.*

Im Zuge der Planung der A26 wurden die Auswirkungen des Eingriffs auf den Naturhaushalt umfassend ermittelt. Die hieraus abgeleiteten artenschutzrechtlich notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen wurden in den Unterlagen des LBP (U12.1) und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (U12.6) dargestellt. Um der unvermeidbaren Zerschneidungswirkung der A26 entgegenzuwirken, wurden für alle betroffenen artenschutzrechtlich relevanten Arten Querungshilfen konzipiert und die für eine Aufrechterhaltung der Austauschfunktionen notwendigen Dimensionierungen der Querungshilfen als Mindestanforderungen anhand der aktuellen Vorkommen der nachgewiesenen Arten festgesetzt.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Aufständigung der A26 verursachte, wie bereits seitens der Vorhabensträgerin ausgeführt, erheblich höhere Kosten und führte zu einer erheblich stärkeren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Die Bewältigung der Zerschneidungswirkung mittels der vorgesehenen Querungshilfen (Bauwerke K 26.14 Fledermausbrücke Nincoper Moorweg, K 26.29 Unterführung Moorwettern West, K 26.20 Fledermausbrücke Dritte Meile, 26.24 Unterführung Moorwettern Ost, K 26.22 Unterführung Moorburger Landscheide, K 26.21 Unterführung Moorburger Alter Deich, K 26.19 Unterführung Untenburger Schleusengraben, K 26.15B Tunnel Hafensbahn / Grünbrücke) ist damit die verhältnismäßigere Lösung.**

- Die für den Ausgleich und Ersatz geplanten Flächen stehen nicht miteinander in Verbindung, sie sind nicht Teil einer unzerschnittenen Landschaft, wie sie im hier überplanten Bereich der ehemaligen Aue der Elbe bisher noch vorhanden ist.

Vorhabensträgerin: *Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in demselben Naturraum der Untereibeniederung hergestellt. Dies entspricht den Anforderungen gem. §15 Abs. 2 BNatSchG. Somit kann sichergestellt werden, dass durch die geplanten Maßnahmen die Werte und Funktionen des betroffenen Naturraums gleichwertig wiederhergestellt werden können, auch wenn sich die einzelnen Maßnahmen nicht in direkter räumlichen Nähe zueinander und zum Eingriffsort befinden.*

Übergeordnetes Ziel für die Entwicklung der Kompensationsmaßnahmen stellt die Entwicklung von großflächigen, avifaunistisch wertvollen Bereichen dar. Dieses Kompensationsziel liegt in der Tatsache begründet, dass das Vorhaben vor allen Dingen zu negativen Beeinträchtigungen avifaunistisch wertvoller Bereiche führt. Um diesem Kompensationserfordernis Rechnung zu tragen, wurden im Naturraum der Untereibeniederung Flächen ermittelt, die im räumlichen Zusammenhang mit bereits avifaunistisch wertvollen Flächen entweder zu intensiv bewirtschaftet werden oder durch Nutzungsaufgabe bereits stark verbrachen und hierdurch von den typischen Vogelarten der Untereibeniederung nicht mehr als Lebensraum genutzt werden. Ein weiteres Kriterium stellt die Möglichkeit der Wiedervernässung dar, da die naturraumtypischen Wiesenvogelbestände auf stocheerfähiges Grünland mit hohen Grundwasserständen angewiesen sind.

Die Auswahl der Flächen für die Ersatzmaßnahmen ist vor diesem Hintergrund vor allem daran orientiert, die Situation der Avifauna mit Schwerpunkt Wiesenvögel im Naturraum der Untereibeniederung in seiner Gesamtheit zu optimieren. Hieraus ergibt sich unter anderem die Konkretisierung auf die Flächen 4 E und 5 E (überwiegend intensive landwirtschaftliche Nutzung, räumliche Nähe zu Flächen mit deutlich höheren Wiesenvogelbeständen, Möglichkeit der Wiedervernässung aufgrund geringer Geländehöhe, Lage innerhalb der mit Verordnung vom 10. Januar 2017 als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Allerhöher Wiesen), 6 E (räumliche Nähe zum EU - Vogelschutzgebiet „Die Reit“, die Fläche steht darüber hinaus in enger räumlicher Beziehung zu 5 E), 8 E (überwiegend intensive landwirtschaftliche Nutzung, Möglichkeit der Wiedervernässung, räumliche Nähe zu anderen Ersatzmaßnahmen mit Entwicklungsziel Wiesenvogelschutz, Lage innerhalb des mit Wirkung vom 28. Januar 2014 ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes Wilhelmsburger Elbinsel). Insgesamt stellt das Maßnahmenkonzept somit die geeignetsten Flächen für eine Optimierung der Lebensräume für Wiesenvögel in der Untereibeniederung dar.

Bedingt durch die vorhabenspezifischen Auswirkungen und die Reichweite der optischen und akustischen Störeffekte von bis zu 500 m stellt die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen in räumlicher Nähe zum Eingriffsvorhaben keine bestmögliche Kompensation dar. Eine Beeinträchtigung der Maßnahmenflächen durch die vorhabenbedingten akustischen und optischen Störwirkungen des Vorhabens lässt eine Entwicklung zu avifaunistisch wertvollen Flächen nicht zu. Die Hauptkriterien für die Auswahl der Maßnahmenflächen Großflächigkeit, Ungestörtheit, Möglichkeit der Wiedervernässung, Potenzial als wertvoller Lebensraum für Avifauna wären durch trassennahe Ausgleichsmaßnahmen

nicht gewährleistet. Aus diesem Grund sind die gewählten Ersatzmaßnahmen für die Kompensation des Eingriffs entwickelt worden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabensträgerin. Die Vorhabensträgerin stellt ausführlich und überzeugend dar, dass gerade die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gewählt wurden, die eine bestmögliche Kompensation innerhalb des Naturraumes „Unterebeneniederung“ bieten. Der Nachteil, dass mehrere Maßnahmenflächen nicht in direkter räumlicher Nähe zueinander liegen, wird durch die Vorteile der gewählten Flächen deutlich aufgewogen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass gerade die hohen und naturschutzrechtlich notwendigen Ansprüche der Vorhabensträgerin an „Großflächigkeit, Ungestörtheit, Möglichkeit der Wiedervernässung [und] Potenzial als wertvoller Lebensraum für Avifauna“ dazu führen, dass lediglich wenige Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im betroffenen Naturraum in Betracht kommen. Damit ist eine einzige zusammenhängende Fläche für alle erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht möglich und auch nicht notwendig. Im Übrigen wird bezüglich der Wertigkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf die nachvollziehbaren Ausführungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans verwiesen.

- Das Alter der überplanten Hecken- und Gebüschstrukturen ist bei der Kompensation nicht berücksichtigt worden. Dies hätte z. B. dadurch erfolgen können, dass man im Vorfeld entsprechende Strukturen angelegt hätte. Das Gleiche gilt für Gewässer.

Vorhabensträgerin: Gem. der Hinweise zur Handhabung des Staatsrätemodells (Umweltbehörde / Naturschutzamt v. 12.07.1999) stellt die Entwicklungsdauer von Biotoptypen einen wertgebenden Faktor dar. Das Alter der überplanten Strukturen wird somit über den Biotopwert berücksichtigt und damit in dem nach Staatsrätemodell errechneten Kompensationsumfang mit bilanziert. Sofern artenschutzrechtlich erforderlich, werden entsprechende Ersatzstrukturen bereits vor Eintreten der Beeinträchtigung funktionsfähig hergestellt. Die Bewertung von Gewässern erfolgt über ihre Bedeutung als Lebensraum (vgl. U12.1, S. 48). Der Biotopwert wurde entsprechend bei der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt. Dieser Vorgehensweise entsprechend findet die Berücksichtigung von Gewässerlebensräumen auch bei der Ermittlung von Kompensationsmaßnahmen statt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hält die Begründung und Vorgehensweise der Vorhabensträgerin für plausibel. Die Berücksichtigung des Alters über den Biotopwert ist auch der Sache nach nicht zu beanstanden und entspricht der Systematik des Staatsrätemodells.

- Es ist nicht berücksichtigt bzw. quantifiziert worden, wie viele Insekten, Vögel usw. durch Kollision mit Autos auf der geplanten Autobahn getötet werden und damit im Naturhaushalt wegfallen.

Vorhabensträgerin: Die A26 dient hauptsächlich der Bündelung vorhandener Verkehre z.B. auf der

B 73 und dem Obstmarschenweg. Auf den betrachteten Süderelberaum bezogen werden somit voraussichtlich nach Inbetriebnahme der A26 nicht mehr Insekten oder Vogel durch Kollision getötet werden als in der aktuellen Situation. Eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, ist somit nicht zu erkennen.

Das Kollisionsrisiko ist in der Barriere- und Zerschneidungswirkung der A26 subsummiert. Aufgrund der vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Wildschutzzäune, Kleintier- und Amphibienschutzanlagen, Lärmschutzwände) wird das Risiko von Kollisionen soweit es geht vermindert. Gleichwohl sind vereinzelte Tierkollisionen im gesamten Trassenverlauf nicht auszuschließen, aber leider unvermeidbar. Anhand des vorhandenen Artinventars ist nicht abzusehen, dass es zu einer besonderen und markanten Häufung von Tierkollisionen kommen wird.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Kollisionsrisiko ist hinsichtlich der artenschutzrechtlich relevanten Tiere im Fachbeitrag Artenschutz untersucht und gewürdigt worden. Insoweit wird auf den Fachbeitrag sowie auf Ziffer 4.14 dieses Beschlusses verwiesen. Die insoweit ergriffenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Risikos von Kollisionen kommen jedoch sämtlichen Tieren zu Gute. Damit ist seitens der Planung das Notwendige getan. Ganz beseitigen lässt sich dieses Risiko nicht, eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollisionen lässt sich für artenschutzrechtlich relevante Tierarten bis auf die Zwergfledermaus jedoch nicht erkennen.

- Die Flächenversiegelung durch die Autobahntrasse soll nicht kompensiert werden.

Vorhabensträgerin: *Der LBP (Unterlage 12.1) führt in Kap. 4.3 auf, dass der erhebliche Eingriff durch die großflächige Versiegelung im Sinne der Eingriffsregelung nicht ausgeglichen werden kann, da eine Entsiegelung in gleichem Flächenumfang nicht durchgeführt werden kann. Gleichwohl wird aufgezeigt, dass durch großflächige Nutzungsextensivierungen eine Aufwertung der Naturhaushaltsfunktionen z.B. für Boden und Grundwasser an anderer Stelle die Möglichkeit bietet, die verloren gegangenen Werte und Funktionen zu ersetzen. Somit ist die Kompensation der Flächenversiegelung gewährleistet.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin, insbesondere aber auf die vorstehende Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwiesen.

- Obstbauern, die durch die Autobahnplanung einen Flächenverlust erleiden, sind bereits im Vorfeld Ersatzflächen und im Rahmen des Süderelbefonds Geldleistungen für Infrastrukturmaßnahmen u. a. zur Unterstützung der Entwicklung des Intensivobstbaus zur Verfügung gestellt worden. Diese Vorgänge haben massive negative Auswirkungen auf den Naturhaushalt und die lebensraumtypischen Tier- und Pflanzenarten, was von der Planung ignoriert wird.

Vorhabensträgerin: *Es wird darauf hingewiesen das sich der LBP in Kapitel 3 umfänglich mit den durch das Planvorhaben verursachten - negativen Auswirkungen auseinandersetzt. Der LBP leistet*

in diesem Kapitel eine detaillierte Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen und bewertet diese sowohl qualitativ als auch quantitativ. Der Einwendung, dass die Planunterlage die massiven negativen Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt ignoriert, kann somit nicht gefolgt werden. Weitere Planungen der Stadt Hamburg sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Einwendung betrifft Sachverhalte, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind und auch nicht durch Planfeststellungsbeschluss geregelt werden können. Die Planung kann nur die vorgefundene Sach- und Rechtslage berücksichtigen und die bestehenden Interessen und Belange abbilden sowie gewichten. Die Regelung der Flächennutzung entzieht sich dem Zuständigkeitsbereich des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde. Sie ist Gegenstand der Stadt- und Landschaftsplanung und wird durch Bauleitpläne geregelt.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Grundstücksankäufe auf freiwilliger Basis, das Zurverfügungstellen von Ersatzland sowie die Unterstützung des Obstanbaus seitens der Stadt Hamburg etc. sind dem Vorhaben nicht als dessen Folge zuzurechnen. Derlei Maßnahmen sind jederzeit durchführbar und unterliegen nicht der Planfeststellungspflicht, selbst soweit sie teilweise der Vorbereitung des Vorhabens gedient haben sollten, da dieses insoweit nur Anlass, nicht jedoch Rechtsgrund für diese Vorgänge gewesen wäre. Darüber hinaus sind diese Vorgänge längst nicht alle dem vorliegend planfestgestellten Vorhaben zuzuordnen, sondern Ausdruck des Bemühens der Stadt, die mit einer Vielzahl von Vorhaben und Umstrukturierungen seit vielen Jahren in diesem Raum verbundenen Folgen für den Obstanbau zu kompensieren, die gerade keine unmittelbare Verknüpfung mit einzelnen Vorhaben aufweisen und daher im unmittelbaren Zusammenhang mit diesen nur eingeschränkt den Beeinträchtigungen des Obstanbaus als Ganzem entgegengewirkt werden konnte und kann. Zudem hat die Stadt Hamburg aus eben diesem Grunde nicht nur mit den Obstbauern, sondern auch mit den Naturschutzvereinen intensive Verhandlungen geführt, um nicht nur den Obstanbau, sondern auch den Biotopverbund vor Ort zu gewährleisten und zu stärken. Auch die dort vereinbarten Maßnahmen haben mit den einzelnen Vorhaben nur bedingt etwas zu tun und dienen einer übergeordneten Kompensation losgelöst von Einzelvorhaben.

Deshalb bleibt es dabei, dass sämtliche mit dem Vorhaben konkret verbundenen Beeinträchtigungen des aktuellen Bestandes betrachtet und abgewogen werden mussten, nicht jedoch Vorgänge, die bereits stattgefunden haben und nicht erst unmittelbar vom vorliegend planfestgestellten Vorhaben veranlasst sind. Ebenso haben auch keine Maßnahmen zur Planung und Entwicklung eines überregionalen Biotopverbundes stattzufinden, die über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des vorhandenen Zustandes hinausgehen. Als Letztere sind hier insbesondere die planfestgestellten Querungshilfen zu nennen (Bauwerke K 26.14 Fledermausbrücke Nincooper Moorweg, K 26.29 Unterführung Moorwettern West, K 26.20 Fledermausbrücke Dritte Meile, 26.24 Unterführung Moorwettern Ost, K 26.22 Unterführung Moorburger Landscheide, K 26.21 Unterführung Moorburger Alter Deich, K 26.19 Unterführung Untenburger Schleusengraben, K 26.15B Tunnel Hafenbahn / Grünbrücke).

- Es fehlen Untersuchungen bzw. Planungen zu den lebensraumtypischen Biotoptypen mit ihrem Artenpotential

Vorhabensträgerin: *Der Einwendung kann nicht gefolgt werden. Im Rahmen des Planverfahrens wurde eine flächendeckende Biotopkartierung sowie umfassende Untersuchungen zu verschiedenen Tierartengruppen (Avifauna, Amphibien, Fledermäuse, Reptilien, Heuschrecken, Libellen) durchgeführt. Außerdem sind für die Artengruppen Fische und Großsäuger vorhandenen Unterlagen ausgewertet worden. Insgesamt liegt somit ein umfassender Überblick über Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume im Planungsraum vor.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie auf die entsprechenden Kartierungen verwiesen.**

- Es sind nicht für alle naturraumtypischen Arten(gruppen) Leitstrukturen angedacht worden.

Vorhabensträgerin: *Die Planung der Grünbrücke berücksichtigt die Lebensraumansprüche der im Biotopkorridor zu erwartenden Artengruppen, in dem sie als primär grünlandgeprägte Brücke aus dem Grünland kommt und auch im Grünland endet. Die Breite der Brücke wie auch ihre Ausgestaltung orientiert sich an den einschlägigen Regelwerken und gewährleistet einen hinreichenden und gefahrlosen Faunenaustausch über die A26. Die Grünbrücke besteht aus offenen Flächen und Gehölzinseln und Gehölzstreifen. Gehölzgebundene wandernde Arten können sich von Gehölz zu Gehölz fortbewegen, während die Tiere der offenen Flächen diese durchwandern können. Defizite hinsichtlich der Nutzbarkeit durch unterschiedliche Tiergruppen sind nicht gegeben. Arten mit Lebensraumansprüchen, die in dem Biotopkorridor nicht gegeben sind, werden auch die Grünbrücke nicht erreichen. So sind hier keine strikt an Wald gebundene Arten zu erwarten, da auch das Umfeld nicht von Wald geprägt ist. Tiere, die feuchtere Lebensräume bevorzugen, werden ohnehin statt einer Grünbrücke die geplanten und hinreichend dimensionierten Gewässerunterführungen einschließlich der Bermen nutzen.*

So stehen den Tieren, die potenziell den Biotopkorridor in Moorburg entlang wandern, drei weitere Querungshilfen zur Verfügung. Westlich der geplanten Grünbrücke sind auf etwa 1 km Breite drei Unterführungen geplant, die durch ihre großen Dimensionierungen den Tieren, speziell den feuchteliebenden Arten, als Wanderkorridor dienen können. Durch zwei der Unterführungen (Untenburger Schleusengraben und Moorburger Landscheide) werden Gewässer durchgeführt. Sie haben beide eine lichte Weite von 30 m. Somit wird durch vier Querungsbauwerke im Bereich des Biotopkorridors der Austausch der Fauna zwischen dem Norden und dem Süden aufrechterhalten.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Da die Ausstattung der Grünbrücke den angrenzenden Lebensraumtypen mit Ausnahme der aquatischen Lebens-**

räume entspricht, ist zu erwarten, dass die lebensraumtypischen Arten(gruppen) die Querungshilfe auch annehmen werden. Zudem stehen für bestimmte Arten(gruppen) auch die als Querungshilfen ausgestalteten Gewässerunterführungen mit ihren Bermen als Alternative zur Verfügung, vgl. LBP S. 165 ff, Maßnahmeblätter 11V, 20A und 25A).

- Welche Wirksamkeitskontrollen für das Funktionieren der Grünbrücke inklusive Hinterlandanbindung sind geplant?

Vorhabensträgerin: *Es wird durch Experten geprüft, ob die Vorgaben aus dem LBP und der Ausführungsplanung fachgerecht umgesetzt wurden.*

Planfeststellungsbehörde: **Da die Ausbildung der Grünbrücke den einschlägigen Regelwerken (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen MAQ) entspricht und deren Ausführung auf den zugrundeliegenden Plänen sowie im planfestgestellten Maßnahmeblatt 28A hinreichend bestimmt beschrieben wird, ist eine Kontrolle der fachgerechten Umsetzung ausreichend. Vgl. hierzu auch Ziffer 2.13.**

- Wurden die Ergebnisse der aktuellen Untersuchungen der BUE zu Torfböden berücksichtigt?

Vorhabensträgerin: *Für die Beurteilung der geplanten A26 wurden für die Naturhaushaltsfunktion Boden u.a. in einem Korridor von 165 m Breite 136 Bodenproben gezogen, um die wichtigsten Standort- und Profileigenschaften sowie die bodenkundliche Horizontabfolge zu ermitteln (BWS 2006). Sowohl die Methodik und Auswertung der Probennahme als auch die Bewertung der Bodenprofile in Hinblick auf die Bedeutung der Flächen für die Bodenfunktionen wurden mit der BUE/U abgestimmt. Diese flächenscharfe und projektbezogene Beurteilung der Böden im Untersuchungsgebiet wird allen Anforderungen einer fachlich qualifizierten Darstellung gerecht.*

Die Untersuchungen der BUE zu den Torfvorkommen in Hamburg – Verbreitung und Geschichte der Moorböden Hamburgs von Dez. 2015 - leistet demgegenüber einen grundsätzlichen Überblick über die Moore in ganz Hamburg. Für den Untersuchungsraum wird eine Differenzierung zwischen bedeckten Mooren nördlich der Moorwetteren und oberflächennahen Torfen südlich der Moorwetteren dargestellt. Die Aussagen zum Moorgürtel mit oberflächennahen Torfen sind soweit berücksichtigt worden.

Planfeststellungsbehörde: **Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Form des Einbezugs in die Abwägung war insoweit entbehrlich.**

- Das Vorhaben verursacht im Bauabschnitt 4 u.a. folgende gravierende Eingriffe, die mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ (DE 2524 - 402) und den Belangen des Natur-, Landschafts-, Arten- und Gewässerschutzes nicht vereinbar sind:

Direkte Überbauung und Inanspruchnahme von 19,8 ha Flächen, die innerhalb des Vogelschutzgebietes Moorgürtel liegen, dazu kommen Funktionsverluste durch Beeinträchtigungen (u.a. Verlärmung, visuelle Störreize). Insgesamt gehen somit ca. 55 ha an Vorrangflächen und potentiell geeigneten Flächen des Wachtelkönigs verloren. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile dar. Die für eine Ausnahme gemäß § 34 BNatSchG erforderlichen vorgesehenen kohärenzsichernden Maßnahmen sind quantitativ und qualitativ unzureichend.

Vorhabensträgerin: Die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes Moorgürtel sind in U14.1 dargestellt und als erheblich im Sinne des § 34 BNatSchG bewertet worden. Aus diesem Grund sind in U14.2 die Kriterien für eine Ausnahmeprüfung abgearbeitet worden. Auch die Darstellung der Kohärenzmaßnahmen und deren Ableitung erfolgt in U14.2.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 4.13 verwiesen.

- Aufgrund der dargelegten erheblichen und umfangreichen Eingriffe in den Moorgürtelraum für den Bau der A26 sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu leisten, die eine Kompensation im nahen räumlich funktionalen Zusammenhang leisten. Das Gros der im LBP für Ersatz vorgesehenen Flächen befindet sich zwar im selben Naturraum, nicht aber in räumlicher Nähe zum Eingriff. Dies wird mit dem Fehlen geeigneter Flächen begründet. Dabei sind östlich des Natur- und Vogelschutzgebietes Moorgürtel sehr wohl Gebiete vorhanden, die ein hohes Aufwertungspotential besitzen. Zu nennen wären u.a. die Bereiche „Im Kreetort“, „Große Wiesen“, „Im Gehege“ und „Am schwarzen Wege“, die westlich der A7 und südlich der Moorburger Landscheide gelegen sind. Diese Gebiete befinden sich in ausreichendem räumlichen Abstand von der Trasse, um keiner avifaunistisch unverträglichen Verlärmung ausgesetzt zu sein, grenzen andererseits aber unmittelbar an das beeinträchtigte Schutzgebiet Moorgürtel und könnten somit verlorengegangene Lebensräume in erreichbarer Entfernung ersetzen. Auf diesen Flächen findet sich ein Mosaik aus verschiedenen, mehr oder weniger brach liegenden Feuchtlebensräumen, denen ein großes Aufwertungspotenzial zugesprochen werden kann, zumal auf den Flächen immer wieder vereinzelte Wachtelkönigrufer kartiert wurden. Eine Störung durch freilaufende Hunde oder Katzen aus dem benachbarten Wohngebiet ist nicht zu erwarten, da breite Gräben die Siedlungsfläche von den nördlich liegenden Niedermooren abtrennen.

Vorhabensträgerin: Einer Entwicklung der oben genannten Bereiche als Kompensationsmaßnahmen kann aus naturschutzfachlicher Sicht nicht zugestimmt werden. Begründet ist dies zum einen mit der Tatsache, dass die Bereiche „Im Gehege“ und „Am schwarzen Wege“ bereits wertvolle Bereiche für die Avifauna darstellen (vgl. Karte 4 zur UVS) und somit eine Aufwertung der Flächen für die Avifauna nur noch sehr eingeschränkt möglich ist. Innerhalb der Bereiche „Im Kreetort“ und „Große Wiesen“ hat sich - aufgrund geringer Nutzungsintensität bzw. fehlender Nutzung - ein Mosaik aus unterschiedlichen Brachestadien entwickelt. Der hohe Anteil an gehölzbestandenen Biotopen

schließt hier eine Entwicklung zu Wiesenbiotopen aus. Die direkte Benachbarung zu Wohnbebauung, einer Kleingartenanlage und dem für die wohnungsnahen Erholungsnutzung intensiv genutzten Moorburger Hinterdeich / Moorburger Alter Deich wirkt sich zudem negativ auf störungsempfindliche Wiesenvögel aus.

Darüber hinaus ist die Vorhabensträgerin verpflichtet, für Ausgleichszwecke vordringlich Flächen der öffentlichen Hand zu verwenden. Die von der Einwenderin genannten Bereiche befinden sich hauptsächlich in Privateigentum in Streubesitz.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die fachliche Bewertung der trassennahen Flächen schließt eine Eignung für Kompensationsmaßnahmen aus den von der Vorhabensträgerin genannten Gründen aus. Dortige Kompensationsmaßnahmen würden entweder das Kompensationsziel nicht erreichen oder aber ihrerseits zu kompensierende Konflikte verursachen.

- Weitere geeignete Flächen befinden sich im östlichen Moorgürtel östlich der A7 und in dem zur Alten Süderelbe hin verlaufenden Grünlandkorridor.

Vorhabensträgerin: *Eine Entwicklung der oben genannten Bereiche als Kompensationsmaßnahmen kann aus naturschutzfachlicher Sicht nicht zugestimmt werden, da diese Flächen einem hohen Störungspotential aus den benachbarten Gewerbeansiedlungen, der A7 und der Hafenbahn unterliegen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die fachliche Bewertung der trassennahen Flächen schließt eine Eignung für Kompensationsmaßnahmen aus den von der Vorhabensträgerin genannten Gründen aus. Dortige Kompensationsmaßnahmen würden das Kompensationsziel nicht erreichen.

- Im Raum Gut Moor südlich Großmoordamm, westlich Kanzlershofer Weg traten auch in 2012 und 2011 auf Hamburger Gebiet 3 Rufer des Wachtelkönigs auf. Die Grünländer sollten daher vorrangig für den Wachtelkönig erhalten und entwickelt werden. Eine Anpflanzung von Bäumen und Büschen um hier u. a. Ausgleich für den Neuntöter zu schaffen stellt möglicherweise eine Verschlechterung des Habitats für den Wachtelkönig dar, auch wenn dies nur randlich geplant ist. Diese Maßnahmen sind vor dem Hintergrund des Vorkommens des Wachtelkönigs kritisch zu überprüfen.

Vorhabensträgerin: *Anpflanzungen von Gehölzen sind nur am westlichen und südlichen Rand der 48,5 ha großen Fläche geplant. Es verbleibt ausreichend Lebensraum für den Wachtelkönig. Zudem ist der Wachtelkönig während der Mauserzeit auf hochwüchsige Strukturen angewiesen, in denen er sich verstecken kann, während er durch die Mauser flugunfähig ist.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen, die nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar begründen, warum der vermutete Konflikt ausgeschlossen werden kann, vgl. auch Ziffer 4.14.6.6.3.

- Wie die Gegenüberstellung in den Tabellen 36 und 37 (Verlust bzw. Beeinträchtigung planungsrechtlich gesicherter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere) deutlich aufzeigt, wurde das Aufwertungspotenzial für Pflanzen und Tiere in der Vergangenheit überschätzt, sodass auch hier der bisher vorgesehene Ausgleich für das vorliegende Vorhaben nicht ausreicht.

Im vorliegenden LBP wird in Tabelle 40 (S. 182 f.) das durchschnittliche Aufwertungspotenzial mit 4 Punkten angegeben. Dieses Potenzial sollte nachvollziehbar für die Flächen dargestellt werden, z.B. in einer ähnlichen Darstellung wie Tabelle 36 mit Istzustand Punkte und Planzustand Punkte.

Vorhabensträgerin: *Maßgeblich ist die Differenz zwischen dem aktuellen Bestandwert und dem Zielwert, der aufgrund der Überbauung der Maßnahmenfläche durch die A26 nicht mehr erreicht werden kann. Es ist der aktuelle Bestandwert der Fläche und die Differenz zum nicht mehr erreichbaren Zielwert zu kompensieren. Es wird also auf den Punktwert der aktuellen Biotopkartierung der Differenz-Punktwert zum Zielwert aufgeschlagen. Hierdurch wird der langfristig angestrebte Wert der bestehenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Eingriffsbeurteilung berücksichtigt. In der Unterlage zur 1. und 2. Planänderung wird nunmehr für die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen von einem Aufwertungspotenzial von 2 Pkt./m² bis 4 Pkt./m² für die Naturhaushaltsfunktion Boden bzw. einem Aufwertungspotenzial von 2 Pkt./m² bis 5 Pkt./m² für die Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume ausgegangen. Dies ist begründet mit der Tatsache, dass das Aufwertungspotenzial auf den Maßnahmenflächen innerhalb des Moorgürtels mit 2 Pkt./m² eingestuft wurde. Es erfolgt somit keine durchschnittliche Aufwertung von 4 Pkt./m² mehr, sondern eine der jeweiligen Fläche entsprechende Aufwertung.*

Planfeststellungsbehörde: Insoweit war im Rahmen der Beschlussfassung nichts zu veranlassen. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen sowie auf die in Bezug genommenen Unterlagen und die Darstellung von Eingriff und Kompensation im einleitenden Teil verwiesen.

- In der Bilanzierung der Verluste bei den bestehenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird zudem der Zeitfaktor nicht beachtet. Die planfestgestellten Ausgleichsflächen sind vor einiger Zeit hergerichtet und dann gepflegt worden, und einige hatten bisher noch nicht die angestrebten und planerisch notwendigen Wertigkeiten erreicht. Durch den jetzt geplanten Eingriff fängt also für einige Flächen dann die Aufwertung wieder bei „Null“ an. Demnach kommt es zu einem erneuten Zeitverlust

für diese Flächen. Es ist zu fordern, dass der Ausgleich für bestehende Ausgleichsflächen als vorgezogener Ausgleich (wie CEF) zu handhaben ist.

Vorhabensträgerin: Entsprechend dem in Kap. 3.2 des LBP dargestellten Sachverhalt handelt es sich bei den planrechtlich gesicherten Ausgleichsflächen, die durch die geplante A26 in Anspruch genommen oder beeinträchtigt werden, überwiegend um als extensives Grünland herzurichtende Flächen. Der Ersatz für diese Werte und Funktionen wird im Zusammenhang mit der Kompensation des Gesamteingriffs geleistet, da der Schwerpunkt der Ersatzmaßnahmen ebenfalls in der Entwicklung von großflächigen, extensiv genutzten Grünlandbereichen liegt (vgl. Kap. 4.4). Die Ausgleichsflächen für die CEF-Maßnahmen, die sich aus dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag ableiten, müssen alle vorzeitig funktionell hergerichtet werden. Da es sich um CEF-Maßnahmen handelt, darf gemäß ihrer Definition eine Unterbrechung der beeinträchtigten Funktion nicht eintreten. Auf diesen Flächen werden auch die Beeinträchtigungen der bereits planrechtlich gesicherten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, so dass hier kein Ausgleichsdefizit entstehen kann.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Danach werden die bereits planrechtlich gesicherten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - wenngleich Ausgleichsmaßnahmen, die nicht artenschutzrechtlich geboten sind, nicht notwendigerweise vorgezogen umgesetzt werden müssen - im Rahmen der CEF-Maßnahmen kompensiert. Im Übrigen wird auf die Darstellung von Eingriff und Kompensation im einleitenden Teil verwiesen.

- 9 der 22 für die Entwicklung von Wachtelkönig- bzw. Neuntöterhabitaten vorgesehenen Flächen sind auch im Pflege- und Entwicklungsplan (2010) für das NSG Moorgürtel als mögliche Flächen zur Kohärenzsicherung beschrieben. Dabei handelt es sich um die 5 städtischen Flächen zuzüglich 4 weiterer als Weide genutzter Flächen. Damit folgt der LBP nur in Teilen dem Pflege- und Entwicklungsplan, der weitere Kohärenzflächen vorsieht, die nicht in die aktuelle Planung einbezogen wurden. Es handelt sich um die Flurstücke 106 (östlicher Teil), 254 und 255. Auf diesen Flächen wird zurzeit Weidehaltung auf Vertragsnaturschutzbasis betrieben.

Vorhabensträgerin: Der Pflege- und Entwicklungsplan für das Naturschutzgebiet Moorgürtel in der verabschiedeten Fassung aus dem Jahr 2011 sieht bereits Flächen für kohärenzsichernde Maßnahmen für die geplante A26 vor. Die Flächenvorschläge hatten zu diesem Zeitpunkt empfehlenden Charakter ohne Berücksichtigung eigentumsrechtlicher Gegebenheiten. Um die Umsetzung der kohärenzsichernden Maßnahmen unter eigentumsrechtlichen Gesichtspunkten absichern zu können, werden in den vorliegenden Planunterlagen ausschließlich Flächen der FHH als Ersatzmaßnahmen herangezogen. Der LBP greift hierbei ausschließlich auf Flächen zurück, die im Pflege- und Entwicklungsplan für das Naturschutzgebiet Moorgürtel als Vorranggebiet oder als Entwicklungsgebiete für den Wachtelkönig gekennzeichnet sind.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entscheidend ist, dass die gewählten Maßnahmen mit hinreichend hoher Wahrscheinlichkeit die Kohärenz des Europäischen Vogelschutzgebietes wahren. Dies ist vorliegend der Fall (siehe hierzu Ziffer 4.13 sowie die FFH-Ausnahmeprüfung U14.2). Im Übrigen gebietet der Schutz des Eigentums gemäß Art. 14 Abs. 1 GG, Kohärenzsicherungsmaßnahmen vorrangig auf Grundstücken zu verwirklichen, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen. Im Übrigen wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Dass die Eingriffe in das Landschaftsbild durch die getroffenen Maßnahmen kompensiert werden können, wird für nicht zutreffend und nicht haltbar erachtet.

***Vorhabensträgerin:** Wie eine vorhabenspezifisch durchgeführte Visualisierung deutlich gemacht hat, ist die Trasse nur von wenigen, ausschließlich trassennahen Standorten wahrnehmbar. Die geplante Eingrünung greift landschaftstypische Strukturen wie wegebegleitende Baumreihen und Erlenenbestände auf und erreicht mit der Gehölzpflanzung im Böschungsbereich der A26 eine Einbindung des technischen Bauwerkes in die Landschaft.*

Planfeststellungsbehörde: Dass jedwede Maßnahme zur Minderung sowie zur Kompensation des Eingriffs in das Landschaftsbild die Anwesenheit der neuen baulichen Anlage nicht gänzlich unbemerkbar werden lässt, liegt auf der Hand. Dieser Maßstab darf jedoch auch nicht angesetzt werden. Zu fragen ist vielmehr danach, ob die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch das neue Bauwerk durch die getroffenen Maßnahmen als so erheblich gemildert anzusehen sind, dass dieses nicht mehr als erheblich störend wahrgenommen wird, sondern sich in die bestehenden Landschaftsstrukturen eingliedert. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die umfangreichen, das Landschaftsbild wieder herstellenden Maßnahmen gelungen.

- S. 46 Wasserspeicherbecken, S. 97 (Erdkröten in Frostschutzbecken): Die BUE beauftragt regelmäßig ein Monitoring (Vegetation, Amphibien, ev. auch Libellen) für diese Becken. Wurden die Monitoringberichte zu den Ausgleichsmaßnahmen an diesen Becken für den LBP berücksichtigt? Die Aussage zu Erdkröten in Teichen zur Frostschutzberechnung im LBP ist sehr spekulativ und die Monitoringberichte der BUE zu diesen Becken widersprechen dieser Aussage eher.

***Vorhabensträgerin:** Die im LBP getroffenen Aussagen zum Amphibienbestand im Planungsraum beruhen auf umfangreichen Untersuchungen aus den Jahren 2003, 2006, 2010 und einer Plausibilitätskontrolle für den Moorfrosch aus dem Jahr 2016. In diesem Zusammenhang wurden immer die Daten aus der BUE/Naturschutzamt zum Amphibienbestand im Planungsraum ausgewertet. Ergänzend hierzu wurden 2017 Kartierungen der spätlaichenden Amphibien (Teichfrosch, Seefrosch, Laubfrosch und Molche) durchgeführt.*

Die auf Seite 46 des LBP getroffenen Aussagen beziehen sich auf die grundsätzliche Bedeutung der Wasserspeicherbecken als aquatischer Lebensraum. In diesem Kapitel zur Naturhaushaltsfunktion Wasser / Oberflächengewässer werden noch keine einzelgewässerbezogenen Aussagen getroffen. Die an dieser Stelle getroffenen Aussagen sollen auf die grundsätzliche Bedeutung hinweisen, die derartige Gewässer trotz ihrer obstlichen Funktion für Amphibien haben.

Eine detaillierte Darstellung der Amphibienbestände im Untersuchungsgebiet folgt ab Seite 67 (auf Seite 97 wurden keine Aussagen zu Erdkröten getroffen). Diese Darstellung bezieht auch die Daten der BUE / Naturschutzamt ein. Auf der Grundlage umfassender Untersuchungen und der Auswertung von vorhandenen Daten (einschließlich der Daten der BUE / Naturschutzamt) konnte nachgewiesen werden, dass die sehr anpassungsfähige Erdkröte die anthropogen geschaffenen Teiche für die Frostschutzberegnung zum Abbläuen nutzt. Vor diesem Hintergrund wurde dargestellt, dass seit 2009 in vergleichbarem Umfang das breite Spektrum an Land- und Wasserlebensräumen im Gebiet für die Erdkröte die Möglichkeit zum Aufbau von großen Laichgesellschaften darstellt. Der Einwand, dass die Aussage zu Erdkröten in Teichen zur Frostschutzberegnung im LBP sehr spekulativ ist, kann somit nicht gefolgt werden.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat dargelegt, dass Nachweise der Erdkröte vorliegen. Die entsprechenden Aussagen im LBP sind damit nicht spekulativ, sondern beziehen sich auf konkrete Untersuchungen.

- Verwendung von Punktwerten nach Staatsrätemodell (STRM): Weder im STRM selbst noch in den Hinweisen zur Handhabung des Staatsrätemodells (FHH - UMWELTBEBÖRDE 1999) ist die Verwendung von Punktwerten zwischen den vom STRM vorgegebenen Punktwerten vorgesehen. Im vorliegenden LBP werden jedoch die Punktwerte 5, 7, 9 und 11 verwendet (z.B. Tab 27, S. 112), die gibt es im STRM nicht. Wenn es sich um Modifikation/Absprachen zum STRM handelt, dann sind diese aus der zugänglichen Literatur nicht ausreichend nachvollziehbar. Diese Abweichungen sind zu erläutern und ggf. das Protokoll der Absprache mit der BUE dazu anzufügen, oder die Bewertung ist nach dem STRM durchzuführen.

Vorhabensträgerin: *Das Staatsrätemodell stellt einen Bewertungsrahmen für die rein quantitative Bewertung einzelner Flächen in Hinblick auf die Naturhaushaltsfaktoren Boden sowie Pflanzen und Tiere dar. Die einzelnen Wertstufen sind hierbei als ein Orientierungsrahmen zu sehen, der vor allen Dingen in den oberen Wertstufen erhebliche Spannen aufweist. In der vorliegenden Planunterlage wurde - in Abstimmung mit der BUE/ Abteilung Naturschutz - eine feinstufigere Bewertung vorgenommen, um den Flächen sowohl im Bestand als auch in der zu erwartenden Beeinträchtigung nach Umsetzung der Planung in ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt gerecht zu werden. Vor allen Dingen das für das konkrete Vorhaben und den speziellen Planungsraum spezifisch erarbeitete Modell der flächenhaften Beeinträchtigungen kann in den Wertstufen des STRM nicht sinnvoll wiedergegeben werden. Eine Modifikation ist vor diesem Hintergrund fachlich geboten und zudem auch methodisch möglich.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bei dem Staatsrätemodell handelt es sich um ein von der Stadt Hamburg, BUE (der damaligen Umweltbehörde) entwickeltes Modell handelt, das zwar bewährt ist, dessen Anwendung Modifikationen aber nicht ausschließt, zumal wenn es sich um solche handelt, die im Einzelfall eine noch genauere Betrachtung der umweltfachlichen Gegebenheiten zulässt. Dies wäre, da gutachterlich mit der hierdurch möglichen und der Aufgabe noch mehr gerecht werdenden Feinjustierung begründet, grundsätzlich auch ohne Abstimmung mit der BUE möglich. Diese ist hier jedoch sinnvollerweise erfolgt und bietet somit die zusätzliche Gewähr einer zutreffenden Bewertung, die im Übrigen auch nicht umweltfachlich nachteilig ist.

- Die gleichzeitige Mahd großer zusammenhängender Flächen ist auszuschließen. Wie wird konkret sichergestellt, dass nicht große zusammenhängende Flächen gleichzeitig gemäht werden? Es sind verschiedene Nutzer, soll das Wetter sie alle steuern? Wie geht das konkret?

Vorhabensträgerin: Für die Grünlandflächen werden Bewirtschaftungsverträge mit dem Naturschutzamt abgeschlossen, die konkrete Vorgaben zur Durchführung der Mahd machen. Die Flächen werden zudem durch avifaunistische Kartierungen begleitet, sodass die einzelnen Flächen in Abhängigkeit vom jeweiligen Brutfortschritt auf den Flächen für die Mahd freigegeben werden. Die gleichzeitige Mahd großer zusammenhängender Flächen kann hierdurch ausgeschlossen werden.

Planfeststellungsbehörde: Durch den Abschluss entsprechender Bewirtschaftungsverträge wird die gleichzeitige Mahd großer zusammenhängender Flächen ausgeschlossen werden können. Hierüber wacht die zuständige Behörde.

- Durch die 1. Planänderung verändern sich die Angaben in Bezug auf die Bewertung der bau- und anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter sowie die Eingriffs- /Ausgleichsbilanzierung im Erläuterungsbericht und im LBP deutlich. Diese sind in Teilen nicht nachvollziehbar und daher erläuterungsbedürftig. Dies betrifft z.B. die baubedingte vorübergehende Inanspruchnahme von zuvor 44,3 ha, geändert in 73,8 ha.

Vorhabensträgerin: Die deutliche Vergrößerung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme resultiert vor allen Dingen aus der großflächig erforderlichen Baustelleneinrichtung im Bereich des Trogbauwerkes südlich der geplanten Vernetzungselementes (Grünbrücke), der temporären Flächeninanspruchnahme für die dezentral entlang der Trasse gelegenen Porenwasserreinigungsanlagen sowie der erweiterten Flächeninanspruchnahme im Bereich Hinterdeich/Moorwettern/A26, im Bereich des Beregnungsteiches östlich vom Moorburger alten Deich und im Bereich westlich Ninco-per Moorweg.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist insoweit entbehrlich. Die Darstellung in den Planänderungsunterlagen erläutern die Auswirkungen in hinreichender Weise. Nichts anderes gilt auch für die veränderte Eingriffsbilanzierung, die – ausweislich der einleitenden Ausführungen zu diesem Abschnitt – eine auskömmliche Kompensation vorsieht.

- Durch die Überbauung für Fahrbahn und Nebenbauwerke der A26 gehen 56,1 ha Flächen vollständig verloren. Durch die 1. Planänderung wurde dies geändert in 25,7 ha.

Vorhabensträgerin: *Die deutliche Verringerung der Fläche, die dauerhaft versiegelt wird, ist begründet in einer fehlerhaften Interpretation der Datenauswertung im LBP 2012. Es wurde damals die gesamte Fläche der A7 im Planungsabschnitt vollumfänglich als zu versiegelnde Flächen aufgeführt, obwohl diese bereits versiegelt ist und im Bereich der A7 nur kleinflächig zusätzliche Flächen versiegelt werden.*

Die Änderung stellt insoweit vielmehr eine Richtigstellung dar. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist insoweit entbehrlich.

- Einschränkung der Bodenfunktionen durch Schadstoffeinträge: Die Veränderung der Standortverhältnisse und Einschränkung der Bodenfunktionen durch bau- und betriebsbedingte Schadstoffeinträge durch Abgase, Stäube, Spritzwasser und Taumittel wurde bisher mit 1.892.109 Punkten bewertet, durch die 1. Planänderung wurde dies geändert in 180.306 Punkte.

Vorhabensträgerin: *Die deutliche Reduzierung der Beeinträchtigung der Bodenfunktion durch Schadstoffeinträge ist begründet durch den Bau von Lärmschutzwänden auf einem deutlich längeren und teilweise beidseitigen Abschnitt der A26. Die Ausbreitung von Schadstoffen (Spritzwasser, Taumittel etc.) ist hiermit erheblich eingeschränkt.*

Die Anpassung resultiert aus einem für das Schutzgut positiven Nebeneffekt des verbesserten Schallschutzes. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde war insoweit entbehrlich. Es wird zusätzlich auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen, die ihre Begründung in den geänderten Antragsunterlagen finden.

- Durch die 1. Planänderung kommt es zu einem reduzierten Ausgleich. Von vormals ca. 170 ha verbleiben ca. 152 ha Maßnahmen zur Entwicklung von artenreichen Wiesen und Weiden mit großer Bedeutung für die Avifauna. Die Maßnahme Altengamme 7E ist gestrichen.

Vorhabensträgerin: *Der LBP stellt in Kap. 3.1.4.1 ausführlich dar, welche bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. In Hinblick auf die flächenhaften Beeinträchtigungen wird zum Thema Barrierewirkung / Zerschneidung deutlich gemacht, dass durch den Bau eines Vernetzungselementes (Grünbrücke), die zwei 30 m breiten Brückenbauwerke*

zur Querung der Moorburger Landschaftsdeide und der Obersten Untenburger Wetterung sowie das Brückenbauwerk über den Wirtschaftsweg Moorburger Alter Deich eine maßgebliche Vermeidung der Barriere- und Zerschneidungswirkungen im Bereich des Biotopverbundkorridors Moorburg erreicht wird. Hiermit ist eine Reduzierung des Gesamteingriffs im Vergleich mit der Planunterlage von 2012 verbunden. Die Maßnahme 7E ist vor diesem Hintergrund sowohl quantitativ bei Anwendung des Staatsrätemodells als auch qualitativ nicht mehr erforderlich.

Planfeststellungsbehörde: Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde war auch insoweit entbehrlich. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Die Einrichtung einer Umweltbegleitung wird begrüßt. Handelt es sich dabei auch um eine ökologische Baubegleitung mit entsprechend weitreichenden Befugnissen? Wichtig dabei: Die Vereinbarungen und Anordnungen, die aus naturschutzrechtlichen Gründen zu treffen sind, sind in jedem Fall zu beachten und haben keinen Empfehlungscharakter, sondern müssen bindend sein. Wie wird sichergestellt, dass die Baubegleitung - wenn nötig - auch handeln kann?

Vorhabensträgerin: *Die Umweltbaubegleitung stellt zusätzlich zur BOL/BÜ sicher, dass alle Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Schadensbegrenzung eingehalten werden und ist präventiv vor Ort tätig um Verstöße gegen Naturschutz- und Artenschutzrecht zu vermeiden.*

Von der Umweltbaubegleitung werden fundierte Kenntnisse über Bauabläufe des Bundesfernstraßenbaus, insbesondere der Bodenarbeiten und des Brückenbaus, langjährige Erfahrung in der Bauüberwachung und Umweltbaubegleitung sowie einschlägige Kenntnisse der relevanten Bundes- und Landesumweltgesetzgebung gefordert.

Alle fachlichen Beiträge bzw. Meldungen über festgestellte Schäden und unvorhergesehene Eingriffe sind umgehend der mit der Bauoberleitung/Bauüberwachung Beauftragten und der DEGES als Auftraggeber bekannt zu machen. Seitens der DEGES bzw. der Bauoberleitung werden dann die entsprechenden Maßnahmen bzw. Regelungen durchgeführt. Die Umweltbaubegleitung informiert die DEGES und die Bauoberleitung/Bauüberwachung regelmäßig schriftlich und mit Hilfe von visueller Dokumentation über die Ergebnisse der Umweltbaubegleitung.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.16 dieses Beschlusses verwiesen.

- Hinsichtlich des Maßnahmenblattes 29 A FCS ist zu klären, ob FCS-Maßnahmen (als Folge einer Ausnahme im Artenschutz) überhaupt notwendig werden, da die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nicht überzeugt. Bei notwendiger FCS-Maßnahme ist die Flächenverfügbarkeit vor Beginn des Eingriffes darzustellen. Es sind Konflikte mit anderen Schutzziele im Raum wie Erhalt z. B. von Torfböden und Wiesenvogelschutz zu berücksichtigen. Eine dauerhafte Pflege der Flächen wäre zu gewährleisten.

Vorhabensträgerin: Die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Ausnahme ist im Artenschutzbeitrag begründet. Dort gelangen die Gutachter des Fledermausbeitrages zu dem Schluss, die verbleibenden Restrisiken, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände eintreten, seien nur mit unverhältnismäßigen Mitteln weiter zu verringern. Zudem könnten die denkbaren Maßnahmen zur weiteren Optimierung des Schutzkonzeptes zu Konflikten mit den Zielen des FFH-Gebietsschutzes führen. Weil diffuses Flugverhalten nach der Analyse des Fledermausbeitrages durch die ungünstige Erreichbarkeit von Nahrungsressourcen verursacht werden kann und die Verfügbarkeit von Nahrungsressourcen zudem offensichtlich ein Engpassfaktor für den günstigen Erhaltungszustand der lokalen Populationen darstellt, sind vorsorglich Maßnahmen zur Entwicklung von Nahrungshabitaten zwecks Sicherung des Erhaltungszustands (FCS – Maßnahmen) unter intensiven Abstimmungen mit den zuständigen Behörden - auch bezüglich der angesprochenen Fragen (z.B. Torf-Bodenschutz) - detailliert festgelegt worden.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 4.14.6.2.4.5 verwiesen.

- Bei der naturnahen Gestaltung von Ersatzgewässern sollte nicht auf Landschaftsrasen, sondern auf zertifizierte autochthone Samenmischungen für Uferbereiche zurückgegriffen werden.

Vorhabensträgerin: Im Verlauf der neuanzulegenden Gewässer werden die Uferböschungen der Eigenentwicklung überlassen. Es ist weder eine Ansaat mit Landschaftsrasen noch eine Bepflanzung vorgesehen, da die vorhandenen Böden hinreichend Samenpotential für eine eigendynamische Entwicklung beinhalten und die anstehenden Böden zudem sehr nährstoffreich sind. Daher

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Es wird sich auch ohne Ansaat sehr zeitnah eine naturraumtypische und standortgerechte Vegetation an den Uferböschungen entwickeln.

- Es wird beanstandet, dass der Ersatz der gesetzlich geschützten Biotope mit erheblicher zeitlicher Verzögerung von mehreren Jahren erfolgen soll und sich die funktionale Kompensation des Eingriffs demzufolge erst in mehreren Jahren nach Fertigstellung einstellen wird. Wegen des nicht unerheblichen Zeitverzuges („time-lag“) ist die für den Ausgleich erforderliche Fläche daher um das Doppelte zu erhöhen.

Vorhabensträgerin: In Abstimmung mit der Fachbehörde BUE wurde festgelegt, dass die gleichartige Wiederherstellung der gemäß § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotope möglichst im trassennahen Bereich erfolgen soll. Dies bedingt eine Wiederherstellung nach Fertigstellung der Trasse. Die gemäß § 30 Absatz 3 erforderliche Wiederherstellung kann auf diesen Flächen vollumfänglich gewährleistet werden. Die funktionale Kompensation des Eingriffs wird darüber hinaus über Entwick-

lung von großflächigen extensiv genutzten Feuchtgrünländern mit randlichen Gehölzstrukturen sowie naturnahen Kleingewässern im Bereich der Ersatzmaßnahmen größtenteils vor Baubeginn geleistet. Auf den Flächen 1 E sowie 3 E, 4 E, 5 E, 6 E und 8 E werden Biotope entwickelt, die den Lebensräumen der gesetzlich geschützten Biotope entsprechen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die funktionale Kompensation wird durch die frühzeitige Herstellung der Ersatzmaßnahmen gewährleistet. Dass die frühzeitige Herstellung aufgrund der Beanspruchung der Flächen für die Baumaßnahmen nicht vor Ort erfolgen kann, ist nachvollziehbar. Im Anschluss daran erfolgt dann die Wiederherstellung der Biotope selbst. Damit werden die Beeinträchtigungen in ausreichender Weise ausgeglichen.

- Die Behandlung des während der Bauzeit anfallenden eisenhaltigen Porenwassers wird begrüßt, da sowohl gelöstes Eisenhydroxid als auch eingetragener Eisennocker eine Belastung der Oberflächengewässer darstellen würde, die mit entsprechenden Maßnahmen vermieden werden kann. Auf Grund der hohen Eisengehalte ist auch mit einem starken Anfall von Eisennocker zu rechnen. Folgende Punkte sind mit Blick auf die an die Bauzeit auf diesen Flächen anschließende Maßnahme 24 A zu berücksichtigen: Zum Ersatz der geschützten Biotope im Bereich der Schilfbecke wird in Maßnahmenblatt 24 A hervorgehoben, dass die Entwicklung dieser Becken bereits ein wichtiger Schritt in Richtung der gewünschten Biotope darstellt. Nicht erwähnt wird jedoch die nach der Bauzeit zu erwartende hohe Belastung der Flächen mit Eisennocker, die die Biotopqualität insbesondere für die Fauna stark einschränkt. Um die Flächen zu den gewünschten geschützten Biotopen zu entwickeln, müsste der Eisennocker zuerst weitgehend und möglichst schonend entfernt werden. Das Maßnahmenblatt ist entsprechend zu ergänzen.

Vorhabensträgerin: *Es wird zugesagt, dass nach Abschluss der Bautätigkeiten im Falle einer Belastung der Porenwasserbehandlungsanlagen mit Eisennocker dieser schonend entfernt wird, um eine uneingeschränkte Entwicklung der gesetzlich geschützten Biotope zu gewährleisten. Das Maßnahmenblatt wird in der planfestzustellenden Unterlage ergänzt.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme wird gefolgt. Es wird auf Ziffern 2.29 sowie 2.4 verwiesen.

- Der zu erwartende zeitliche Verzug zwischen Inanspruchnahme/Zerstörung der geschützten Biotope und ihrem späteren Ersatz durch die Entwicklung aus den Schilfbecke wird kritisch gesehen. Während der Nutzung als Porenwasserbehandlungsanlagen in Verbindung mit der zu erwartenden hohen Ockerbelastung der Biotope liegt kein Ersatz der geschützten Biotope vor und es bedarf auch aus diesem Grunde der vorgenannten Nachforderung.

Vorhabensträgerin: *Die gemäß § 30 Absatz 3 BNatSchG erforderliche Wiederherstellung kann auf diesen Flächen vollumfänglich gewährleistet werden. Die funktionale Kompensation des Eingriffs*

wird darüber hinaus über die Entwicklung von Uferstaudensäumen und Großseggenrieder sowie seggen- und binsenreiche Nasswiesen im Bereich der Ersatzmaßnahmen geleistet. Auf den Flächen 1 E sowie 3 E, 4 E, 5 E, 6 E und 8 E werden Biotope entwickelt, die den Lebensräumen dieser gesetzlich geschützten Biotope entsprechen und die größtenteils schon vor Baubeginn umgesetzt werden.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG sind ausweislich der Planunterlagen gegeben. Es wird im Übrigen auf die entsprechenden Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Im Maßnahmenblatt sind ein Monitoring für die Wiederherstellung der geschützten Biotope sowie ergänzende Maßnahmen für den Fall, dass der gewünschte Zustand nicht erreicht wird, vorzusehen.

Vorhabensträgerin: Die wiederhergestellten gesetzlich geschützten Biotope liegen, nach insgesamt dreijähriger Fertigstellungs- und Entwicklungspflege, in der Zuständigkeit der BUE, Abteilung Naturschutz. Die Entwicklung und dauerhafte Sicherung der Flächen zu den erforderlichen Biotopqualitäten ist somit gewährleistet. Auf ein Monitoring kann vor diesem Hintergrund verzichtet werden.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabens-trägerin verwiesen. Ein Monitoring war insoweit nicht festzusetzen. Der Biotopschutz fordert den Nachweis, dass die Beeinträchtigung des betreffenden Biotops ausgeglichen wird. Das von der Vorhabensträgerin dargestellte Programm zur Sicherstellung der Biotopentwicklung bietet hierfür eine ausreichende Gewähr.

- Im Maßnahmenblatt 28 A ist die Formulierung „Die Wiesenflächen sind als zweischürige Mähwiesen zu pflegen. (...)“ zu ändern in „ein- bis zweischürige Mähwiesen“. Das jährliche Durchführen von zwei Schnitten ist nicht immer notwendig und gerade in niederschlagsreichen Jahren auch nicht immer leistbar. Außerdem leiden u.a. Insekten unter einer zu häufigen Mahd, weshalb dies nicht als zwingend vorgeschrieben werden sollte.

Vorhabensträgerin: Die zweischürige Mahd mit Schnitt im Juni und September mit Abtransport des Mahdgutes dient der Entwicklung artenreicher Wiesenvegetation. Der Verzicht auf einen 2. Schnitt durch die Festlegung auf eine ein- bis zweischürige Mahd birgt die Gefahr der Ruderalisierung und ist nicht zielführend für die Fläche der Maßnahmen 28 A.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Im Maßnahmeblatt 3 E / CEF ist ebenfalls die Formulierung „ein- bis zweischürige Mahd“ zu wählen. Zudem soll das Anpflanzen von Gebüsch in einem kleinen Teil der Fläche unterlassen werden, da dies nicht die Habitate der schon im Gebiet vorhandenen Wachtelkönige verbessert. Ausgleich für Wachtelkönige kann so nicht geschaffen werden. *Cornus mas* ist nicht standorttypisch (Marsch, Niedermoor...) und soll nicht gepflanzt werden, auch die anderen vorgeschlagenen Sträucher sind eher untypisch für diesen Bereich.

Vorhabensträgerin: *Die Nutzung der Fläche als zweischürige Mahd (1. Schnitt nach dem 30. Juni und Nachmahd zum Ende der Vegetationsperiode) ist erforderlich, um eine Ruderalisierung der Fläche zu verhindern. Abweichende Termine sieht das Maßnahmenblatt unter Berücksichtigung von faunistischen und floristischen Entwicklungen bereits vor. Eine Änderung in eine ein- bis zweischürige Mahd hat in den überwiegenden Fällen zur Folge, dass auf die Nachmahd verzichtet wird. Dies ist für die Entwicklung der Fläche 3 E nicht zielführend.*

Die geplante Entwicklung von Gehölzstrukturen findet ausschließlich am Rande der Fläche statt und bietet hierdurch einen Schutz gegenüber Störungen von außen. Der Wachtelkönig ist zudem eine Vogelart, die durch die Entwicklung kleinflächiger, mosaikartiger Strukturen in Verbindung mit extensiver Grünlandnutzung und der flächendeckenden Anhebung der Wasserstände einen optimalen Lebensraum findet.

*Die Einschätzung, dass es sich bei den gewählten Straucharten eher um untypische Sträucher für den Raum handelt, wird nicht geteilt. *Crataegus monogyna*, *Euonymus europaeus*, *Viburnum opulus* und *Sambucus nigra* sind typische Straucharten für die Marsch. Das Gebiet befindet sich in einem Bereich stark degradierte Moore, der durch Kleimarsch über Niedermoor geprägt ist. Die Pflanzenauswahl entspricht somit den standörtlichen Gegebenheiten. Auf die Verwendung von *Prunus spinosa* und *Cornus mas* kann im Rahmen der landschaftsplanerischen Ausführungsplanung verzichtet werden.*

Planfeststellungsbehörde: Im Rahmen der Abstimmung der Ausführungsplanung mit der BUE ist mit derselben auch abzustimmen, ob auf die Pflanzung von *Prunus spinosa* und *Cornus mas* verzichtet werden soll, vgl. Ziffer 2.14.

- Das Bezirksamt Bergedorf, in dessen Zuständigkeitsbereich sich die Maßnahmen 4 E / CEF, 5 E / CEF und 6 E / CEF befinden (7 E / CEF wurde im Rahmen der 1. Planänderung gestrichen), fordert, dass die wasserbehördliche Dienststelle B/WBZ4 sowie das Fachamt Management des öffentlichen Raumes B/MR im Laufe des weiteren Verfahrens über die Ausführungsplanung informiert wird sowie den Nachweis, dass die vorgeschlagene Erhöhung von Wasserständen und / oder Vernässung von Flächen nicht zu Schäden oder Nutzungseinschränkungen auf umliegende Flächen oder an Häusern in der Umgebung führen und sichergestellt wird, dass die Folgekosten für die Ausgleichsmaßnahmen (Pflege usw.) dauerhaft nicht zu Lasten der Haushaltsmittel des Bezirksamts Bergedorf gehen sondern aus anderen Haushaltstiteln finanziert werden.

Vorhabensträgerin: Die Information über die Ausführungsplanung wird zugesagt. Durch das Gutachten „Hydraulische Berechnungen für die Sielgräben 15, 16 und 17“ vom 16.09.2015 wurde der Nachweis erbracht, dass durch eine Umgestaltung des Sielgrabens 16 mit Rückbau der privaten Pumpe und Anpassungen von Bauwerken im Unterlauf die Vorflutverhältnisse für die Oberlieger des Sielgrabens 16 deutlich verbessert werden. Die Leistungsfähigkeit des Sielgrabens 16 wird durch die Maßnahmen erhöht bzw. besser genutzt. Für den seltenen Belastungsfall eines Starkregeneignisses in Überlagerung mit tidebedingt erhöhten Wasserständen in der oberen Dove Elbe kann ebenfalls eine Verbesserung erzielt werden. Die erhöhten Wasserstände im Sielgraben 16 sind in diesem Fall nur von kurzer Dauer. Die Kosten für Bau und Unterhaltung (Pflege) trägt der Bund.

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich des Nachweises der Schadlosgkeit der Erhöhung der Wasserstände wird auf das genannte Gutachten sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Die Information über die Ausführungsplanung wurde zugesagt, vgl. auch Ziffer 2.29.

- Hinsichtlich Maßnahme 15 G (Gehölzpflanzungen im Böschungsbereich der A26 und auf den Straßennebenflächen) ist durch die Gehölzartenauswahl und -zusammenstellung in Abhängigkeit von den jeweiligen Standortausprägungen – insbesondere in den Böschungsbereichen – sicherzustellen, dass tatsächlich auch wie im Maßnahmenblatt beschrieben eine Unterhaltungspflege nicht erforderlich wird. Es gilt unbedingt zu vermeiden, dass es – wie an Autobahnen durchaus üblich – zu massiven Ausastungen und / oder Fällungen der baumartigen Gehölze kommt, weil diese ggf. in Bereichen gepflanzt wurden, die den verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht werden. Es sind daher Pflanzkonzepte in diesen straßennahen (Böschungs-)Bereichen zu entwickeln, die eine natürliche Entwicklung der Gehölzbestände auch zulassen und massive, zumeist den Habitus der Gehölze zerstörende „Pflegetmaßnahmen“ überflüssig machen.

Vorhabensträgerin: Unterhaltungsmaßnahmen zu Lasten des Bezirks Harburg sind nicht vorgesehen. Mit dem Bezirk wird die Art der Bepflanzung im Rahmen der Ausführungsplanung besprochen. Die Verkehrssicherungspflicht muss jedoch in jedem Fall gewährleistet bleiben. Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung.

Planfeststellungsbehörde: Die Art der Bepflanzung kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Sie ist im Benehmen mit dem Bezirk vorzunehmen (vgl. Nebenbestimmung zu Ziffer 2.29 und 2.14. Weitergehender Festsetzungen bedurfte es insoweit nicht.

- Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen, heute noch geschlossenen Gehölzbestände beiderseits der A7 nicht nur durch vorgesehene Einfriedungen (Maßnahme V 5) geschützt, sondern auch in den Bereichen, die für die Dauer der Bautätigkeiten der Fahrbahnaufweitungen und die Errichtung der Lärmschutzwände in Anspruch genommen werden, quantitativ und qualitativ gleichwer-

tig ersetzt / ergänzt werden. Diese Wiederherstellung der Vegetationsbestände ist zwar im Maßnahmenblatt der Maßnahme 2 V mit einer Gesamtgröße von über 24 ha beschrieben, findet sich aber u.E. in den entsprechenden Lageplänen der trassennahen Maßnahmen im Bereich der A7 für die Gehölzflächen nicht in vollem Umfang wieder. Ein gestalterisches Gesamtkonzept für die Bepflanzung ist in der Ausführungsplanung herauszuarbeiten.

Vorhabensträgerin: *Die baubedingt erforderlichen Gehölzrodungen werden durch Neupflanzungen entlang der Trasse kompensiert. Die Flächenangabe von 24 ha bezieht sich auf die Gesamtfläche von baubedingten Flächeninanspruchnahmen, nicht nur auf die Flächeninanspruchnahme an der A7. Die Darstellung in den Maßnahmenplänen bezieht sich auf die Wiederherstellung sämtlicher Baustellenflächen einschließlich der Gehölzflächen. Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung.*

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bleibt entbehrlich. Der Stellungnahme wird bereits von Vorhabensträgerseite gefolgt. Der Festsetzung einer Nebenbestimmung bedarf es nicht, denn es liegt auf der Hand, dass eine entsprechende Konkretisierung Gegenstand der Ausführungsplanung zu sein hat.

- Die Fauna ist in wesentlichen Teilen nicht berücksichtigt und beschränkt sich fast ausschließlich auf vogelkundliche Tatbestände. Dabei ist allerdings der Bestand an Fasanen und weiterer Wildtiere nicht ausreichend gewürdigt worden. Der Bestand ist sehr gering und wird durch die A26 weiter dezimiert. Der Fasan kann durch Lärmemissionen erheblich gestört werden. Die Unterste und Oberste Untenburger Wetterung wird von Bisamratten besiedelt. Diese seien in ihrem Lebensraum gestört. Der Bestand des Feldhasen wird durch den Straßenverkehr belastet. Außerdem werden verschiedene Tierarten wie z.B. Fischreiher, Fasanen, Schwäne, Rehe verdrängt.

Vorhabensträgerin: *Es besteht keine Verpflichtung, alle möglicherweise im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten zu erfassen. Die im Untersuchungsgebiet relevanten Artengruppen wurden in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde (Naturschutzamt) erfasst und die Auswirkungen des Vorhabens dargestellt und bewertet. Die vom Einwender aufgeführten Arten Fasan und Bisam sind eingeschleppte Arten und unterliegen keinem besonderen Schutz.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin, das Fachgutachten zur Prüfung der Artenschutzrechtlichen Belange sowie Ziffer 4.14 verwiesen.

- Im Zusammenhang mit den Bepflanzungen dürfen keine Samenmischungen verwendet werden, die Jakobskreuzkraut oder sonstige Pflanzen enthalten, die bei Pferden/ Rindern/ Schafen zum Tode führen können. Dies ist in den letzten Jahren an vielen Stellen geschehen und hat durch Samenflug dazu geführt, dass viele Heuwiesen und Weiden nicht mehr nutzbar sind.

Vorhabensträgerin: *Dies wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.10 verwiesen.

- Bei der Auswahl der Pflanzenarten ist Rücksicht darauf zu nehmen, dass keine relevanten Wirte bzw. Zwischenwirte von Pflanzenkrankheiten (z.B. Eriwinia amylovora, Feuerbrand) gewählt werden. Aus diesem Grund dürfen auch keine Obstkulturen als Ausgleich angepflanzt werden.

Vorhabensträgerin: *Die Einwendung wurde im Rahmen der Überarbeitung des LBP in der 1. PÄU berücksichtigt und ist erledigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabens-trägerin verwiesen; vgl. auch Ziffer 2.9.

- Zwischen Trasse und Hinterdeich entstehen Restflächen, auf denen Obstbäume stehen. Diese Bäume müssen aus phytosanitären Gründen gerodet werden.

Vorhabensträgerin: *Dem wird gefolgt. Mit der Kündigung der Pachtverhältnisse zum 01.01.2019 wird die Rodung der betroffenen Trassen und Restflächen vorbereitet.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabens-trägerin verwiesen.

- Die vorgesehene Baumbepflanzung im Bereich Hinterdeich als Ausgleichsmaßnahme wird abgelehnt, bereits das Straßenbegleitgrün wurde privat finanziert.

- Am Flurstück 1901 Gemarkung Francop ist bereits ein Baumbestand vorhanden. Soll dieser ersetzt werden? Das wird abgelehnt. Vor dem Flurstück 2512 und vor den Häusern am Hinterdeich sollen auch in vorhandenen Gartenanlagen Bäume gepflanzt werden, Landschaftspflege 17 G. Diese müssen in Zukunft volumen- und höhenmäßig durch regelmäßigen Rückschnitt begrenzt werden (Höhe 9-10 m, Durchmesser 4-5 m) oder man sollte direkt vor den Häusern ganz auf diese Pflanzungen verzichten.

- Die Pflanzung einer wegbegleitenden Baumreihe wird abgelehnt. Vor dem Haus auf der gegenüberliegenden Straßenseite steht schon ein großer Baum vor dem Wohnzimmer.

Vorhabensträgerin: *Bei der Maßnahme 17 G (Pflanzung einer wegbegleitenden Baumreihe) handelt es sich um eine Gestaltungsmaßnahme, die die einseitig vorhandene, teils lückige und abgän-gige Baumreihe im Straßenraum ergänzen und sichern soll. Die Umsetzung und Finanzierung erfolgt durch die Vorhabensträgerin und muss nicht privat umgesetzt werden. Eine Pflanzung von Gehölzen in privaten Gärten ist nicht vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bei der Maßnahme 17 G handelt es sich um einen Ersatz für den Verlust von landschaftsbildprägenden Elementen, der rechtlich erforderlich ist und von den meisten Einwendern entsprechend eingefordert

wird. Es bleibt der Vorhabensträgerin unbenommen, die einzelnen Baumstandorte zwecks Optimierung der Standorte mit den Anliegern abzustimmen. Eine rechtliche Verpflichtung hierzu besteht nicht.

- Die Begrünung durch Bäume und Sträucher darf zu keiner zusätzlichen Beschattung unserer Obstanlagen führen.

Vorhabensträgerin: *Eine Verschattung der anliegenden Obstanbauflächen tritt nicht auf, da sich nördlich der A26 zunächst die Nordwettern, ein Räumstreifen sowie ein Wirtschaftsweg einschließlich Vorgewende mit einer Gesamtbreite von über 24 m anschließt.*

Einer weitergehenden Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedurfte es aus den geschilderten geographischen Zusammenhängen nicht. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Durch die Bebauung innerhalb des Wasserschutzgebietes gibt es aus Sicht der Einwender eine erhebliche Gefährdung für das Grundwasser. Es muss damit gerechnet werden, dass während der Bauphase und auch nach Fertigstellung der A26 mit Verunreinigungen und Einträgen auf Dauer zu rechnen ist.

Vorhabensträgerin: *Die innerhalb von Wasserschutzgebieten erforderlichen Schutzmaßnahmen werden eingehalten und zum Teil sogar übererfüllt. Eine Gefährdung des Grundwassers ist nicht zu befürchten. Die zuständige Fachbehörde hat diesbezüglich keine Bedenken geäußert.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.4 sowie die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Aufgrund der Erfahrungen aus dem 1. Teilstück der A26 ist ein Eintrag von übermäßig eisenhaltigem Wasser in die Beregnungsteiche und die Moorwettern zu befürchten. Besonders bei einer Pachtfläche in Hohenwisch, die direkt aus der Moorwettern beregnet wird, könnte es auch zu totalen Ernteaufällen aufgrund unzureichender Wasserqualität, evtl. auch durch Tausalzreste, kommen.

Vorhabensträgerin: *Während der Bauzeit wird durch die Auflast eisenhaltiges Porenwasser aus den Torfschichten an die Oberfläche ausgepresst. Der Wassertransport an die Oberfläche wird durch Vertikaldrainagen in der Baufläche gezielt unterstützt. Das Porenwasser wird gemeinsam mit dem Oberflächenwasser in Gräben gesammelt und zu dezentralen Schilfbeckern geleitet, wo das Eisen soweit wie möglich entfernt wird (siehe Unterlage 13.5). Das behandelte und weitgehend von Eisen gereinigte Wasser wird in Oberflächengewässer (Mahlbusen Hohenwisch) eingeleitet. Die Qualität des Porenwassers, des gereinigten Wassers und der Oberflächengewässer wird durch chemische Analyse von Wasserproben regelmäßig kontrolliert. Ferner ist vorgesehen, einzelne Drainage-*

stränge und Entwässerungsgräben vor Ort zu beproben. Durch die gezielte Ableitung und Behandlung des eisenhaltigen Porenwassers sind negative Auswirkungen auf Nachbarflächen nicht zu erwarten.

Das Straßenabwasser von der A26 wird entsprechend dem Stand der Technik gereinigt und gedrosselt in die Vorflut Moorwettern eingeleitet; eine Belastung durch Tausalz ist daher nicht zu erwarten.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.4 sowie die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Eine Verschmutzung der Früchte mit z. B. Staub ist insbesondere in der Bauphase zu verhindern.

Vorhabensträgerin: *Staub und Sandflug in der Bauphase wird durch technische Maßnahmen zur Staubbminderung, wie im 2. Erörterungstermin zugesagt, soweit wie möglich reduziert. Sollten dennoch durch die Bauarbeiten die Früchte verunreinigt werden, kann eine Entschädigung gewährt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.2 und 2.26 verwiesen.

- Im Hinblick auf die Querungshilfen in der Gemarkung Moorburg nördlich der Trasse ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger nicht über die Flächen verfügt, auf denen diese Querungshilfen laut Plan anzulegen sind. Laut Maßnahmenblatt Unterlage 12.5, S. 19 ist hier eine Teilmaßnahme von V 12 vorgesehen. Vgl. dazu den Plan der LBP Maßnahmen, Unterlage 12.4.

Vorhabensträgerin: *Mit den betroffenen Einwendern werden Verhandlungen über die Gestattung der Maßnahmen 12 V des LBP geführt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Maßnahmen sind aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich.

- Die westlichste Pflanzung beeinträchtigt Obstanbaufläche und befindet sich auf Pachtland, auf das die FHH und der Vorhabenträger langfristig keinen Zugriff haben. Die mittlere Pflanzung würde Pachtland des Pferdehaltungsbetriebs beeinträchtigen, auf das die FHH und VT langfristig keinen Zugriff haben Die östlichste Pflanzung quert die 1. Untenburger Wetterung. Nördlich befindet sich die Pflanzung auf Eigentum bzw. Pachtland eines Betriebs und südlich auf Pachtland, auf das die FHH und VT langfristig keinen Zugriff haben. Südlich der Trasse befindet sich die Pflanzung auf Pachtland, auf das die FHH und VT langfristig keinen Zugriff haben. Der Vorhabenträger muss die im LBP aufgenommenen Vermeidungsmaßnahmen aber auch umsetzen können, dies ist durch den Planfeststellungsbeschluss ggf. zu sichern. Die betroffenen Betriebe werden den Pflanzungen in dieser Höhe nicht zustimmen, sind aber gesprächsbereit.

Vorhabensträgerin: *Mit den betroffenen Einwendern werden seitens der Vorhabensträgerin Verhandlungen über die Gestattung der LBP-Maßnahmen geführt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Maßnahmen sind aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich.

- Im Erläuterungsbericht des LBP wird der Schadstoffeintrag beschrieben (Seite 112). Beanstandet wird, dass Angaben über die Staubverschmutzung bedingt durch die Bauarbeiten fehlen. Diese Daten sind relevant, weil die Bauarbeiten sich über einen Zeitraum von mehreren Jahren erstrecken werden und es sich insofern um eine Dauerbelastung handelt.

Vorhabensträgerin: *Auf Seite 112 des Landschaftspflegerischen Begleitplans wird der bau-, betriebs- und anlagebedingte Schadstoffeintrag beschrieben und in Hinblick auf seine Auswirkungen auf Oberflächengewässer bewertet. Auf Seite 103 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes werden zudem die Veränderungen der Standortverhältnisse und Einschränkungen der Bodenfunktionen durch Schadstoffeinträge dargestellt. Diese Aussagen umfassen auch die Einträge von Stäuben während der Bauzeit. Davon ausgehend, dass während langanhaltender Trockenperioden sowohl baubedingte Offenbodenbereiche als auch Bodenzwischenlager im Baubetrieb angefeuchtet oder bei längerer Lagerzeit zwischenbegrünt werden, können Beeinträchtigungen durch Staubeentwicklung grundsätzlich ausgeschlossen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin, die diesem Beschluss zugrundeliegenden Unterlagen, namentlich die vom Vorhabensträger zitierten Passagen sowie insbesondere Ziffer 2.2 verwiesen.

- Beschrieben wird, dass der Eintrag von Spritzwasser in Gewässer vermieden werden soll durch die Errichtung der Lärmschutzwände (Seite 113). Für den Bereich zwischen Waltershofer Straße und Hafenbahn ist dies nicht richtig, da dort eine Lärmschutzwand bisher nicht vorgesehen ist, was nochmals ausdrücklich beanstandet wird.

Vorhabensträgerin: *Auf Seite 113 des Landschaftspflegerischen Begleitplans werden die potenziellen Risiken durch den Eintrag von Spritzwasser in Oberflächengewässer dargestellt. Es wird an dieser Stelle ausgeführt, dass die Gefährdung durch den Eintrag von Spritzwasser in die Moorwettern und die Moorburger Landscheide im Bereich der Querungsbauwerke durch das Vorhandensein einer Lärmschutzwand auf der Südseite der A26 ausgeschlossen werden kann. Für den Bereich zwischen Hafenbahn und Waltershofer Straße ist auf der Nordseite der geplanten A26 ebenfalls eine Lärmschutzwand vorgesehen. Auf der Südseite der A26 befinden sich im Nahbereich der Trasse keine planungsrelevanten Gewässer. Eine Beeinträchtigung von Oberflächengewässern durch Spritzwasser kann somit auch in diesem Abschnitt ausgeschlossen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war insoweit nicht zu folgen. Eine Beeinträchtigung von Oberflächengewässern durch Spritzwasser ist infolge der Planung der Lärmschutzwände und der geographischen Gegebenheiten auch an dieser Stelle nicht zu besorgen. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Auch bei der Bauweise mit Gründungspolstern auf geotextilmantelten Sandsäulen oder Stahlbetonrammpfählen muss gewährleistet werden, dass keine hydraulischen Verbindungen zwischen der Geländeoberfläche und dem ersten Hauptgrundwasserleiter entstehen. Die Wahrscheinlichkeit, dass beim Einbringen der erforderlichen enormen Anzahl an Sand- bzw. Betonsäulen die Deckschicht versehentlich mehrfach durchteuft wird, ist hoch. Auch hier können die geplanten Entwässerungsmaßnahmen die zu besorgende Grundwasserschädigung nicht vermeiden. Beim Bau des Hafentrogtrags wird die Weichschicht aus Klei und Torf im Bauwerksbereich entfernt, wobei voraussichtlich Baugrubenwasser in den Hauptgrundwasserleiter einsickern wird.

Vorhabensträgerin: *Bei der Herstellung von geotextilmantelten Sandsäulen wird der untere Bereich der Säulen über eine Höhe von rd. 2 m durch den Einbau eines Sand-Bentonit-Gemisches abgedichtet. Das Abdichtungsmaterial weist eine 10-fach geringere Durchlässigkeit als der umgebende Torf auf. Damit wird der Schutz des Grundwassers sicher gewährleistet. Durch Kreislaufwasserhaltung wird das Einsickern von Baugrubenwasser in den Grundwasserleiter vermieden.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4 verwiesen.

- Da die Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile und die Entscheidung über das zu realisierende Bauverfahren erst nach der Planfeststellung erfolgen sollen und nähere Angaben zum Bau der verschiedenen Varianten nicht in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sind, können die Auswirkungen der Varianten auf die verschiedenen zu betrachtenden Schutzgüter nicht vollständig und abschließend beurteilt werden. Bedenken gegenüber bestimmten Bauweisen, die erst bei der detaillierten Entscheidungsfindung offenbar werden, können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht vorgebracht werden. Die Anforderungen des Planfeststellungsverfahrens an die umfassende Information über das geplante Bauvorhaben werden damit nicht erfüllt und die Möglichkeiten zur umfangreichen Prüfung des Vorhabens und zur Anmeldung von Bedenken werden unzulässig beschränkt. Die Entscheidung über das Bauverfahren ist daher vor Planfeststellung zu treffen, die Variantenwahl ist nachvollziehbar darzustellen und zu begründen. Die gewählte Bauweise schließlich ist vollständig hinsichtlich ihrer Umsetzung und ihren Auswirkungen zu beschreiben. Die ergänzte Planung ist zum gegebenen Zeitpunkt erneut öffentlich auszulegen.

Vorhabensträgerin: *Für den Dammkörper der A26 sind die Bauweisen Überschlütfverfahren und Gründungspolster auf mit geotextilmantelten Sandsäulen vorgesehen. Für die Streckenabschnitte mit den niedrigeren Gradientenhöhen kommt im Wesentlichen das Überschlütfverfahren und*

für die Streckenabschnitte mit den höheren Gradientenhöhen und im Anschlussbereich zu Kunstbauwerken (Brücken und Überführungen) das Gründungspolster auf mit Geotextil ummantelten Sandsäulen zum Einsatz. Da beide Verfahren zur Ausführung kommen sollen, kann eine Variantenwahl entfallen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für beide Bauverfahren ist unterschiedslos zu gewährleisten, dass eine Gefährdung des Grundwassers nicht eintritt und das Porenwasser vor Einleitung gereinigt wird, vgl. Ziffer 2.4. Die in das Verfahren eingeführten Unterlagen genügen im Übrigen der für die Anstoßfunktion erforderlichen Darstellungsdichte, wie sich anhand der Einwendung bereits zeigt.

- Die laut FÖA (2017) vorgesehene Schutzmaßnahme V 6 im Bereich Ausbau A7 fehlt sowohl auf dem Maßnahmenblatt V 6 (Unterlage 12.5) als auch auf dem Übersichtsplan und dem Lageplan des LBP (Unterlage 12.3 und 12.4).

Vorhabensträgerin: *Es wird zugesichert, dass die Schutzmaßnahme V 6 entsprechend der Unterlage von FÖA (2017) auch im Bereich des Ausbaus der A7 umgesetzt wird. Dies ist in der planfestzustellenden Unterlage ergänzt worden.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Im Rahmen der Maßnahme 17 G (Pflanzung von wegebegleitenden Baumreihen) sind standorttypische Arten auszuwählen.

Vorhabensträgerin: *Es sind standorttypische Baumarten vorgesehen (Betula pendula und Betula pubescens im Bereich der Moormarsch und Fraxinus excelsior und Quercus robur im Bereich der Flussmarsch). Dies wird im Maßnahmenblatt zur Maßnahme 17 G beschrieben.*

Planfeststellungsbehörde: Die vorgesehenen Baumarten sind standorttypisch.

4.16 Vereinbarkeit mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie

Die wasserrechtlichen Anforderungen an die Zulassung des Vorhabens bestimmen sich auch nach der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL – Richtlinie des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik – RL 2000/60/EG). Sie schafft einen Ordnungsrahmen zum Schutz aller Oberflächengewässer und des Grundwassers und wurde mit ihren Tochterrichtlinien auf Bundesebene im Wesentlichen durch das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die Grundwasserverordnung (GrwV) und die Oberflächengewässerverordnung (OGewV) in die nationale Wassergesetzgebung übernommen.

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 1. Juli 2015 sind die Mitgliedstaaten vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme verpflichtet, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu

versagen, wenn es eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers bzw. eines guten ökologischen Potenzials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Durch das Urteil ist auch geklärt, dass eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers (OWK) vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Wasserrahmenrichtlinie um eine Klasse verschlechtert. Hierfür ist unerheblich, ob diese Verschlechterung zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist die betreffende Qualitätskomponente bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine Verschlechterung des Zustands eines OWK im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziffer i WRRL dar.

Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabensträgerin einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt, welcher die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den rechtlichen Anforderungen nach der WRRL sowie WHG prüft.

Methodisch wurden zunächst die vom Vorhaben betroffenen Wasserkörper ermittelt. Anschließend wurden diese hinsichtlich ihrer Qualitätskomponenten und der Bewirtschaftungsziele beschrieben und mit Hilfe einer Wirkungsmatrix abgeschätzt, ob das Vorhaben im Widerspruch zum Verschlechterungsverbot oder zum Verbesserungsgebot gemäß WHG stehen könnte. Innerhalb der Wirkungsmatrix wurde untersucht, ob das Vorhaben potenziell beeinträchtigende Auswirkungen aufweist, die zu Verschlechterungen der Qualitätskomponenten der betroffenen Wasserkörper führen können. Soweit Wirkzusammenhänge im Hinblick auf das Verbesserungsgebot und/oder das Verschlechterungsverbot offensichtlich zu trage traten, wurden diese im Rahmen der Prüfung des Verbesserungsgebots und der Prüfung des Verschlechterungsverbots für jeden Wasserkörper detailliert untersucht.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Grundwasserkörper (GWK) Este-Seeve Lockergestein (Flussgebietseinheit Elbe). Für den GWK ist der mengenmäßige Zustand gut, der chemische Zustand schlecht. Der Grundwasserkörper hat eine Gesamtgröße von 1.118 km². Der hamburgische Anteil hat eine Größe von 154 km².

Im westlichen Abschnitt tangiert das Vorhaben den OWK Moorwettern, welcher im aktuellen Bewirtschaftungsplan als künstliches Gewässer eingestuft wird. Der östliche Abschnitt liegt in ca. 2 km Entfernung des OWK Elbe (Hafen), welcher als erheblich verändertes Gewässer eingestuft wird. Für beide OWK besteht gemäß der Einstufung nach WRRL/WHG ein mäßiges ökologisches Potenzial, der chemische Zustand ist nicht gut.

Vor dem Hintergrund der Beschreibung des Vorhabens und seiner bau-, betriebs- und anlagebedingten Wirkfaktoren, der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der Wasserwirtschaft ergeben sich eine Reihe von potenziellen Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten der OWK Moorwettern, des OWK Elbe (Hafen) sowie den GWK Este-Seeve Lockergestein.

Verbesserungsgebot

Die Maßnahmen des Hamburger Beitrags zu dem Maßnahmenprogramm 2015 bis 2021 des Flussgebiets Elbe stellen für den OWK Moorwettern und den OWK Elbe (Hafen) die entscheidende Zielgröße für deren Verbesserung dar. Der Vergleich der Auswirkungen des Vorhabens mit diesen Maßnahmen veranschaulicht, dass das Neubauvorhaben eine Umsetzung des Maßnahmenprogramms für beide OWK nicht behindert. In einigen Fällen ergibt sich sogar eine Unterstützung durch die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

Da im Hamburger Beitrag zum Maßnahmenprogramm der Flussgebietseinheit Elbe keine spezifischen Maßnahmen für den GWK Este-Seeve Lockergestein vorgesehen sind, wurden die Maßnahmen aus dem Niedersächsischen Beitrag für denselben GWK herangezogen. Das Ergebnis lautet, dass einerseits keine Auswirkungen des Neubauvorhabens auf das Grundwasser vorhanden sind, die den angeführten Maßnahmen entgegenstehen würden. Andererseits verhindert das Vorhaben auch nicht, dass die geplanten Maßnahmen für den GWK durchgeführt werden.

Daher entspricht das Neubauvorhaben in Bezug auf den OWK Moorwettern, den OWK Elbe (Hafen) sowie den GWK Este-Seeve Lockergestein dem Verbesserungsgebot.

Verschlechterungsverbot

Bei der Prüfung, ob durch das Neubauvorhaben eine Verschlechterung der Qualitätskomponenten zu befürchten ist, wurden für die beiden OWK die jeweils relevanten potenziellen Auswirkungen untersucht.

Beim OWK Moorwettern gehören zu den baubedingten Wirkfaktoren der Schadstoffeintrag durch Baufahrzeuge, Baumaschinen und Bauflächen, durch die Beseitigung von Altlastverdachtsflächen, durch Porenwasser und Baugrubenwasser sowie die Verlegung und Anpassung der Moorwettern in drei Bereichen. Im Betrieb der Autobahn sind potenzielle Schadstoffeinträge durch Spritzwasser, durch die Einleitung von Straßenabwässern, durch Unfälle sowie den Eintrag von Tausalz (Chlorid) durch den Winterdienst von Bedeutung. Anlagebedingt war die Wirkung der Verlegung von Gewässerabschnitten auf die einzelnen Qualitätskomponenten zu betrachten.

Zur Vermeidung potenzieller Auswirkungen wurden zunächst die gewässerbezogenen Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie die relevanten Maßnahmen der Entwässerungsplanung entwickelt. Darüber hinaus werden spezifische Schadensbegrenzungsmaßnahmen zum Schutz der Fließgewässer und –fauna während des Baubetriebs vorgesehen. Sämtliche dieser Maßnahmen sind planfestgestellt.

Die Untersuchung der potenziellen Schadstoffeinträge aus der Bau- und Betriebsphase der Autobahn ergab, dass die vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen insbesondere zur Straßenentwässerung und Behandlung des Porenwassers in der Lage sind, kritische Schadstoffe ausreichend zurückzuhalten. Daraus resultiert weder für die flussgebietsspezifischen Schadstoffe und die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten noch für die Stoffe des chemischen Zustandes eine relevante Konzentrationserhöhung im OWK Moorwettern. Zu demselben Ergebnis

kommt die Berechnung der Chlorideinträge in das Gewässersystem infolge des Winterdienstes, die als irrelevant bewertet werden.

Die Prüfung der Verlegung und Anpassung der drei Gewässerabschnitte der Moorwettern wurde für jede einzelne Qualitätskomponente durchgeführt. Für den ökologischen Zustand wurden die Qualitätskomponenten Gewässerflora, Fischfauna, Makrozoobenthos, Wasserhaushalt, Durchgängigkeit, Morphologie, flussgebietsspezifische Schadstoffe und allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponenten (insb. Chlorid) beurteilt. Für jede Komponente lautet das Ergebnis, dass keine Verschlechterung zu erwarten ist. Für das Makrozoobenthos, den Wasserhaushalt und die Morphologie ergibt sich durch die Verlegung und Anpassung der Moorwettern sogar eine unterstützende Wirkung. Die Maßnahmen zur Zurückhaltung von Schadstoffen führen sowohl für die flussgebietsspezifischen Schadstoffe als auch für die prioritären Schadstoffe dazu, dass keine Verschlechterung der chemischen Qualitätskomponenten bzw. des chemischen Zustands des OWK zu erwarten ist.

Auch in Bezug auf den OWK Elbe (Hafen) wurden potentielle Schadstoffeintrag durch Baufahrzeuge, Baumaschinen und Bauflächen, Schadstoffeintrag durch Beseitigung von Altlastverdachtsflächen sowie Schadstoffeintrag durch Porenwasser und Baugrubenwasser geprüft. Im Hinblick auf den Betrieb der Autobahn ist der Schadstoffeintrag durch Spritzwasser, durch die Einleitung von Straßenabwässern, durch Unfälle sowie durch den Eintrag von Tausalz (Chlorid) beim Winterdienst betrachtet worden. In Bezug auf diese potenziellen Schadstoffeinträge kommen im OWK Elbe (Hafen) dieselben Vermeidungsmaßnahmen zum Tragen wie beim OWK Moorwettern. Somit sind durch Baufahrzeuge, Baumaschinen und Bauflächen, durch die betriebsbedingte Einleitung von Spritzwasser, von Straßenabwässern und durch Unfälle weder auf die flussgebietsspezifischen Schadstoffe noch auf die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten und den chemischen Zustand des OWK Elbe (Hafen) beeinträchtigende Auswirkungen zu erwarten. Auch die individuelle Prüfung der Beseitigung von Altlastflächen, der möglichen Schadstoffeinträge durch Porenwasser und Baugrubenwasser und des Eintrags von Chlorid beim Winterdienst kommt zu demselben Ergebnis. Durch das planfestgestellte Vorhaben ergibt sich für die stoffbezogenen Qualitätskomponenten des ökologischen und chemischen Zustandes des OWK Elbe (Hafen) keine Verschlechterung.

Somit wird auch dem Verschlechterungsverbot bezüglich der OWK Moorwettern und Elbe (Hafen) entsprochen.

Für den GWK Este-Seeve Lockergestein ist in der Bauphase der mögliche Schadstoffeintrag durch Porenwasser und Baugrubenwasser von Bedeutung, in der Betriebsphase der Eintrag von verkehrsbedingten Schadstoffen sowie der Schadstoffeintrag durch Unfälle. Aufgrund der Anlage des Straßenkörpers ergeben sich folgende potenzielle Auswirkungen: Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung durch Versiegelung und Geländeüberformung, Auswirkungen auf die Grundwasserströmung durch die Herstellung des Straßendamms sowie die Herstellung des Trogbauwerks zur Hafeneisenbahn und Auswirkungen auf den Grundwasserstand durch die Herstellung des Straßendamms.

In Bezug auf den mengenmäßigen Zustand des GWK ergibt die Untersuchung für alle potenziellen Auswirkungen, dass eine Verschlechterung der Komponenten ausgeschlossen ist. Im Hinblick auf

den chemischen Zustand kann aufgrund der umfangreichen Schutzmaßnahmen sowie der geringen Empfindlichkeit des Grundwasserleiters ebenfalls eine Verschlechterung der kritischen Stoffkonzentrationen ausgeschlossen werden.

Daher tritt auch kein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot bezüglich des GWK Este-Seeve Lockergestein ein.

Gesamtschätzung

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen gemäß §§ 27 bis 31 und § 47 WHG vereinbar.

4.17 Veränderungen von Oberflächengewässern und Grundwasser

Die Obstanbauflächen nördlich der Moorwettern werden durch zahlreiche Gräben in Süd-Nord-Richtung durchzogen. Diese Gräben sind nicht direkt an die Moorwettern angeschlossen. Sie übernehmen die Funktion von lang gezogenen Speicherbecken und dienen der Bereitstellung von Wasser für die Frostschutzberegnung. Aus der Alten Süderelbe wird über diese Gräben den Teichen und Speicherbecken im Obstanbaugebiet Wasser zugeführt, das zur Frostschutzberegnung verwendet wird. Bei Bedarf kann auch zur Alten Süderelbe entwässert werden.

Das Obstbaugebiet wird überwiegend über Drainageleitungen entwässert. Die Drainage-Sammelleitungen verlaufen in Nord-Süd-Richtung und sind über Polderschöpfwerke an die Moorwettern angeschlossen. Nördlich der Moorwettern befinden sich 13 Polderschöpfwerke (davon 12 im Baufeld der A26), die vom Hauptentwässerungsverband betrieben werden. Darüber hinaus gibt es weitere private Polderschöpfwerke.

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung. Auch das Einleiten von Stoffen wie etwa Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung stellt laut § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine solche erlaubnis- bzw. bewilligungspflichtige Gewässerbenutzung dar.

Der Gewässerausbau, den § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG als die Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer definiert, bedarf gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. Die hiernach erforderlichen Planfeststellungen gehen in vorliegendem Planfeststellungsbeschluss auf, vgl. Ziffer 3.2. Hierzu gehören auch das teilweise Verfüllen und die Verlegung von Gewässern, wenn diese Veränderungen den Zustand des Gewässers einschließlich seiner Ufer in einer für den Wasserhaushalt oder in sonstiger Hinsicht bedeutsamen Weise ändern.

Die geplante Linienführung der A26 verläuft nördlich der Moorwettern. Hierdurch werden 12 Drainagesammelleitungen (DN 500) überbaut. Die Entwässerung in den Poldergebieten wird während der Bauzeit ständig gewährleistet, vgl. hierzu auch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.20. Zwischen

Landesgrenze und Francoper Straße werden zur Neuordnung der Entwässerung der Obstbaugelände nördlich der A26 ein neuer Entwässerungsgraben, die so genannte „Nordwettern“, sowie neue Polderschöpfwerke hergestellt. Die vorhandenen Polderschöpfwerke an der Moorwettern werden zum Teil weiter für die Wasserstandsregulierung in den Restflächen südlich der A26 genutzt. Mit dem Bau der neuen Polderschöpfwerke wird auch eine neue Stromversorgung hergestellt.

Es sind zahlreiche Änderungen an bestehenden Gewässern erforderlich, zum Beispiel örtliche Verlegungen oder die Überbauung mit Brücken zur Überführung der neuen Straßen. Zur Wiederanbindung abgeschnittener Gewässer sind mehrere Ersatzgewässer erforderlich. Wo erforderlich, werden die Gräben und Gräben durch Verrohrung an die Ersatzgewässer angeschlossen. Die Gewässer Moorwettern sowie Oberste Untenburger Wetterung sind besonders betroffen. Die Verlegungsstrecken sind so dimensioniert, dass es zu keiner Einengung des vorhandenen Gewässerprofils kommt.

Der vorhandene Querschnitt der A7 entwässert über Rinnen, Abläufe und Rohrleitungen. Nördlich des Moorburger Elbdeiches erfolgt die Entwässerung beider Richtungsfahrbahnen derzeit über Rinnen, Abläufe und Rohrleitungen in den Parallelgraben westlich der A7. Südlich des Moorburger Elbdeiches erfolgt die Entwässerung beider Richtungsfahrbahnen der A7 derzeit über Rinnen, Abläufe und Rohrleitungen in den Autobahngraben östlich der A7. Die Entwässerung der A7 wird neu konzipiert, da der vorhandene Autobahnseitengraben am östlichen Dammfuß der A7 im Bereich des geplanten Autobahndreiecks überbaut und verfüllt werden muss und zudem die Entwässerung dem neuesten Stand der Technik angepasst wird, insbesondere hinsichtlich der Reinigung des Straßenwassers. Die Entwässerung erfolgt auch zukünftig weiterhin gefasst über Rinnen, Abläufe und Rohrleitungen, auf eine Versickerung über die Dammböschungen wird zum Schutz des Grundwassers verzichtet.

Auf dem gesamten Streckenabschnitt westlich der Trog-/Tunnelstrecke erhalten die Fahrbahnen der A26 ein Dachprofil, so dass größtenteils die Entwässerung breitflächig über die Bankette erfolgt und weitgehend auf Rinnen, Borde und Leitungen verzichtet werden kann. Die Entwässerung erfolgt in hochgelegte, abgedichtete Mulden und abgedichtete Filter- und Rückhaltegräben. Die Mulden werden abschnittsweise zu den gegenüberliegenden Rückhaltegräben abgeschlagen. Die A26 verläuft im Wasserschutzgebiet „Süderelbmarsch“, daher werden alle Entwässerungsanlagen entsprechend den Vorgaben der RStWag zum Untergrund hin abgedichtet. Durch die breitflächige Ableitung über die belebte Bodenzone erfolgt bereits eine Vorreinigung der Straßenabflüsse.

Das anfallende Niederschlagswasser wird im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde über Rückhaltung auf den natürlichen Gebietsabfluss von 3,0 l/s ha gedrosselt in die Vorfluter eingeleitet. Die Ermittlung der erforderlichen Rückhalteräume erfolgt nach dem Arbeitsblatt 117 des ATV-Regelwerkes. Die Drosselung der Einleitmengen erfolgt über Regelbauwerke mit Drosseleinrichtungen, Tauchwänden und Notüberläufen. Durch eine energieunabhängige Drosseleinrichtung mit selbstreinigender Wirkung wird ein konstanter Abfluss gewährleistet.

Die Reinigung des Straßenwassers erfolgt an der A7 in vertikal durchströmten Bodenfiltern mit vorgeschalteten Geschiebeschächten. Die Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten erfolgt über eingebaute Tauchwände und Stauraumsicherheit über dem Stauziel.

Das Oberflächenwasser von den geplanten Verkehrsanlagen wird nach Vorreinigung in die vorhandenen Oberflächengewässer eingeleitet. Folgende Vorfluter werden als Einleitstelle genutzt: Ostarm Alte Süderelbe (Mahlbusen Schöpfwerk Altenwerder), Parallelgraben westlich A7, Oberste Untenburger Wetterung, Moorwetterern.

Die Planfeststellungsbehörde geht in Übereinstimmung mit dem Erläuterungsbericht Wassertechnische Untersuchung (Unterlage 13.3) davon aus, dass durch die vorgesehene Ableitung des Straßenwassers über eine 20 cm dicke Oberbodenandeckung wie über die geplante Rigolen-Entwässerung bereits ein Großteil der abfiltrierbaren Stoffe vergleichbar wie von Retentionsbodenfiltern zurückgehalten werden. In allen Reinigungsanlagen sind u. a. Leichtflüssigkeitsabscheider vorgesehen. Straßenabwasser von der Autobahn wird nicht in die Unterste Untenburger Wetterung eingeleitet.

Bei der Bemessung der Mulden, Gräben und Rückhalteanlagen ist die Häufigkeit des Bemessungsniederschlags in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde auf die örtlichen Verhältnisse erfolgt. Durch die Bemessung für ein 30-jähriges Regenereignis ist sichergestellt, dass auch bei einer möglichen Zunahme der Starkregenereignisse die Vorgaben des Regelwerks (≤ 10 -jährige Überschreitungshäufigkeit) in der Zukunft eingehalten werden können. Hinsichtlich der Dimensionierung der Straßenentwässerungsanlagen werden die Vorgaben der geltenden Richtlinien eingehalten bzw. übertroffen.

Die Entwässerung des neuen Wirtschaftsweges entlang der Nordwetterern erfolgt über das Bankett und ist damit ebenfalls sichergestellt.

Der Bau der Autobahn im Überschüttverfahren kann dazu führen, dass Eisen-II-haltiges Porenwasser aus den Weichschichten oberhalb des darunterliegenden Grundwasserleiters ausgepresst wird. Von diesem Eisen-II-haltigen Porenwasser können nachteilige Auswirkungen ausgehen. Das Porenwasser wird gemeinsam mit dem Oberflächenwasser in Gräben gesammelt und zu einer Aufbereitungsanlage geleitet, wo das Eisen soweit wie möglich entfernt wird (siehe Unterlage 13.5). Das behandelte und weitgehend von Eisen gereinigte Wasser wird in Oberflächengewässer eingeleitet. Die Qualität des Porenwassers, des gereinigten Wassers und der Oberflächengewässer wird durch chemische Analyse von Wasserproben regelmäßig kontrolliert. Ferner ist vorgesehen, einzelne Drainagestränge und Entwässerungsgräben vor Ort zu beproben. Durch die gezielte Ableitung und Behandlung des eisenhaltigen Porenwassers sind negative Auswirkungen auf Nachbarflächen nicht zu erwarten. Die von der Wasserbehörde festgelegten Einleitgrenzwerte werden eingehalten. Vgl. hierzu auch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.4.

Die Hydrogeologie und die Auswirkungen auf das Grundwasser sind in den Antragsunterlagen umfangreich dargestellt. Außer im Kreuzungsbereich A26 / Hafenbahn werden keine relevanten Auswirkungen auf Grundwasserstände und Grundwasserströmung erwartet. Zum Schutz des Bodens

und des Grundwassers sind Schutzmaßnahmen gemäß den "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten – RiStWag, Ausgabe 2016" vorgesehen (Unterlage 13.3); vgl. auch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.4. Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate durch Versiegelung und Überformung sowie Auswirkungen auf die Grundwasserströmungsverhältnisse durch den Autobahndamm und die Vorbelastung sind nicht zu erwarten. Die innerhalb von Wasserschutzgebieten erforderlichen Schutzmaßnahmen werden eingehalten und zum Teil sogar übererfüllt. Eine Gefährdung des Grundwassers ist nicht zu befürchten. Die zuständige Wasserbehörde hat diesbezüglich keine Bedenken geäußert. Trotzdem werden die Grundwasserstände durch Messungen an Grundwassermessstellen regelmäßig kontrolliert.

Die Grundwasserstandsschwankungen im Umfeld des Trogbauwerks werden durch das Bauwerk nicht relevant beeinflusst. Im Bereich des Trogbauwerks ist eine Reduzierung des nach Süden gerichteten hydraulischen Gradienten im Grundwasserleiter zu erwarten. Ein verstärkter Grundwasseranstrom aus Norden ist nur infolge extremer Wasserstände in der Elbe gegeben. Entsprechende Ereignisse (Sturmfluten, Kettentiden) sind jedoch nur von sehr kurzer Dauer und können im Zusammenhang mit den geringen vorhabensbezogenen Potenzialänderungen keine nachteiligen Auswirkungen bewirken. Nachteilige Auswirkungen auf die betrieblichen Grünlandflächen im Umfeld des geplanten Trogbauwerks sind daher nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Soweit durch die Baumaßnahmen Drainageleitungen betroffen sind, werden diese im erforderlichen Umfang wiederhergestellt. Wird das Polder- und Beregnungssystem durch das Bauvorhaben gestört, erfolgt in Absprache mit den Betroffenen die Wiederherstellung durch die Vorhabensträgerin. Dabei ist die jederzeitige Wasserversorgung sicherzustellen, vgl. Ziffer 2.20.

Über die vorstehenden Ausführungen hinaus wurden folgende individuelle Einwendungen hinsichtlich der Veränderung von Oberflächengewässern und des Grundwassers abgegeben:

- Die Hauptpolderpumpen des Sielverbandes Hohenwisch befinden sich seit November 2012 auf der Grenze zwischen den Flurstücken 1757 und 1754. Das Regenwasser östlich vom A26 Überführungsdamm am Flurstück 1901 muss wie bisher über Steinrinne und Rohr von der Eingriffsgrenze nach Süden direkt in die Moorwettern abgeleitet werden und soll trockenlaufen. Nach der Planung würde das Wasser in ein anderes Verbandsgebiet abgeleitet. Praktisch würde es jedoch nicht funktionieren und das meiste Wasser müsste auf unserer Obstfläche versickern.

Vorhabensträgerin: *Auf der Ostseite des Überführungsdamms wird das Regenwasser auf der Böschung versickert. Am Böschungsfuß ist eine Mulde vorgesehen, in der bei Starkregen überschüssiges Wasser gesammelt und versickert wird.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Wasser wird mit der vorgesehenen Entwässerung von der Obstbaufläche des Einwenders ferngehalten. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.**

- Die Stromversorgung für die Polderpumpen im Sielverband Hohenwisch muss zu jeder Zeit gewährleistet sein.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin hat erklärt, dass die Stromversorgung für die Polderpumpen jederzeit gewährleistet sein wird, vgl. hierzu auch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.20.

- Südlich der A26 ist keine rentable Landwirtschaft mehr möglich. Durch die geplante Abtrennung der unterirdischen Wasserläufe werden die Flächen wegen des aufsteigenden Wassers unbrauchbar (auf der Südseite der geplanten Trassenführung ist keine ordentliche Entwässerung geplant/möglich). Künftig werden diese Flächen wegen noch extremerer Vernässung gänzlich unbewirtschaftbar. Zudem würde es dann z.B. bei Gewittern im Sommer mit Starkregen zu Ernteaussfällen kommen, weil das Heu nicht getrocknet werden kann.

***Vorhabensträgerin:** Eine „Abtrennung unterirdischer Wasserläufe“ ist nicht geplant. Sollte aus dem Graben am Oberburger Querweg ein Abfluss in die Moorburger Landscheide nicht möglich sein, wird dieser Anschluss nicht hergestellt. Der ordnungsgemäße Abfluss erfolgt dann über den Wulfsgraben und die Unterste Untenburger Weterung zum Schöpfwerk Moorburg. Dies wird noch geprüft und mit dem Wasser- und Bodenverband Moorburg und der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt. In Unterlage 13.6 ist der wassertechnische Nachweis für den Parallelgraben dokumentiert. Danach wird im ungünstigsten Lastfall „5-jährliches Hochwasser“ im Planungszustand der Wasserstand im Parallelgraben mit ca. -0,62m NN berechnet. Im Bereich der Untenburger Weterungen werden für diesen Lastfall Freiborde von 43 bzw. 62cm angegeben. Lediglich am Nachweispunkt 2 zwischen Umspannwerk und A7 ist ein verbleibender Freibord von nur 4cm angegeben, da hier das Gelände offensichtlich so tief liegt. Bei einer Neuberechnung mit aktualisierten Einleitwerten wird der höchste Wasserstand beim „10-jährlichen Hochwasser“ mit ca. -0,55m NN und beim „30-jährlichen Hochwasser“ mit ca. -0,50m NN berechnet. Dadurch wird die Bordvollhöhe örtlich erreicht und leicht überschritten.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die maximal berechneten Wasserstände im Grabensystem liegen fast durchweg unterhalb der Geländehöhen. Leicht erhöhte Wasserstände treten nur bei seltenen Starkregenereignissen auf. Die Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen ist in den Unterlagen hinreichend nachgewiesen worden.

- Im Zusammenhang mit der Ersatzmaßnahme 4 E- Curslack soll ein Biotop hergestellt werden, für das in den Wintermonaten November bis März eine Anhebung der Wasserstände auf Geländeoberkante und in den Sommermonaten April bis Oktober auf 0,2 m unter Geländeoberkante vorgesehen ist. In und an den vorgesehen Flächen befinden sich die Hauptentwässerungsgräben Sielgraben 15, 16 und 17. Diese Sielgräben sind für die Entwässerung des folgenden Gebietes zwischen westlich vom Curslacker Heerweg und östlich vom Sielgraben 18 erforderlich. Die Brookwettern bildet die

nördliche Grenze. Der Abfluss des Wassers erfolgt gen Süden über die Sielgräben durch die Deichdurchlässe des Curslacker Deiches in die Dove Elbe. In den vergangenen Jahren war der Abfluss des Wassers nach Niederschlagsereignissen zunehmend nicht gewährleistet. Auf den Flurstücken 339, 341, 1447, 145, 144, 2053, 1466, 341, 644, 663, 354, 2171, 1019, 2126, 154 und 356 konnte das Wasser nicht ausreichend in Richtung Dove Elbe abfließen, so dass die Kulturen durch die langanhaltende Staunässe Schaden genommen haben. Diese Entwicklung ist auf mehrere kleine Ursachen zurückzuführen wie beispielsweise das zusätzliche Einleiten von Oberflächenwasser der Neubauten ins System, mangelnde Kontrollen der Grabenpflege an Privatgrundstücken, Umleiten der 1928 festgelegten Entwässerung am Sielgraben 15, um einige zu nennen.

Durch das Anheben des Wasserstandes auf den Flächen der Ersatzmaßnahme fehlt bei stärkeren Niederschlagsereignissen die Auffangreserve der Gräben und Gruppen. Daher wird befürchtet, dass der Wasserabfluss in die Dove Elbe zusätzlich behindert wird. Ein Anbau von ackerbaulichen Kulturen wird dann nicht mehr möglich sein.

Die Häuser am Achterschlag, Curslacker Heerweg und Curslacker Deich, welche sich im o.g. Gebiet befinden, werden durch den mangelnden Abfluss des Wassers, zu den bisherigen Problemen zusätzliche Probleme mit überschwemmten Kellern bekommen. Dieses trifft auf die Häuser Achterschlag Nr. 120a, 135, 137, 116a, 68, 93, 89a, 87, 106 und 108 zu. Es wird eine Instandsetzung und Herstellung des gesamten Ent- und Bewässerungssystems in diesem Bereich gefordert, die einen zügigen Abfluss gewährleistet.

Vorhabensträgerin: *Bei den geplanten Ersatzmaßnahmen in Curslack soll eine Verstärkung des Wasserstandes und eine längere Beibehaltung des Wasserstandes in das Frühjahr hinein erreicht werden. Alle Maßnahmen finden nur auf Flächen im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg statt. Hierfür ist zeitweise eine Zuwässerung über die Druckleitung der Hamburger Wasserwerke erforderlich. Die Wasserstände in den Hauptsammelgräben (Sielgräben 15-17) und die Grundwasserstände sollen nicht verändert werden. Eine Vernässung an die Maßnahmenflächen angrenzender Bereiche ist daher nicht zu erwarten. Durch das Gutachten „Hydraulische Berechnungen für die Sielgräben 15, 16 und 17“ vom 16.09.2015 wurde der Nachweis erbracht, dass durch eine Umgestaltung des Sielgrabens 16 mit Rückbau der privaten Pumpe und Anpassungen von Bauwerken im Unterlauf die Vorflutverhältnisse für die Oberlieger des Sielgrabens 16 deutlich verbessert werden. Die Leistungsfähigkeit des Sielgrabens 16 wird durch die Maßnahmen erhöht bzw. besser genutzt. Für den seltenen Belastungsfall eines Starkregeneignisses in Überlagerung mit tidebedingt erhöhten Wasserständen in der oberen Dove Elbe kann ebenfalls eine Verbesserung erzielt werden. Die erhöhten Wasserstände im Sielgraben 16 sind in diesem Fall nur von kurzer Dauer. Die Kosten für Bau und Unterhaltung (Pflege) trägt der Bund.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Einwender stellen teilweise Probleme mit der Entwässerung dar, die bereits jetzt bestehen, jedoch keinen Ursprung in der beantragten Maßnahme haben. Hinsichtlich des Nachweises der Schadlosgigkeit der Erhöhung der Wasserstände wird auf das genannte Gutachten sowie die Ausführungen der**

Vorhabensträgerin verwiesen. Demzufolge bleiben die Sielgräben 15, 16 und 17 in ihrer Vorflutfunktion voll erhalten bzw. werden verbessert. Der Wasserstand in den Sielgräben wird nicht angehoben. Die Befürchtung, dass künftig kein ausreichender Stauraum zur Verfügung steht, um bei Niederschlagsereignissen das Wasser zurück zu halten, ist daher unbegründet. Durch den Einbau der Stauanlagen und den Einstau des Wassers wird das Wasserstandsgefälle in Richtung Sielgräben aufgehoben und die Vorflutwirkung der Gräben deutlich reduziert. Die Folge ist eine Verzögerung des Abflusses und eine Abflachung der Abflusswelle, da sich die Fließzeit in der Fläche deutlich erhöht. Der Spitzenabfluss wird entsprechend reduziert. Die Flächen wirken somit wie ein größerer Retentionsraum. Die hydrologischen Auswirkungen der Maßnahme werden sich auf die Wasserstände des Maßnahmengebietes beschränken.

Darüber hinaus hat die zuständige Wasserbehörde zu den vorgesehenen Maßnahmen ihr Einvernehmen erklärt.

- Eine Vernässung von Weideflächen bringt eine gesundheitliche Gefährdung unserer Tiere mit sich. Der Parasitenbefall insbesondere durch Leberegel wird erfahrungsgemäß bei stehendem Gewässer stark zunehmen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Parasitenbefall, insbesondere durch Leberegel, ist ein marschentypisches Problem. Auch jetzt schon grenzt ein hoher Anteil der Weideflächen an Gewässer (z.B. Dove Elbe, vorhandene Gräben). Der Befallsdruck ist bereits jetzt schon vorhanden, sodass ohnehin entsprechende Maßnahmen seitens der bewirtschaftenden Landwirte für einen gesunden Tierbestand ergriffen werden müssen. Eine zusätzliche Gefährdung des Viehbestandes durch die Maßnahmenplanung ist nicht erkennbar, da keine Vernässung von Weideflächen vorgesehen oder zu befürchten ist.

- Der Räumstreifen (Deichkrone) des neuen Deiches ist mit 5 Metern überdimensioniert.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die ursprünglich vorgesehene Breite von 8 m (5 m Räumstreifen und 2 x 1,5 m Böschung) wurde im Rahmen der 1. Planänderung angepasst, da die nördliche Böschung reduziert wurde, indem der Unterhaltungsweg nach Süden verschoben wurde. Im Gegensatz zu anderen Gewässern muss bei der Nordwettern aufgrund der festen (vergleichsweise hohen) Gradienten des Unterhaltungsweges zusätzlich des Räumstreifens später auch eine Böschungsangleichung berücksichtigt und somit noch zusätzlich betrachtet werden. Die Gradienten sind so hoch, weil der Räumstreifen weiterhin als Deich dem Hochwasserschutz dienen muss. Die Dimensionierung der Nordwettern und des daran anschließenden Räumstreifens und Unterhaltungsweges entspricht den wassertechnischen Erfordernissen und dem aktuellen Stand der Technik.

- Es wird mit einer Veränderung des Grundwasserstandes in einem Bereich von 500 m gerechnet. Die Wohngebäude liegen teilweise lediglich 350 m entfernt und somit im Einwirkungsbereich. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass die Flächen nicht vernässen und die Wohngebäude unbeeinträchtigt bleiben. Es wird gefordert, eine Beweissicherung für die Gebäude und die Bodenflächen vor Beginn der Bauarbeiten durchzuführen.

Vorhabensträgerin: *In der Auswirkungsprognose wird eine maximale Reichweite vorhabensbezogener Änderungen der Grundwasserpotenziale von 250 m ermittelt. Die vorhabensbezogene Änderung der Grundwasserpotenziale reicht somit nicht bis zum Bereich des Baubestands.*

Ein beweiskräftiges Grundwasserstandsmonitoring kann durch eine kontinuierliche, zeitlich hoch aufgelöste Erfassung der Grundwasserstandsentwicklung im Umfeld der geplanten Baumaßnahmen erfolgen. Die Beweissicherung ist zeitlich vor Beginn der Baumaßnahmen aufzunehmen.

Der Vorhabenträger wird vor Beginn der Bautätigkeiten eine Zustandsfeststellung durchführen, diese beinhaltet auch den Zustand der Hofstätten (inkl. Gebäuden) sowie der Bodenflächen.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Aufgrund der Entfernung der Gebäude der Einwender sind Auswirkungen durch Grundwasserveränderungen unwahrscheinlich. Die Vorhabensträgerin hat ein Grundwasserstandsmonitoring sowie eine Beweissicherung hinsichtlich der Gebäude auf dem Grundstück der Einwender zugesagt. Es wird auf die entsprechenden Nebenbestimmungen verwiesen, vgl. Ziffer 2.1, 2.4.**

- Durch Veränderung der Grundwasserführung befürchten wir Wasser in den Häusern und Kellern.

Vorhabensträgerin: *Auf den Nachbargrundstücken sind durch die Baumaßnahme keine relevanten Veränderungen der Grundwasserstände zu erwarten. Durch die Auflast (Vorbelastungsdamm) wird die vorhandene Torfschicht zusammengedrückt, dadurch wird die horizontale Durchlässigkeit des Torfes unter dem Straßendamm vermindert. Dies hat jedoch nahezu keine Auswirkungen auf die hydraulische Gesamtsituation, da im Torf auch im vorhandenen Zustand (also ohne Auflast aus der A26) keine signifikante horizontale Strömung stattfindet.*

Die horizontale Grundwasserströmung erfolgt in der Sandschicht (Hauptgrundwasserleiter) unterhalb der Torfschicht. Die Durchlässigkeit der Sandschicht bleibt auch nach der Belastung durch den Straßendamm unverändert. Daher führen Vorbelastungsdamm und Straßendamm nicht zu Veränderungen der Grundwasserhydraulik im Hauptgrundwasserleiter. Grundwasserstände und Grundwasserströmung werden durch Messungen an Grundwassermessstellen regelmäßig kontrolliert.

Planfeststellungsbehörde: **Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der unterhalb der Torfschicht verlaufende Hauptgrundwasserleiter wird durch die Baumaßnahme nicht in seiner Durchlässigkeit beeinträchtigt, so dass die relevanten Grundwasserströme nicht verändert werden. Eine relevante Grundwasserströmung in der Torfschicht gibt es aufgrund der physi-**

kalischen Eigenschaften von Torf nicht, so dass durch das Zusammendrücken durch die Auflast hier keine erheblichen Veränderungen des Grundwasserstandes zu erwarten sind. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.4 und das dort angeordnete Grundwassermonitoring verwiesen.

- Der Bau des neuen Schöpfwerks Moorburg West muss aufgrund der Unterbrechung der Abwasserfließrichtung zugesichert werden bzw. diesbezüglich eine Schutzauflage im Planfeststellungsbeschluss enthalten sein.

Das gesamte Wasser aus dem Verbandsgebiet des Wasserverband Moorburg westlich der Hafensbahn muss nach dem Eingriff nach Norden durch den Untenburger Schleusengraben durch das Schöpfwerk Moorburg West entwässert werden. Das Schöpfwerk West ist aber bis heute in keiner Weise ausreichend in der Leistungsfähigkeit ertüchtigt. Eine Auflage oder Vereinbarung mit dem Wasserverband Moorburg vor Erlass des Planfeststellungsbeschluss ist zwingend erforderlich, weil sich - wie geschildert - die Fließrichtung der Entwässerung durch den Eingriff/Trasse mit Grünbrücke ändert und damit das gesamte Entwässerungssystem beeinträchtigt wird.

Es wird zudem erneut darauf hingewiesen, dass der nördliche Durchlass der Hafensbahn (Unterster Untenburger Weiterung) nicht funktionsfähig ist.

Zudem gilt wie für die übrigen Verbandsgebiete, dass aufgrund des Vorhabens erhebliche Änderungen und zusätzlichen Unterhaltungspflichten beim Wasserverband Moorburg anfallen. Hierzu ist eine konkrete Regelung im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wonach die zusätzliche Unterhaltung anteilmäßig vergütet wird und zwar nach Rechnungsstellung entsprechend einer einvernehmlich bestimmten Berechnungsgrundlage. Alternativ ist eine Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Wasserverband Moorburg vor Erlass des Planfeststellungsbeschluss abzustimmen.

Der Verweis hierauf im BW Verzeichnis auf eine Unterhaltungsvereinbarung reicht zur Konfliktbewältigung nicht aus.

Vorhabensträgerin: *Der Neubau des Schöpfwerks Moorburg West ist Teil einer wasserwirtschaftlichen Neuordnung des Bereichs Moorburg. Planung, Genehmigung und Bau dieser Anlage sind Gegenstand eines gesonderten Genehmigungsverfahrens der FHH.*

Eine Ertüchtigung des Schöpfwerks Moorburg-West wurde in der Unterlage U13.6 untersucht und die erforderliche Pumpenleistung und -staffelung vordimensioniert (siehe „Zielzustand System Moorburg mit A26West“). Dabei wurde eine Gesamtleistung von 300 l/s gestaffelt auf 3 Pumpen angesetzt. Die Auswirkungen ohne eine Ertüchtigung des Schöpfwerks Moorburg betragen bis zu 6 cm im Bereich westlich der Hafensbahn. Im Einzelnen heißt es hierzu in o.g. Unterlage: „Im Hochwasserfall resultieren im Bereich westlich der A7 bedingt durch die Überbauung und den Wegfall der Gewässerverbindung der Obersten Untenburger Wetterung in den Gewässern westlich der Hafensbahn 5 bis 6 cm höhere Wasserstände als im Bestand (Ergebnispunkte 1-4, Oberste Untenburger Wette-

rung, Unterste Untenburger Witterung, Untenburger Schleusengraben). Im Oberlauf des Untenburger Schleusengrabens wird die rechtsseitige Gewässerböschung (Bordvollpunkt) beim Lastfall HQ10 nahezu erreicht.“

Der Durchlass ist bereits heute nicht ausreichend hydraulisch leistungsfähig. Mit dem durch die FHH geplanten Bau des Schöpfwerks Moorburg West soll sich die wasserwirtschaftliche Situation in Moorburg verbessern.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die durchgeführten Untersuchungen sowie fachlichen Einschätzungen zeigen, dass die Entwässerungsanlagen ohne eine Ertüchtigung des Schöpfwerks Moorburg in der Lage wären, die Entwässerung der betroffenen Grundstücke nach Umsetzung des Vorhabens zu gewährleisten. Der Neubau des Schöpfwerks Moorburg stellt insofern keine notwendige Folgemaßnahme dar, sondern ist Bestandteil eines parallel laufenden Genehmigungsverfahrens.

Eine Regelung der Unterhaltungspflichten der Entwässerungsanlagen ist nicht erforderlich. Diese ergeben sich aus den gesetzlichen wasserrechtlichen Regelungen sowie aus dem Bauwerksverzeichnis. Darüber hinaus ist der Wasserverband Moorburg als Träger öffentlicher Belange am Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Es wird auf die dortigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

4.18 Wasserwirtschaftliche Belange

- Dammverbreiterung A7: Kap. 4.4.3 Erdbauverfahren, S. 67: „Für die Dammverbreiterungen an der A7 kommt auch ein örtlicher Bodenaustausch in Betracht.“ Aus Sicht von BSU/U1 ist von einer Entfernung der Weichschichten abzusehen. Der betreffende Autobahnabschnitt befindet sich im Einzugsbereich des Absenktrichters des Horizontalfilterbrunnens HFB 2 der Hamburger Wasserwerke. Eine weitere Reduzierung der schützenden Weichschichten würde das Risiko einer Gefährdung des Brunnens erhöhen.

Vorhabensträgerin: *Für die Einfädelerung der RIFA Stade-Hamburg auf der Ostseite der A7 ist auf einer Länge von rd. 220 m ein Teilbodenaustausch geplant. Dabei verbleibt eine mindestens etwa 1 m mächtige Kleischicht im Untergrund, so dass hier die organische Weichschicht in ausreichender Dicke erhalten bleibt.*

Für die Unterführung der geplanten Rampe I-J (RIFA Hannover – Stade) unter dem Damm der A7 und zur Vorbereitung des geplanten Ausbaues zum Autobahnkreuz mit einer weiteren Unterführung unter dem Damm der A7 entlang der Rampe I-J ist aufgrund der tiefen Gradientenlage der querenden Unterführungen ein Bodenvollaustausch am östlichen Rand des A7-Dammes erforderlich. Dieser Bodenaustausch dient der Schaffung setzungsarmer Übergänge zwischen den nahezu setzungsfreien Unterführungsbauwerken und den anschließenden Streckenbereichen bzw. der geplanten Rampe an den bestehenden Damm. Dafür ist nach derzeitiger Einschätzung ein Bodenaus-

tausch das sicherste und wirtschaftlichste Erdbauverfahren. Eventuelle Alternativen werden vom Bodengutachter geprüft und bewertet. Die Prüfergebnisse werden mit der Wasserbehörde (BSU / U) erörtert und das Bauverfahren abgestimmt.

Planfeststellungsbehörde: Der Horizontalfilterbrunnen HFB 2 der Hamburger Wasserwerke darf durch den Bodenaustausch an der östlichen Böschung der A7 nicht gefährdet werden. Hierzu sind in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde geeignete Vorkehrungen zu treffen.

- Die zu verfüllenden, vorhandenen Gewässer (Teich am Wirtschaftsweg 3. Meile Km 5+700, Beregnungsteich bei Bau-km 1+180) sind im Bereich des Torfhorizontes mit dem bei anderen Maßnahmen anfallenden Torfmaterial zu verfüllen.

Vorhabensträgerin: *Da Torf beim Einbau unter Wasser aufschwimmt und dabei mit dem Wasser eine schlammige Konsistenz annimmt, wird bis zur Wasserspiegellinie Sand zur Verfüllung der Gewässer eingebaut. Darüber wird der bei anderen Maßnahmen anfallende Torf eingebaut. Unterhalb der Gewässersohle ist eine mehrere Meter dicke organische Klei- und Torfschicht vorhanden, so dass die Dichtigkeit der organischen Weichschicht in jedem Fall sichergestellt ist.*

Aufgrund des unterhalb des Torfes gespannt anstehenden Grundwassers kann das Wasser vor dem Einbau der Verfüllung nicht aus den Gewässern abgepumpt werden. Hierbei würde die Gewässersohle aufbrechen und das Grundwasser von unten in den Teich eindringen (Auftriebssicherheit ist nicht gegeben). Alternativ müsste das Grundwasser in den Sanden unterhalb des Torfes abgesenkt werden, so dass die Auftriebssicherheit auch ohne Wasser in den Gewässern gewährleistet wird. Da eine Grundwasserabsenkung bzw. eine Druckentspannung zu weitreichenden größeren Geländesetzungen führt und das Grundwasser stark eisenhaltig ist, soll auf Grundwasserabsenkungen bei diesem Vorhaben grundsätzlich verzichtet werden.

Planfeststellungsbehörde: Aus Gründen der Eingriffsminimierung und zum Schutz des Grundwassers wird den Ausführungen der Vorhabensträgerin gefolgt.

- Die Herstellung der Polderschöpfwerke erfolgt in Spundwandbaugruben mit einer Unterwasserbetonsole. Die mindestens 1 m dicke Unterwasserbetonsole wird kraftschlüssig mit der Spundwand verbunden und stellt somit die Dichtigkeit zum unterlagernden Grundwasserleiter dauerhaft sicher. An der Geländeoberfläche ist eine befestigte Fläche vorgesehen. Beim Einbau von Torf im Baugrubenseitenraum oberhalb der Unterwasserbetonsole wären zufolge der Setzungen im Torf Schäden an der Oberflächenbefestigung und ggf. an den Anschlussleitungen im Übergang in das Polderschöpfwerk zu erwarten. Die Verfüllung des Baugrubenseitenraumes soll daher mit Sand erfolgen.

Planfeststellungsbehörde: Die Verfüllung des Baugrubenseitenraumes hat aus technischen Gründen zur Vermeidung von Folgeschäden an der Oberflächenbefestigung und an den Anschlussleitungen mit Sand zu erfolgen.

- Im Erläuterungsbericht (S. 90) wird ausgeführt: „Um zu jeder Zeit einen geordneten Be- und Entwässerungsbetrieb in den angrenzenden Obstbauflächen sicher stellen zu können, sind Regelungsanlagen an der Nordwettern erforderlich, die eine Stauraumbewirtschaftung auch bei Extremereignissen ermöglichen. Als wirtschaftliche und betriebssichere Lösung sind hierzu zwei Stauanlagen (Bauwerke K 26.30 und K 26.31) jeweils am östlichen und westlichen Ende der Nordwettern geplant.“ Neben diesem wirtschaftlichen Interesse der Obstbauern kann die Nordwettern durch eine intelligente Steuerung auch zu einer hydraulischen Entlastung der Moorwettern beitragen. Die hydraulischen Berechnungen der Moorwettern (Unterlage 13.6) zeigen, dass es bereits bei einem zweijährlichen Regenereignis zu Überflutungen der tiefer liegenden Flächen des angrenzenden Vogelschutzgebietes kommt. Dies gefährdet die Pflege- und Entwicklungsziele des Vogelschutzgebietes. Um eine effiziente Steuerung realisieren zu können, ist es notwendig, die geplanten Staubauwerke automatisch und fernsteuerbar regeln zu können.

Vorhabensträgerin: *Auch der HEV hat im Rahmen der 2. Planänderungsunterlage eine Funkfernsteuerung gefordert. Die Stauanlagen an der Nordwettern werden daher mit einer Funkfernsteuerung/Automatik ausgestattet.*

Planfeststellungsbehörde: Ziel der beantragten Stauanlagen an der Nordwettern ist die Stauraumbewirtschaftung auch bei Extremereignissen für die Sicherstellung eines geordneten Be- und Entwässerungsbetriebs in den angrenzenden Obstbauflächen. Die Hochwasserentlastung in der Moorwettern ist eine weitere Möglichkeit, wie die Stauanlagen genutzt werden können. Die Unterhaltungspflicht ergibt sich aus § 37 des Hamburgischen Wassergesetzes, dem Wasserverbandsgesetz sowie der geltenden Satzung. Danach hat der Hauptentwässerungsverband für die Unterhaltung und den Betrieb der im Verbandsgebiet liegenden Anlagen Sorge zu tragen.

- Für die Berechnung des Speichervolumens wird der Zuschlagfaktor nach DWA-A 117 Tabelle 2 weggelassen, mit der Begründung, dass es sich um außerörtliche Straßen handelt. Hamburg als Stadtstaat und Einheitsgemeinde hat aber keine außerörtlichen Straßen. Daher ist der Zuschlagfaktor zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Als außerörtliche Straßen werden Straßen bezeichnet, die nicht innerhalb von geschlossenen Ortschaften verlaufen, so wie die A26. In Hamburg sind bei der Planung von Stadtstraßen die "Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra)" zu beachten. Die ReStra verweisen auf das übergeordnete Regelwerk der FGSV und andere Richtlinien und ergänzen bzw. konkretisieren diese für die Besonderheiten in Hamburg.*

Planfeststellungsbehörde: Autobahnen werden in den ReStra nicht behandelt, was ein weiterer Hinweis darauf ist, dass diese nicht als Stadtstraßen anzusehen sind, sondern als außerörtliche Straßen. Anwendbar ist das übergeordnete Regelwerk der FGSV. Die Wasserbehörde

hat hinsichtlich des Speichervolumens keine Bedenken geäußert, dass dieses nicht ausreichend bemessen sei und darüber hinaus das Einvernehmen erklärt.

4.19 Stellungnahmen

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen samt Äußerungen der Vorhabensträgerin und die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt. Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die eine Nichtbetroffenheit erklären, ausschließlich Zustimmung enthalten, sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt haben, lediglich Hinweise für die Vorhabensträgerin enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben, die diesbezüglichen Erwidierungen der Vorhabensträgerin liegen den Stellungnehmenden jedoch vor.

Ebenfalls nicht wiedergegeben werden in diesem Kapitel Stellungnahmen und Äußerungen oder Teile von Stellungnahmen und Äußerungen, die bereits im Zusammenhang mit der thematischen Bearbeitung der einzelnen Fachthemen abschließend bearbeitet worden sind. Dies gilt insbesondere auch für die umweltfachlichen Stellungnahmen und Äußerungen, die inhaltlich Eingang in die umfangreiche Bearbeitung insbesondere der Komplexe Umweltverträglichkeitsprüfung, naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, FFH-Verträglichkeit und Artenschutz gefunden haben. Eine Kennzeichnung der bearbeiteten Inhalte der Stellungnahmen und Äußerungen innerhalb der thematischen Bearbeitung erfolgt nicht.

Der besseren Übersichtlichkeit halber erfolgt die Darstellung in der Regel in einer jeweils auf ein Argument beschränkten Wiedergabe der Stellungnahme, der unmittelbar hierauf bezogenen Äußerung der Vorhabensträgerin und der diesbezüglich getroffenen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Dabei erfolgt die Darstellung der Stellungnahme in Normalschrift, *die Äußerung der Vorhabensträgerin in Kursivschrift* und die **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Fettschrift**.

4.19.1 E.ON Hanse AG / E.ON Hanse Wärme GmbH / HanseWerk Natur GmbH / Netzcenter Hittfeld

Die Vorgenannten haben Hinweise zu Ihrem Leitungsbestand (Wärmeleitungen, Niederdruckgasleitungen, Erdgashochdruckleitungen) gegeben und u.a. um bauzeitliche Sicherungen der Leitungen gebeten. *Die Vorhabensträgerin, deren Erwidierungen der E.ON Hanse AG / E.ON Hanse Wärme GmbH / HanseWerk Natur GmbH / Netzcenter Hittfeld vorliegt, hat zugesagt, diese zu berücksichtigen und die erforderlichen Arbeiten rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffern 2.22 (Leitungsarbeiten) und 2.29 (Vereinbarungen und Zusagen) hingewiesen.

4.19.2 Dataport

Dataport hat Hinweise auf ihre Anlagen des Hamburger TK-Netzes gegeben und darum gebeten, sich rechtzeitig mit Dataport in Verbindung zu setzen. Hinsichtlich der Anlagen im Straßenzug Waltershofer Straße hat Dataport darum gebeten, eine Trasse für 4 Rohre DN 110 in der zukünftigen Brücke und Straße zu berücksichtigen. *Die Vorhabensträgerin, deren Erwiderung Dataport vorliegt, hat zugesagt, die vorhandenen Leitungen in Abstimmung mit Dataport zu verlegen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffern 2.22 (Leitungsarbeiten) und 2.29 (Vereinbarungen und Zusagen) hingewiesen.

4.19.3 Hamburg Wasser

Hamburg Wasser hat Hinweise auf vorhandene Anlagen der HWW und Sielanlagen der HSE gegeben und um entsprechende Abstimmungen gebeten, insbesondere hinsichtlich des in der Straße Moorburger Elbdeich befindlichen Drucksieles K DR 102 sowie des Regenwassersieles DN300 E sei eine Abstimmung mit der HSE in Bezug auf Tiefbauarbeiten in Sielnähe durchzuführen, soweit die vorhandenen Brückenfundamente baulich vergrößert werden müssten. *Die Vorhabensträgerin, deren Erwiderung Hamburg Wasser vorliegt, hat zugesagt, die Hinweise zu berücksichtigen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffern 2.22 (Leitungsarbeiten), 2.29 (Vereinbarungen und Zusagen) und 3.7 (Kostentragung) hingewiesen.

4.19.4 Hamburger Wasserwerke GmbH

Die Baumaßnahme liegt im Einzugsgebiet des Wasserwerkes Süderelbmarsch/Harburger Berge. Das Wasserwerk dient zusammen mit anderen Wasserwerken von HAMBURG WASSER zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung der FHH und angeschlossener Gemeinden.

Begrüßt werden die im Erläuterungsbericht bereits berücksichtigten Maßnahmen für den Gewässerschutz. Die Baumaßnahme ist im Sinne des vorbeugenden Gewässerschutzes unter Einhaltung maximaler Gewässerschutzauflagen durchzuführen. Das heißt, dass nicht nur im Bereich des Wasserschutzgebietes (WSG) Süderelbmarsch/Harburger Berge, sondern im gesamten Einzugsgebiet entsprechende Auflagen gemäß RiStWag einzuhalten sind. Auch der außerhalb des WSG befindliche Horizontalfilterbrunnen 2 darf durch die Maßnahme nicht negativ beeinflusst werden.

Wir bitten Sie, nicht nur die Hinweise der RiStWag zur Entwässerung in Ihre Planungen einfließen zu lassen, sondern auch die Anforderungen der RiStWag an die verwendeten Baumaterialien umfassend zu berücksichtigen. Für alle Baustelleneinrichtungen, Herrichtungen der Bauflächen, Auswahl der Baumaterialien, Lagerung und Umfüllung von Betriebsstoffen für die Baumaschinen gilt, dass besonders auf den Schutz der Gewässer – Oberflächen- und Grundwasser – zu achten ist.

Vorhabensträgerin: *Im Wasserschutzgebiet werden die Anforderungen der RiStWag umfassend berücksichtigt. Außerhalb des Wasserschutzgebietes im Bereich der A7 wird gemäß Auflage der*

Wasserbehörde (BSU / U) auf eine Versickerung von Straßenwasser verzichtet. Das Straßenwasser wird in Rinnen und Leitungen gefasst und in Reinigungsanlagen entsprechend dem Stand der Technik gereinigt (siehe Unterlage 1 Kap. 4.5 und Unterlage 13.4).

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Ausführungen der Vorhabensträgerin zu eigen. Im Übrigen verweist sie auf die Nebenbestimmung 2.4.

Im Sinne des Grundwasserschutzes ist es, wenn wie vorgesehen im Überschüttverfahren die vorhandenen Weichschichten erhalten bleiben. Allerdings sollte der Antransport der erforderlichen Sandmengen trocken und nicht im Spülbohrverfahren erfolgen, da eine Versickerung des hierbei anfallenden Wassers unter Grundwasserschutzaspekten im Wasserschutzgebiet nicht gewährleistet werden kann.

Vorhabensträgerin: *Der Sand wird voraussichtlich trocken antransportiert. Aufgrund der Erfahrungen in Niedersachsen wird der Trockeneinbau des Sandes favorisiert und voraussichtlich zur Ausführung kommen. Dennoch wurde das Spülverfahren nicht von vornherein ausgeschlossen, da auch dies ein bewährtes Verfahren ist. Der Verfahrenseinsatz hängt i. W. von der Verfügbarkeit des Sands (große Mengen werden benötigt) und von den Kosten ab. Wenn wider Erwarten doch das Spülverfahren eingesetzt werden sollte, müsste der Nachweis erbracht werden, dass der Einbau umweltverträglich erfolgt und die Bedenken ausgeräumt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Sollte das Spülverfahren zum Einsatz kommen, so ist der Nachweis zu erbringen, dass der Einbau umweltverträglich erfolgt.

Der im Bereich der A7 bei der Dammverbreiterung ins Auge gefasste Bodenaustausch wird aus Gewässerschutzsicht abgelehnt. Der Bereich berührt das Grundwassereinzugsgebiet des Horizontalfilterbrunnens 2. Hier ist wie auch unter Kap. 5.5.1 auf Seite 112 des Erläuterungsberichtes unter dem Punkt „Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen“ beschrieben der Schutz des Grundwassers zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Im Bereich der A7 ist bereits beim Bau der A7 vor ca. 40 Jahren ein Bodenaustausch erfolgt. Ein zusätzlicher Bodenaustausch ist jetzt nur in sehr geringem Umfang im nördlichen Ausbaubereich der A7 vorgesehen; nördlich des Autobahndreiecks beidseitig der A7 auf ca. 550m Länge für beidseitige Erweiterung um jeweils zwei Fahrstreifen (Ein- bzw. Ausfahrten). Dieser Bereich ist vom Horizontalfilterbrunnen ca. 1200m und mehr entfernt. Die Schwierigkeit besteht hier darin, dass der vorhandene Damm der A7 verbreitert werden muss, ohne dass es zu Schäden (Setzungen etc.) am vorhandenen Damm kommt. Dafür ist nach derzeitiger Einschätzung ein Bodenaustausch das sicherste und wirtschaftlichste Erdbauverfahren. Eventuelle Alternativen werden vom Bodengutachter geprüft und bewertet. Die Prüfergebnisse werden mit der Wasserbehörde (BSU / U) erörtert und das Bauverfahren abgestimmt.*

Planfeststellungsbehörde: Der Horizontalfilterbrunnen HFB 2 der Hamburger Wasserwerke darf durch den Bodenaustausch an der östlichen Böschung der A7 nicht gefährdet werden. Hierzu sind in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde geeignete Vorkehrungen zu treffen, vergleiche im Übrigen Nebenbestimmung 2.4.

In Bezug auf die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bereich Curslack weisen wir darauf hin, dass die angesprochen Flächen jeweils Ausschnitte einer wasserwirtschaftlich größer zusammenhängenden Fläche sind. Diese wasserwirtschaftliche Fläche wird letztlich begrenzt von der Brookwetterung und von der Dove Elbe. Vernässungen durch erhöhte Wasserstände und unterschiedliche Pflegezustände in Gräben der Ausgleichsflächen führen zwangsläufig zu Beeinträchtigungen der unmittelbar benachbarten Gebiete. Deren Grundeigentümer haben jedoch einen Anspruch darauf, dass individuelle Grabenwasserstände eingehalten werden. Um einerseits die Grabenreinigung, andererseits die Wasserstandshaltung entsprechend der mit den Eigentümern geschlossenen Verträge durchführen zu können, haben wir unter den heutigen Rahmenbedingungen der Entwässerung des Gebietes erhebliche Bedenken gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen. Die Gebiete 4 E und 7 E können nicht singular betrachtet werden. Wegen der Auswirkungen auf die benachbarten Grundstücke ist die vorliegende Planung abzulehnen.

Vorhabensträgerin: *Die Ersatzmaßnahmen in Curslack und Altengamme werden so geplant, dass negative Auswirkungen auf Nachbarflächen nicht zu erwarten sind. Die Planung wird mit HWW abgestimmt; es wird eine einvernehmliche Lösung angestrebt. Die Unterhaltung und Pflege der Gräben in den Maßnahmenflächen wird zukünftig der Vorhabenträger übernehmen.*

Zu Maßnahme 4E/CEF (Curslack):

Auf den Maßnahmenflächen in Curslack soll eine Verstetigung des Wasserstandes und eine längere Beibehaltung des Wasserstandes in das Frühjahr hinein erreicht werden. Die durch die Maßnahmenflächen von Nord nach Süd verlaufenden Sielgräben 15, 16 und 17 bleiben in ihrer Vorflutfunktion voll erhalten; der Wasserstand in den Sielgräben wird nicht angehoben.

Durch den Einbau von Stauanlagen und den Einstau des Wassers in den Beetgräben wird das Wasserstandsgefälle in Richtung Sielgräben aufgehoben. Die Folge ist eine Verzögerung des Abflusses und eine Abflachung der Abflusswelle, da sich die Fließzeit in der Fläche deutlich erhöht. Der Gebietsabfluss beschränkt sich auf den Wehrüberfall der Stauanlagen, der abhängig von der Überfallhöhe ist. Der Spitzenabfluss wird entsprechend reduziert. Die Flächen wirken somit für den Niederschlag in der Maßnahmenfläche wie ein größerer Retentionsraum.

Die oberste Bodenschicht in den Maßnahmenflächen ist fast durchgängig tonig-schluffige Flussmarsch. Dieser Boden ist sehr wenig wasserdurchlässig; die Versickerung ist daher sehr gering. Ein Anstieg des Grundwasserstandes ist nicht zu erwarten.

Mittig durch die Maßnahmenfläche verläuft der Sielgraben 16. Zurzeit ist die Entwässerungsfunktion

des Sielgraben 16 durch die Kammerung mit dem Pumpwerk im Gewässerquerschnitt und den beiden Staubaauwerken nördlich Curslackter Deich stark eingeschränkt. Daher sollen die Kammerung aufgehoben und die Leistungsfähigkeit des Sielgraben 16 durch entsprechende Maßnahmen deutlich erhöht werden. Hierzu sollen das vorhandene Pumpwerk zurückgebaut und die Gewässersohle im bisher gekammerten Bereich vertieft werden. Die vorhandenen Stauanlagen werden zurückgebaut und durch eine pegelgesteuerte Stauanlage ersetzt. Im Sielgraben soll ein Wasserstand von ca. +1,2m NN eingestellt werden. Um eine Wasserentnahme zur Bewässerung durch die Anlieger zu gewährleisten, werden zwei Entnahmeschächte neben dem Sielgraben gebaut. Durch diesen Umbau wird der Abfluss im Sielgraben 16 nur noch durch das neue geplante Stauwehr am Deich geregelt und für die Bewässerung der Gartenbauflächen steht eine ausreichende Gewässertiefe und entsprechendes Speichervolumen zur Verfügung. Die hydraulische Leistungsfähigkeit des Sielgraben 16 wird durch den Umbau deutlich erhöht.

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen am Sielgraben 16 wird auch der Abfluss im Sielgraben verbessert, da sich die Einzugsgebiete der Sielgräben teilweise überschneiden und der Sielgraben 17 zukünftig nicht mehr als Umleitung für den Sielgraben 16 belastet wird.

Der Sielgraben 15 begrenzt die Maßnahmenflächen im Westen. Er ist durch die Maßnahmen nicht direkt betroffen, da die Maßnahmenflächen nicht im Einzugsgebiet des Sielgraben 15 liegen.

Zu Maßnahme 7E/CEF (Altengamme):

In Altengamme ist eine Zuwässerung aus der HWW-Leitung in die wiederherzustellenden Beetgrabenstrukturen vorgesehen, um dauerhaft einen ausreichenden Wasserstand in den Gräben sicherzustellen. Eine Vernässung bis zur Geländeoberkante ist nicht geplant. Im Maßnahmensgebiet gibt es keine Entwässerungsprobleme; zurzeit bestehen im Sommer eher Defizite in der Bewässerung, so dass z. B. das angrenzende Borghorster Brack bereits mehrfach von einer Austrocknung betroffen war. Die bewässerten Beetgräben sollen gegenüber den Grenzgräben abgeschottet werden. Die Grenzgräben dienen weiterhin der Ent- und Bewässerung der benachbarten Flurstücke; in den Grenzgräben ist keine Änderung des Wasserstandes vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Ausführungen der Vorhabensträgerin zu eigen. Es ist nicht ersichtlich, dass negative Auswirkungen auf die Nachbarflächen zu erwarten sind. Im Übrigen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmung 2.4.

Im Bereich der geplanten Baumaßnahmen befinden sich ferner Transportleitungen der HWW DN 800 und DN 1000.

In allen der vier möglichen Bauvarianten werden die vorgesehene Querung der Waltershofer Straße und die Weiterführung der Autobahn westlich der Waltershofer Straße unmittelbare Auswirkungen auf die Leitungen haben.

Voraussichtlich ist es erforderlich, die vorgenannten Leitungen DN 800 und DN 100 vor Beginn der Baumaßnahmen umzulegen. Eine exakte Detailplanung unsererseits ist nach Vorlage der entsprechenden Unterlagen möglich. Wir bitten Sie, in diesem speziellen Fall unsere Vorlaufzeit von mindestens 18 Monaten zu berücksichtigen. Aus Gründen der Versorgungssicherheit sind Arbeiten an unseren Leitungen nicht zu jeder Jahreszeit möglich (Monate mit Spitzenbedarf).

Vorhabensträgerin: *Wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen 2.4, 2.14 und 2.29.**

Weiterhin befinden sich im Bereich der geplanten Autobahn die in der Anlage dokumentierten Grundwassermessstellen. Die Grundwassermessstellen erfüllen im Bereich der Süderelbmarsch eine wichtige Funktion und sind für die HWW unverzichtbar. Darüber hinaus sind die Grundwassermessstellen teilweise im Bewilligungsbescheid für die Grundwasserentnahme in unserem Wasserwerk Süderelbmarsch verankert. Sollten die Grundwassermessstellen durch den Bau der A26 wegfallen ist durch den Vorhabenträger rechtzeitig Ersatz zu schaffen. Die Ersatzstandorte sind mit den HWW abzustimmen. Um eine plausible Korrelation der Daten (Wasserstände, Grundwasserchemie usw.) zu erhalten sollten die Ersatzmessstellen mindestens 2 Jahre vor dem Wegfall der betroffenen Grundwassermessstellen auf Kosten des Vorhabenträgers abgeteuft werden.

Vorhabensträgerin: *Wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Nach derzeitiger Einschätzung sind drei Grundwassermessstellenstandorte betroffen: SEM3/3 am Moorburger Alter Deich; SEM5/30 am Francoper Hinterdeich und SEM5/18 nördlich Neuenfelder Hinterdeich. Ersatzstandorte, Detailplanung und Herstellung von Ersatzmessstellen werden mit HWW abgestimmt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen 2.4, 2.14 und 2.29.**

4.19.5 Versatel Ost GmbH, 1&1 Versatel Deutschland GmbH

Die Versatel Ost GmbH hat Planauszüge hinsichtlich der im Planungsgebiet betriebenen Telekommunikationslinien und -anlagen übersandt und um Beachtung der „Richtlinie zum Schutz der Versatel Telekommunikationsinfrastruktur“ gebeten. *Die Vorhabensträgerin, deren Erwiderung Versatel Ost GmbH, 1&1 Versatel Deutschland GmbH vorliegt, hat die Berücksichtigung zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf Ziffern 2.22 (Leitungsarbeiten) und 2.29 (Vereinbarungen und Zusagen) hingewiesen.**

4.19.6 Gasnetz HH

Gasnetz HH hat unter Übersendung von Planauszügen Hinweise auf vorhandene Anlagen der Gasnetz HH gegeben und um entsprechende Abstimmungen gebeten. Insbesondere dürften die Gasversorgungsanlagen durch den Bau und den Betrieb nicht gefährdet werden. *Die Vorhabensträgerin, deren Erwidern Gasnetz HH vorliegt, hat die Berücksichtigung und insbesondere deren Schutz zugesagt.*

4.19.7 Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH)

Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH (zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens Kable Deutschland Vertrieb + Service GmbH) hat Pläne hinsichtlich der sich im Planbereich befindenden Telekommunikationsanlagen übersandt und auf deren Schutzbedürftigkeit hingewiesen. *Die Vorhabensträgerin, deren Erwidern Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH) vorliegt, hat zugesagt, die Hinweise zu berücksichtigen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffern 2.22 (Leitungsarbeiten) und 2.29 (Vereinbarungen und Zusagen) hingewiesen.

4.19.8 GlobalConnect GmbH

Die GlobalConnect GmbH hat Pläne hinsichtlich der sich im Planbereich befindenden Telekommunikationsanlagen übersandt und auf deren Schutzbedürftigkeit hingewiesen. *Die Vorhabensträgerin, deren Erwidern der GlobalConnect GmbH vorliegt, hat zugesagt, die Hinweise zu berücksichtigen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffern 2.22 (Leitungsarbeiten) und 2.29 (Vereinbarungen und Zusagen) hingewiesen.

4.19.9 Vattenfall Europe Netzservice GmbH

Das geplante Straßenbauvorhaben befindet sich unter den Gefahrenzonen unserer Hochspannungsfreileitungen. In den beiliegenden Lageplänen 1:1.000 haben wir die horizontalen Gefahrenzonen unserer Hochspannungsfreileitungen rot schraffiert sowie die maximal zulässigen Straßen-, Bau- und Arbeitshöhen eingetragen. Dabei wurden berücksichtigt:

- Ausschwingen der Leiterseile bei Wind
- Größter Durchhang bei hoher Seiltemperatur
- Sicherheitsabstand gem. VDE 0210.

Gegen das o. a. Vorhaben haben wir aus der Sicht der 110-kV-Freileitungstrassen keine Einwände, wenn folgende Bedingungen in den nachfolgenden Kreuzungsbereichen eingehalten werden:

Unterhalb der rot schraffiert dargestellten Gefahrenzonen unserer Hochspannungsfreileitungen gelten die eingetragenen maximal zulässigen Höhen über NN.

Kreuzungsbereiche mit der Freileitung:

1. Kreuzung A26 ca. km 3+540; Lageplan 07-09 mit der 110-kV-Leitung UB8/RD2 im Mastfeld 1415-1416:

Für die geplante A26 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 5,0 m über NN. Für die Errichtung von Schilderbrücken, Verkehrsschildern und Beleuchtungsmasten beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 9,0 m über NN. Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe von 9,0 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

2. Kreuzung Rampe K 26.25 ca. km 200+720; Lageplan 07-08 mit der 380/110-kV-Leitung 981/982, UB8/UB9 im Mastfeld 414-415:

Für die geplante Rampe K 26.25 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 11,0 m über NN. Für die Errichtung von Schilderbrücken, Verkehrsschildern und Beleuchtungsmasten beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 15,0 m über NN. Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe von 15,0 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

3. Kreuzung Rampe K 26.21 ca. km 400+000; Lageplan 07-07 mit der 380/110-kV-Leitung 981/982, UB8/UB9 im Mastfeld 412-413:

Für die geplante Kreuzung mit der K 26.21 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 7,5 m über NN. Für die Errichtung von Schilderbrücken, Verkehrsschildern und Beleuchtungsmasten beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 11,5m über NN. Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe von 11,5 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

4. Kreuzung A26 ca. km 0+550 - Lageplan 07-06 mit der 110-kV-Leitung UA1/84 im Mastfeld 1237-1238; Kreuzung A26 ca. km 0+510; Lageplan 07-06 mit der 110-kV-Leitung 85/86 im Mastfeld 1354-1355:

Für die geplante Kreuzung mit der A26 im km 0+550 und 0+510 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 13,5 m über NN. Für die Errichtung von Schilderbrücken, Verkehrsschildern und Beleuchtungsmasten beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 17,5 m über NN. Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe von 23,5 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

5. Kreuzung A26/A7 ca. km 330+920; Lageplan 07-02 mit der 110-kV-Leitung 74-77 im Mastfeld 1211-1212 und Parallelführung entlang der Waltershofer Straße im Mastfeld 1212-1213:

Für die geplante A26/A7 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 9,0 m über NN im Mastfeld 1211-1212 und 18,5 m über NN im Mastfeld 1212-1213. Für die Errichtung von Schilderbrücken,

Verkehrsschildern und Beleuchtungsmasten beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 13,0 m über NN im Mastfeld 1211-1212 und 22,5 m über NN im Mastfeld 1212-1213. Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe von 13,0 m über NN im Mastfeld 1211-1212 und 22,5 m über NN im Mastfeld 1212-1213 für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

6. Kreuzung Rampe K 26.12 ; Lageplan 07-02 mit der 110-kV-Leitung 86 im Mastfeld 1350-1351

Für die geplante Rampe K 26.12 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 14,0 m über NN. Für die Errichtung von Schilderbrücken, Verkehrsschildern und Beleuchtungsmasten beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 18,0 m über NN. Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe von 18,0 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

7. Kreuzung A7 ca. km 165+200; Lageplan 07-03 mit der 380/110-kV-Leitung 971/972, 72/73 im Mastfeld 202-203:

Für die geplante A7 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 13,5 m über NN. Für die Errichtung von Schilderbrücken, Verkehrsschildern und Beleuchtungsmasten beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 17,5 m über NN. Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe von 17,5 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

8. Kreuzung A7 ca. km 165+015; Lageplan 07-03 mit der 380/110-kV-Leitung MAa/MAB, 90/91 im Mastfeld 481-482:

Für die geplante A7 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 25,5 m über NN. Für die Errichtung von Schilderbrücken, Verkehrsschildern und Beleuchtungsmasten beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 29,5 m über NN. Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe von 29,5 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

Bei den Arbeitshöhen haben wir lediglich den nach VDE 0210 vorgeschriebenen Mindestsicherheitsabstand von 3,0 m zu den 110-kV-Leiteseilen berücksichtigt. Dieser VDE- Mindestsicherheitsabstand darf von keinem Körperteil oder Gerät zu keiner Zeit unterschritten werden. Es besteht Lebensgefahr! Insbesondere muss bei der Planung des Autobahnbaus und bei der Planung und Aufstellung von Schilderbrücken und Beschilderungen die Arbeitshöhe beachtet werden.

Bei den Straßenhöhen haben wir den nach VDE 0210 vorgeschriebenen Mindestsicherheitsabstand von 7,0 m zu den 110-kV-Leiteseilen zu Grunde gelegt, dabei ist eine max. Fahrzeughöhe von 4 m berücksichtigt worden.

Wird das o. a. Bauvorhaben näher als 15 m an die sichtbaren Teile der Fundamente unserer Masten herangebaut, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Diese sind frühzeitig im Detail vor der Ausführung der Baumaßnahme mit uns abzustimmen.

Weiterhin müssen unsere beiliegenden „Richtlinien für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen“ eingehalten werden, die hierzu an den Bauherrn/ Grundeigentümer und Bauausführenden weiterzuleiten sind.

Für alle möglichen Beschädigungen, die durch Ihr Bauvorhaben bzw. die geplante Bebauung und deren Nutzung an unseren Anlagen verursacht werden können, müssen Sie die uneingeschränkte und volle Haftung übernehmen. Diese Haftungsübernahme gilt auch für alle Folgeschäden.

Die Zufahrt mit Fahrzeugen von Vattenfall zu den Masten muss ständig uneingeschränkt möglich sein.

Vor Aufnahme der Bauarbeiten muss sich die Bauleitung mit unserer Abteilung Hochspannungsnetze Hamburg / Freileitungen, Telefon (040) 49202-4338, in Verbindung setzen. Wir werden dann einen Beauftragten zur Baustelle entsenden, der den örtlich Verantwortlichen auf die Gefahren im Bereich der Hochspannungsfreileitung hinweist.

Spätestens 6 Wochen nach Fertigstellung der Straße muss eine Einmessung durch eine sachkundige Person (amtlich anerkanntes Vermessungsbüro) erfolgen. Ein entsprechender Nachweis ist der Vattenfall Europe Netzservice GmbH, Anschrift gemäß diesem Schreiben, zuzusenden.

Nach Abschluss der Arbeiten ist durch den Vorhabenträger ein neues Kreuzungsheft für die Freileitungskreuzung zu erstellen und uns zu übergeben.

Die Hochspannungsfreileitungen können, wenn überhaupt, nur in einem störungsfreien Netzbetrieb und vorgeplanten Zeitraum meist nur kurzzeitig und dann kostenpflichtig freigeschaltet werden. Deshalb wird darauf hingewiesen, dass bereits in der Planung der baulichen Anlage der für die Errichtung und spätere Instandhaltung notwendige Arbeitsbereich berücksichtigt wird.

Da Netzänderungen in unserem Leitungsnetz nicht auszuschließen sind, haben die mit diesem Schreiben angegebenen Höhen eine Gültigkeit bis zum 28.11.2013.

Vorhabensträgerin: *Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die genannten maximal zulässigen Straßenhöhen sind eingehalten. Die genannten zulässigen Bau- und Arbeitshöhen werden bei der weiteren Ausführungsplanung und Baudurchführung berücksichtigt. Zu den Maststandorten wird ausreichend Abstand gehalten, >15m. Eine Kreuzungsvereinbarung („Kreuzungsheft“) erfolgt gemäß Rahmenvertrag, Vereinbarungsmuster Anlage 2. Eine Freischaltung der Hochspannungsfreileitungen ist nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: **Eine Entscheidung war nicht zu treffen, die Vorhabensträgerin entspricht der Einwendung. Im Übrigen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmungen 2.22 und 2.29.**

4.19.10 Stromnetz Hamburg GmbH, Trassenmanagement/Grundstücksbenutzung

Die Stromnetz Hamburg GmbH hat darauf hingewiesen, dass die planfestgestellte Maßnahme mehrere Bereiche ihrer 110-kV-Hochspannungsfreileitungen sowie 380/110-kV-Hochspannungsfreileitungen kreuzt. Insbesondere sei bei der Errichtung der Rampe Waltershofer Straße zu beachten, dass der Mindestabstand der spannungsführenden Teile der Bestandsmasten zur Rampe, insbesondere beim Mast 1211 und 1212 (110-kV-Hochspannungsfreileitung 74, 75, 76, 77), nicht unterschritten werden dürfe. Ferner hat die Stromnetz Hamburg GmbH insbesondere über die Umstrukturierung des 110-kV-Netz-knoten-Umspannwerks „UW Hamburg Süd“, über den Bau des „Wind UW Francop“ nördlich der A26 im Bereich Bau-km ca. 3+530, über eine Mittel- und Niederspannungstrasse im Bereich der Station 200+300 Francoper Straße/Hinterdeich (Leistungsplan Blatt 08) sowie über die „Mittelspannungskundenstation 81884“ im Bereich der Station 4+300.000 (Leistungsplan Blatt 10) informiert. *Die Vorhabensträgerin, deren Erwidern der Stromnetz Hamburg GmbH vorliegt, hat die Berücksichtigung der sich hieraus ergebenden Forderungen der Stromnetz Hamburg GmbH zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffern 2.22 (Leistungsarbeiten) und 2.29 (Vereinbarungen und Zusagen) hingewiesen.

4.19.11 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Telekom Deutschland GmbH (Telekom) hat als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und erklärt, an den Telekommunikationslinien der Telekom seien Änderungs- und Schutzmaßnahmen erforderlich.

Bereich der A7:

- bei Bau-km 164+000 (K26.01A; Moorburger Elbdeich) Sicherung der vorhandenen Kabel
- bei Bau-km 165+500 (K26.02; Fürstenmoordamm) Sicherung der vorhandenen Kabel
- bei Bau-km 166+600 (Am Radeland) Sicherung der vorhandenen Kabel

Bereich der A26:

- bei Bau-km 2+600 (K26.25; Francoper Str.) Änderung der vorhandenen Anlage
- bei Bau-km 0+390 (K26.12; Waltershofer Str.) Umfangreiche Arbeiten zur Tieferlegung / Sicherung der vorhandenen Kabelanlage

Es wird gebeten, dem Vorhabensträger aufzuerlegen, dass dieser für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit der Telekom abzustimmen hat, damit Bauvorbereitung, Kabelbe-

stellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen der Telekom usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahmen werde eine Vorlaufzeit von 12 Monaten benötigt. *Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Stellungnahme der Telekom zu berücksichtigen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.22 verwiesen.

4.19.12 50Hertz Transmission GmbH

- Im Planungsgebiet befinden sich folgende Freileitungen:

380/110-kV-Leitung HH Süd - Moorburg MaA/MaB,

380/110-kV-Leitung HH Ost - HH Süd 971/972,

380/110-kV-Leitung HH Süd - Dollern 981/982.

Die Leitungsverläufe wurden in den eingereichten Lageplänen gekennzeichnet, wobei wir darauf hinweisen, dass dies keine vermessungstechnische Eintragung ist.

Allgemein:

Es ist ein Freileitungsbereich von 50 m beidseitig der Trassenachse zu beachten, für den Bau-, Nutzungs- und Höhenbeschränkungen bestehen. Innerhalb des Freileitungsbereiches befindet sich der Freileitungsschutzstreifen von ca. 35 m (beidseitig der Trassenachse), in dem grundsätzlich Bauverbot besteht. Dies gilt auch für das Bepflanzen mit Bäumen und Sträuchern.

Zu den Planungsunterlagen:

Kreuzung mit Rampe für Überführung (K 26.25) bei ca. km 200+720 Lageplan: 07-08 380/110-kV-Leitung HH Süd - Dollern 981/982

Zwischen den Masten 414 und 415 ist eine Kreuzung mit der 380/110-kV-Leitung HH Süd - Dollern 981/982 geplant.

Die Böschung ist im Mastbereich (Mast 415) zu verändern. Für die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten ist eine ebene Arbeitsfläche von mind. 15 m um den Mast herum erforderlich. Andernfalls ist ein Mastumbau einzuplanen. Für die Errichtung von Schutzgerüsten sind beidseitig der Fahrbahn Flächen für die Aufstellung der Gerüstwände vorzusehen. Dazu ist ebenfalls eine Anpassung des Böschungsbereiches erforderlich. Die veränderten Böschungsbereiche sind in den Lageplan aufzunehmen. Die erforderlichen Flächen werden von 50Hertz benannt.

Die Überprüfung der einzuhaltenden Mindestabstände erfolgt durch Vattenfall, da die 110-kV-Stromkreise am Mast unten angeordnet sind. Vattenfall wird ihnen dazu eine gesonderte Stellungnahme zuschicken.

Vorhabensträgerin: *Die gewünschte Umplanung des Böschungsbereiches der Francoper Straße wird nicht vorgenommen. Die Verlegung und Verbreiterung des Straßendamms der Francoper*

Straße erfolgt ausschließlich nach Osten, so dass die vorhandenen Abstände zum Mast nicht verringert werden. Im Bestand beträgt der Abstand zwischen dem Mast und dem Böschungsfuß der vorhandenen Francoper Straße ca. 6,00 m, vom Mast bis zum Rand des vorhandenen Radwegs sind es ca. 8,50 m. Im Bereich des Mastes bleibt der vorhandene Böschungsfuß erhalten. Der neue Radweg hat zukünftig einen Abstand von ca. 10,50 m zum Mast. Gesonderte Flächen für die Errichtung von Schutzgerüsten sind im Bestand nicht vorhanden und auch nicht geplant.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Nach den Antragsunterlagen verschlechtert sich die Zugänglichkeit des genannten Mastes hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Arbeitsfläche um den Mast herum durch die beantragte Maßnahme nicht, da die Verlegung und Verbreiterung des Straßendamms der Francoper Straße ausschließlich in Richtung Osten erfolgt. Im Übrigen macht sich die Planfeststellungsbehörde die Ausführungen der Vorhabensträgerin zu Eigen.

- Kreuzung bei km ca. 165+000 (A7) mit 380/110-kV-Leitung HH Ost - HH Süd 971/972 Lageplan: 07-03

Zwischen Mast 202 und 203 der 380/110-kV-Leitung HH Ost - HH Süd 971/972 ist der Ausbau der A7 geplant.

Für die Errichtung von Stahlrohrschutzgerüsten ist beidseitig der Fahrbahn die Nutzung der Standstreifen und die Sperrung jeweils einer Fahrspur zu gewährleisten. Dazu ist eine schriftliche Zustimmung für die temporäre Nutzung der Fahrbahnen vorzulegen. Die Gerüstbauwerke sind für die Wartungsarbeiten an der Beseilung erforderlich.

Die Überprüfung der einzuhaltenden Mindestabstände erfolgt durch Vattenfall, da die 110-kV-Stromkreise am Mast unten angeordnet sind. Vattenfall wird ihnen dazu eine gesonderte Stellungnahme zuschicken.

***Vorhabensträgerin:** Eine generelle Zustimmung zur Errichtung von Stahlrohrschutzgerüsten auf der A7 kann nicht gegeben werden. Für temporäre Nutzungen der Standstreifen und Fahrbahnen sind die erforderlichen Genehmigungen im Einzelfall einzuholen. Die Höhenlage der A7 wird im Bereich der Freileitungstrasse nicht verändert.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Erteilung einer grundsätzlichen Genehmigung zur Errichtung von Stahlrohrschutzgerüsten ist nicht möglich, sie fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde sondern ist einzelfallbezogen von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu erteilen.

- Kreuzung bei km ca. 165+000 (A7) mit der 380/110-kV-Leitung HH Süd - Moorburg MaA/MaB Lageplan: 07-03

Zwischen Mast 481 und 482 der 380/110-kV-Leitung HH Süd - Moorburg MaA/MaB ist eine Kreuzung mit der A7 geplant. Für die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten ist eine ebene Arbeitsfläche von mind. 15 m um den Mast erforderlich. Anderenfalls ist ein Mastumbau erforderlich.

Der geplante Graben nördlich des Regenrückhaltebeckens muss dazu um ca. 15 m verschoben werden. Eine Verrohrung ist nicht zulässig.

Vorhabensträgerin: *Inzwischen wurde abgestimmt, dass der Graben örtlich verrohrt wird. Details können im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme hat sich durch die Grabenverrohrung erledigt.

- Gerüstbauwerke: Für die Wartungsarbeiten an der Beseilung sind Schutzgerüste erforderlich. Die Straßenplanung ist so anzupassen, dass die Errichtung von Schutzgerüsten beiderseits der Fahrbahn möglich ist. Die Flächen für die Gerüstwände sind in die Lagepläne aufzunehmen. Die Angaben zu den Gerüstwänden werden von 50Hertz bereitgestellt.

Vorhabensträgerin: *Inzwischen wurde abgestimmt, dass auf eine Änderung der Planung verzichtet wird.*

Planfeststellungsbehörde: Da inzwischen einvernehmlich abgestimmt wurde, eine entsprechende Änderung nicht durchzuführen, ist die Stellungnahme an dieser Stelle gegenstandslos geworden.

- In den Kreuzungsbereichen sind alle oberirdischen metallischen Bauteile ausreichend und dauerhaft zu erden. (z.B. Leitplanken, Geländer, Beschilderung)).

Vorhabensträgerin: *Wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen 2.14, 2.22 und 2.29.

- Für die Arbeiten im Freileitungsbereich ist die Zustimmung beim Vattenfall Europe Netzservice schriftlich einzuholen.

Die Adresse entnehmen sie bitte der Anlage „Grundsätze für die bauliche Nutzung..“.

Es sind dazu die technologischen Schritte für den Straßenbau schriftlich darzustellen und die Realisierbarkeit bei in Betrieb befindlichen Freileitungen zu planen.

Weiterhin ist zu beachten, dass während der Baumaßnahmen spürbare kapazitive und induktive Beeinflussungen auftreten können.

Vorhabensträgerin: *Eine Zustimmung ist nicht für alle Arbeiten im Freileitungsbereich erforderlich. Die in der Anlage „Grundsätze für die bauliche Nutzung ...“ beschriebenen Anforderungen werden berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen 2.14, 2.22 und 2.29.

- Die LBP-Maßnahmen 22A (U12.4 Maßnahmenkarte Landesgrenze), 15G, eventuell 16 G und 17 G befinden sich im Freileitungsschutzstreifen der o. g. Freileitungen. Die Maßnahme 2 E wird von unserer 380/110-kV-Freileitung HH Ost - HH Süd an der nördlichsten Ecke überquert (siehe Kopie der Unterlage 12.3 Blatt 1). Des Weiteren befindet sich die Maßnahme 1 E in der Nähe der 380/110-kV-Freileitung HH Süd - Dollern.

Wir weisen darauf hin, dass wir einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern im Freileitungsschutzstreifen grundsätzlich nicht zustimmen.

Zur Einhaltung der elektrischen Mindestabstände zu unseren Leiterseilen sind genau definierte Endwuchshöhen einzuhalten. Als Übertragungsnetzbetreiber unterliegen wir der Verkehrssicherungspflicht und sind rechtlich dazu aufgefordert die technische Sicherheit des Übertragungsnetzes bei Unterschreitung der Abstände durch Trassenfreihaltungsmaßnahmen zu wahren.

Eine Zustimmung könnte nach Verhandlung und Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem künftigen Eigentümer/Verwalter der Bepflanzung und 50Hertz Transmission erfolgen.

Kommt es nicht zum Abschluss der Vereinbarung, ist der Freileitungsschutzstreifen von Bepflanzung freizuhalten.

Wir möchten an der Ausführungsplanung zu den genannten LBP-Maßnahmen beteiligt werden.

Vorhabensträgerin: *Wird berücksichtigt. Die Vorhabensträgerin strebt eine entsprechende Vereinbarung mit dem Leitungsbetreiber an. Grundsätzlich kann zugesagt werden, dass keine Bepflanzung vorgesehen ist, welche die Mindestabstände zu den Leiterseilen unterschreitet. Eine Beteiligung des Leitungsbetreibers bei der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen 2.14, 2.22 und 2.29.

- Die mit der Ausführung des Vorhabens beauftragten Firmen haben mindestens 15 Werktage vor Baubeginn die objektkonkrete Stellungnahme des Betreibers und zum eigentlichen Baubeginn die Zustimmung (Arbeitserlaubnis) des Betreibers beim Vattenfall Netzservice einzuholen. Die Adresse entnehmen sie bitte der Anlage „Grundsätze für die bauliche Nutzung“ (Anlage).

Zu den Kreuzungen und Näherungen sind uns nach Fertigstellung der Bauvorhaben revidierte Unterlagen zur Straße vorzulegen und entsprechende Kreuzungsvereinbarungen abzuschließen.

Vorhabensträgerin: *Eine Stellungnahme und Zustimmung ist nicht für alle Arbeiten im Freileitungsbereich erforderlich. Die in der Anlage „Grundsätze für die bauliche Nutzung ...“ beschriebenen Anforderungen werden berücksichtigt. Nach Fertigstellung werden die aktuellsten Pläne übergeben. Kreuzungsvereinbarungen sind entsprechend Rahmenvertrag vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen 2.14, 2.22 und 2.29.**

- Es ist ein Freileitungsbereich von 50 m beidseitig der Trassenachse zu beachten in welchem Bau-, Nutzungs- und Höhenbeschränkungen bestehen. Innerhalb des Freileitungsbereiches befindet sich der Freileitungsschutzstreifen von 30 m beidseitig der Trassenachse, in welchem ein beschränktes Bau- und Einwirkungsverbot für Dritte besteht. Die Maststandorte sind im Umkreis von 25 m von Bebauung und Bepflanzung freizuhalten. Die Zugänglichkeit zu den Maststandorten muss jederzeit gewährleistet sein.

Vorhabensträgerin: *Die Hinweise werden bei der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen 2.14, 2.22 und 2.29.**

- Auf den Freileitungstrassen werden unterhalb der 380-kV-Freileitungen jeweils 110-kV-Freileitungen der Stromnetz Hamburg mitgeführt. Von der Stromnetz Hamburg GmbH werden Ihnen hierfür die max. möglichen Bau- und Arbeitshöhen übergeben. Diese sind auch im Freileitungsschutzstreifen der 380-kV-Freileitung einzuhalten. Sollten darüber hinaus im Freileitungsbereich (50 m) höhere Bau- und Arbeitshöhen, als die von der Stromnetz Hamburg GmbH angegebenen Höhen erforderlich sein, sind diese gesondert zu beantragen.

Vorhabensträgerin: *Die Hinweise werden bei der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmungen 2.14, 2.22 und 2.29.**

- Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass nach § 9 Abs. 1, Bundesfernstraßengesetz keine Hochbauten in definierten Entfernungen errichtet werden dürfen. Der Abstand beträgt, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, bis zu 40 m bei Bundesautobahnen. Die Sondergenehmigung für die Nutzung der Anbauverbotszone ist uns vor Inbetriebnahme der Fahrbahnen vorzulegen. Insbesondere betrifft das den Mast Nr. 481 der 380-kV-Leitung HH Süd - Moorburg MaA/Maß und den Mast Nr. 415 der 380-kV-Leitung HH Süd - Dollern 981/982. Mindestabstände: Im Bereich der geplanten Autobahn sind an den 380-kV-Leitungen auch 110-kV-Leitungen der Stromnetz Hamburg

GmbH installiert. Da die 110-kV-Stromkreise unten angeordnet sind, muss die Überprüfung der einzuhaltenden lotrechten Mindestabstände durch die Stromnetz Hamburg GmbH erfolgen. Die Stromnetz Hamburg GmbH ist dazu gesondert anzufragen. Zu den LBP-Maßnahmen: Auch hier besteht für sämtliche Maßnahmen und Arbeiten im Freileitungsschutzstreifen der Leitungen ein beschränktes Bau- und Einwirkungsverbot mit Nutzungs- und Höhenbeschränkungen für Dritte. Der Vorhabenträger hat vor Beginn der Umsetzung der Maßnahmen die Zustimmung des Regionalzentrums Hamburg einzuholen. Unsere Stellungnahmen vom 15.10.2012 und 10.02.2017 gelten weiter unverändert.

Vorhabensträgerin: *Die betroffenen Masten stehen bereits heute innerhalb der Anbauverbotszone der Autobahnen und anderen Straßen. Für die betroffenen Masten werden die Sondergenehmigungen für die Nutzung der Anbauzone vor Inbetriebnahme der Fahrbahnen erneuert oder erstmalig erteilt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Vorhabensträgerin hat erklärt, dass die Masten auch weiterhin in der Anbauverbotszone werden stehen können. Daher war eine Entscheidung nicht zu treffen. Die Details werden in der Ausführungsplanung geklärt. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Nebenbestimmungen 2.14, 2.22 und 2.29.**

Gegen das Vorhaben haben wir keine Einwände, wenn folgende Auflagen in den Nebenbestimmungen zur Genehmigung mit aufgenommen werden: Durch den zuständigen Straßenbaustraßenbauer ist die Sondergenehmigung für die Nutzung der Anbauverbotszone, unter Berücksichtigung der Folgekostenregelungen des bestehenden Rahmenvertrages, zu erteilen. Der Vorhabenträger hat vor Beginn der Ausschreibungsphase für die Baudurchführung, die Ausführungsplanung zur Prüfung und Stellungnahme beim Regionalzentrum Hamburg, Hegenredder 50, 22117 Hamburg, unter Angabe der Reg Nr. 2016-004258-02-TG einzureichen. Die daraufhin von 50Hertz übergebenen Auflagen und Hinweise (u. a. zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften) sind den Bietern zur Kenntnis und Beachtung zu übergeben.

Vorhabensträgerin: *Die Aufnahme in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Vorhabensträgerin kann eine Aufnahme in die Nebenbestimmungen nicht zusagen, diese Entscheidung obliegt der Planfeststellungsbehörde. Diese erteilt mit vorliegendem Planfeststellungsbeschluss die nach § 9 Abs. 2 FStrG erforderliche Zustimmung dem Grunde nach und lässt die nach § 9 Abs. 1 FStrG erforderliche Ausnahme dem Grunde nach zu. Die Vorhabensträgerin hat durch ihre Planung deutlich gemacht, dass einem Nebeneinander von Autobahn und Freileitungen samt zugehörigen Masten nichts entgegensteht. Die technischen Details sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären. Ebenso sind die Details der dem Grunde nach erteilten Ausnahmen und Zustimmungen durch die oberste Landesstraßenbaubehörde zu ergänzen. Es wird auf die Nebenbestimmungen unter den Ziffern 2.14, 2.22 und 2.37 verwiesen.**

4.19.13 Telefónica Germany GmbH & Co. OHG

Die Telefónica Germany (ehemals HanseNet Telekommunikation GmbH) hat auf 12 kreuzende Richtfunkverbindungen sowie im Bereich Waltershofer Straße auf Kabel der Freien und Hansestadt Hamburg „Sondervermögen Hamburgisches Telekommunikationsnetz“ (Dataport) hingewiesen.

Vorhabensträgerin: Die Richtfunktrassen wurden anhand der übergebenen Koordinaten nachkonstruiert und die Höhe des Richtfunkstrahls im Schnittpunkt mit der Autobahn ermittelt. Die Schnittpunkte mit der Achse der A26 liegen bei folgenden Bau-km:

1+258 (h = 45,57 mNN)

3+892 (h = 36,97 mNN)

4+400 (h = 56,01 mNN)

4+779 (h = 38,79 mNN)

6+361 (h = 45,71 mNN)

Der horizontale Schutzbereich beträgt 20 m beidseitig der Richtfunkstrecke. Der vertikale Schutzabstand beträgt 10 m, dies entspricht einer Höhe von 26,97 mNN oder mehr im Kreuzungsbereich.

Die Gradienten der A26 erreicht an der höchsten Stelle etwa 6,00 mNN, so dass eine Lärmschutzwand etwa bei 10,00 mNN endet und die Oberkante einer Schilderbrücke maximal bei ca. 15 mNN liegen würde. Im Betriebszustand sind Störungen demnach ausgeschlossen.

Die Höhenlage der A7 wird nur im unmittelbaren Bereich des Autobahnkreuzes verändert, die übrigen Bereiche bleiben praktisch unverändert. Die geplanten Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4,00 m über Gradienten werden nicht über das Lichtprofil des Verkehrsraumes hinausragen. Für die Kreuzungen der Richtfunkstrecken mit der A7 wurden vom Betreiber keine Koordinaten übergeben, so dass davon ausgegangen wird, dass seitens des Betreibers keine Konflikte erwartet werden. Es wird vorsichtshalber darauf hingewiesen, dass eine Richtfunkstrecke die A7 im Bereich des Bauwerks K26.03 (Unterführung Hafenbahn) kreuzt. Für dieses Bauwerk ist eine Kappenanpassung geplant, für die ggf. auch ein Kran benötigt wird.

Für die Bauphase sichert der Vorhabenträger zu, dass der Bau-AN Standorte seiner Baukräne mit dem Betreiber abstimmt. Kurzzeitige Störungen durch mobile Bohrgeräte, Kräne etc. können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.22 verwiesen.

4.19.14 Behörde für Inneres und Sport - Polizei Hamburg - Verkehrsdirektion

- Der Neubau der A26 mit Anschluss an die A7 wird grundsätzlich begrüßt. Die Autobahn wird die Verkehre aus/in Richtung Cuxhaven, dem Stader Raum und dem Alten Land bündeln und somit zu

einer deutlichen Entlastung der B73, den anderen Straßenzügen entlang der Elbe und auch dem Obstmarschenweg führen. Anmerkungen im Einzelnen:

- Wegfall der Anschlussstellen HH-Fischbek und Neugraben:

Hierfür bestehen seitens der Polizei / Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich keine Bedenken.

Dem Erläuterungsbericht ist jedoch zu entnehmen, dass ein wesentliches Ziel des Neubaus eine Verbesserung der Erreichbarkeiten des Hamburger Hafens und der Güterverkehrszentren (KLV-Terminals) ist. Durch die hohe Verkehrsbelastung der A7 Richtung Elbtunnel und den häufigen Stausituationen, einhergehend mit einer erschwerten Anfahrtsituation der AS HH-Waltershof, kommt es bereits heute zu erheblichen Verkehrsverlagerungen mit hohem Schwerlastanteil auf dem nachgeordneten Straßennetz parallel zur Autobahn. Es erscheint daher für das oben formulierte Ziel sinnvoll, eine direkte Anbindung zu den wachsenden Gewerbegebieten Vollhöfner Weiden und der Containerterminals zu planen und eine Anschlussstelle in diesem Bereich (z.B. als AS HH-Altenwerder), auch im Hinblick auf eine geplante Verlagerung der AS HH-Moorburg zur Hafenspanne, vorzusehen. Mit direkter Anbindung an die 4-streifige Hauptverkehrsstraße Vollhöfner Weiden wäre eine deutliche Entlastung der A7 im Bereich zwischen dem AD HH-Süderelbe und dem Elbtunnel zu erwarten. Hier könnten dann, aufgrund fehlender anderer Möglichkeiten, auch Großraumtransporte (GRT) aus Richtung Niedersachsen der Hamburger Polizei übergeben werden.

Vorhabensträgerin: *Nach derzeitigem Stand bleibt die Anschlussstelle HH-Moorburg an der A7 erhalten. Eine zusätzliche Anschlussstelle an der A7 ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens; sie ist auch nicht erforderlich und nicht sinnvoll. Wegen der geringen Knotenpunktabstände wäre die notwendigen Verflechtungslängen für die Ein- und Ausfahrten schwierig umzusetzen. Die zusätzliche Anschlussstelle würde die A7 in diesem ohnehin hochbelasteten Bereich durch die Verflechtungsvorgänge unnötig zusätzlich belasten.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, dass die Herstellung einer zusätzlichen Anschlussstelle in Höhe Vollhöfner Weiden insbesondere aus Aspekten der Verkehrsabwicklung sowie baulich problematisch wäre sowie auch aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich ist. Kurz aufeinander folgende Knotenpunkte mit ihren vielfältigen Verflechtungsvorgängen gehen in der Regel auf Kosten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

- Trassierung der A26, Entwurfsklasse EKA 1 B:

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten sollten nicht im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden. Die Anordnung von Streckenverboten (z. B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) ist ein geeignetes Mittel der Straßenverkehrsbehörde, um auf sich einstellende Unfalllagen schnell reagieren zu können.

Vorhabensträgerin: *Im Bereich des Vogelschutzgebietes ist aus Lärmschutzgründen eine Höchst-*

geschwindigkeit von 120 km/h vorgesehen. Im Anschluss an das Vogelschutzgebiet sinkt die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie aus Lärmschutzgründen in Richtung Hafentunnel und Autobahnkreuz von 120 km/h über 100 km/h auf 80 km/h.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Festlegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 120 km/h im Bereich des Europäischen Vogelschutzgebietes ist aus Gründen des Lärmschutzes für das Vogelschutzgebiet erforderlich. Im weiteren Verlauf in Richtung Hafentunnel und A7 ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 100km/h bzw. 80 km/h sowohl aus Gründen des Lärmschutzes als auch der Verkehrssicherheit erforderlich. Da die planfestgestellten Höchstgeschwindigkeiten (zusammen mit den planfestgestellten Lärmschutzanlagen) insbesondere den erforderlichen Lärmschutz gewährleisten, kann deren Anordnung nicht der Straßenverkehrsbehörde überlassen bleiben. Es bleibt der Straßenverkehrsbehörde jedoch unbenommen, bei Vorliegen entsprechender Notwendigkeiten eine geringere Höchstgeschwindigkeit anzuordnen.

- Streckenbeeinflussungsanlage (SBA) A7:

Der über die Rampe M - N in Richtung Norden auf die A7 zufließende Verkehr fährt in einen durch eine SBA geregelten Bereich; hier muss eine zusätzliche Anzeigemöglichkeit vorgesehen werden. Der nächste Anzeigequerschnitt (AQ 19) auf der A7 befindet sich erst ca. 1.100 Meter hinter der Zusammenführung A26 / A7 und dürfte nicht rechtzeitig oder gar nicht erkennbar sein, so dass der zufließende Verkehr von der A26 im Gegensatz zum Verkehr auf der A7 nicht ausreichend über die Verkehrsverhältnisse (Gefahrenlagen, Staus usw.) und bestehende Streckenverbote informiert ist.

Vorhabensträgerin: Wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Ein verkehrstechnisches Gesamtkonzept befindet sich zurzeit in der Bearbeitung.

Planfeststellungsbehörde: Art, Umfang und Ort von dem späteren Betrieb zuzuordnenden Straßenverkehrszeichen sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Anordnung erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde und ist mit selbiger im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

- Überführung Waltershofer Straße:

Der Ausbau des Finkenwerder Knotens endet zurzeit nördlich des Moorburger Elbdeiches mit einem 4-streifigen Querschnitt der Straße Völlhöfner Weiden. Nach Erkenntnissen der örtlichen Straßenverkehrsbehörde, PK 47, wurde durch die Hamburg Port Authority (HPA) bereits mehrfach eine Aufweitung des Knotens Waltershofer Straße / Moorburger Elbdeich mit dem Ziel geplant, einen mehrstreifigen Ausbau der Waltershofer Straße bis zur Georg-Heyken-Straße zu realisieren. Der gewählte Querschnitt der Überführung sieht derzeit eine 2-streifige Verkehrsführung vor und würde somit einem weiteren Ausbau der Waltershofer Straße im Wege stehen. Hier sollte geprüft werden,

ob ein größerer Querschnitt im Hinblick auf einen eventuellen Ausbau der Waltershofer Straße sinnvoll ist.

Vorhabensträgerin: *Der Querschnitt für die Überführung Waltershofer Straße wurde überprüft. Dazu wurden insbesondere das Verkehrsaufkommen im Umfeld und die Verkehrsprognose für 2030 neu ermittelt. Im Ergebnis der Überprüfung durch BWVI und HPA verbleibt es bei einer zweistreifigen Verkehrsführung.*

Planfeststellungsbehörde: Die Straßenplanung ist mit den zuständigen hamburgischen Behörden abgestimmt.

-D Die A7 ist die am höchsten belastete Fernstraße und in diesem Bauabschnitt stehen keine leistungsfähigen Umleitungsstrecken zur Verfügung. Aus den genannten Gründen sind Verkehrsbehinderungen zu minimieren. Eine Aufrechterhaltung der derzeitigen drei Fahrstreifen bzw. zukünftig vier Fahrstreifen je Fahrtrichtung ist auch während der Bauzeit sicherzustellen. Aufgrund der sich überschneidenden Bauabschnitte K 20 / K 30 und A26 Ost sowie die Nähe des Elbtunnels hält die VD 52 eine gesonderte Verkehrskoordination zwischen den einzelnen Bauabschnitten für dringend erforderlich.

Vorhabensträgerin: *Im Rahmen des Projektes "Koordination Gesamtbauablauf A7" werden die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Bauabschnitten aufgezeigt und bewertet. Als Vorgabe sind auch während der Bauzeit drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung aufrechtzuerhalten.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung 2.20.

- Durch die Verwendung von offenporigem Asphalt können häufigere Fahrstreifensperrungen oder Baustelleneinrichtungen notwendig werden, die zu einer deutlichen Minderung des Verkehrsflusses bis hin zum Stillstand führen werden. Verunreinigungen und Verstopfungen der Oberfläche würden die Wirkung der Lärminderung aufheben. Darüber hinaus sind im Winter aufgrund der Fahrbahnbeschaffenheit vereiste Fahrbahnen möglich, die bei konventionellem Asphalt nicht entstehen. Um derartige Störfälle zu vermeiden, empfiehlt die Straßenverkehrsbehörde/Polizei den Verzicht auf den Einbau von OPA und eine Erhöhung der geplanten Lärmschutzwände für die Einhaltung des Lärmschutzes.

Vorhabensträgerin: *Der offenporige Asphalt ergibt sich aus der Bemessung der lärmschutztechnischen Maßnahmen zum Schutz der Avifauna des Vogelschutzgebietes "Moorgürtel". Eine gleiche Wirksamkeit ist mit einer vertretbaren Erhöhung der bereits jetzt 4,5m hohen Lärmschutzwände nicht zu erreichen.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Auf die lärmmindernde Wirkung des offenporigen Asphalts kann nicht verzichtet werden. Mit einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzwände verstärkten sich auch die negativen Effekte der Lärmschutzwände hinsichtlich des Landschaftsbildes und der Barrierewirkung. Zudem müssten die Fundamente der Lärmschutzwände aufgrund des höheren Winddrucks verstärkt werden, was den baulichen Aufwand deutlich erhöhen würde. Die Verwendung offenporigen Asphalt entspricht im Übrigen dem Stand der Technik.

- Ab der Waltershofer Straße in Richtung der Baustellenzufahrt ist eine Gewichtsbeschränkung von 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht angeordnet. Diese ist bis zur Baustellenzufahrt aufzuheben.

Vorhabensträgerin: *Die Aufhebung der Gewichtsbeschränkung ist für die Erschließung der Baustelle zwingende Voraussetzung.*

Planfeststellungsbehörde: Die derzeitige Gewichtsbeschränkung auf dem Moorburger Hinterdeich zwischen der Kreuzung mit der Waltershofer Straße bis zur Baustellenzufahrt am Moorburger Elbdeich Hausnummer 337 wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss für Baustellenfahrzeuge aufgehoben. Der bauliche Zustand der Straße ist vor Baubeginn festzustellen und zu dokumentieren. Während des Zeitraums der Baudurchführung ist die Straße regelmäßig auf Schäden zu prüfen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen könnten; ggf. sind entsprechende Reparaturen durchzuführen. Nach Abschluss der Baumaßnahme sind etwaige Schäden auf Kosten der Vorhabensträgerin zu beseitigen.

Sollten sich weitere Erfordernisse hinsichtlich der Aufhebung von Tonnagebeschränkungen ergeben, wären diese von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen, vgl. Nebenbestimmung 2.20.

- An der Baustellenausfahrt Francoper Straße ist ab der Neuwiedenthaler Straße in Fahrtrichtung Norden die Gewichtsbeschränkung von 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht zu beachten. In der Francoper Straße befindet sich das alte Dorf Neugraben mit denkmalgeschützten Gebäuden. Hieraus resultierend sind vorzugsweise die Baustellenzufahrten im Westen über die B3n sowie im Osten über den Moorburger Elbdeich zu nutzen.

Vorhabensträgerin: *Die Francoper Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, die allen Verkehrsteilnehmern zur Benutzung zur Verfügung steht. Eine Gewichtsbeschränkung auf 7,5 Tonnen existiert gemäß Auskunft des zuständigen Bezirksamts Harburg für diesen Abschnitt der Francoper Straße nicht. Das Bezirksamt verweist in seiner Stellungnahme vom 21.12.2016 auf den Umstand hin, dass das Zusatzschild (Gewichtsbeschränkung in ca. 3km) entwendet wurde.*

Es ist unvermeidbar, für die ersten Bautätigkeiten zur Erschließung der Großbaustelle das bestehende Straßennetz an mehreren Stellen zu nutzen.

Im ersten Schritt sind zur Querung der die Trasse kreuzenden Gewässer Behelfsbrücken sowie die Baustraßen zu diesen Behelfsbücken-Baustellen anzulegen. Die hiermit zusammenhängenden Transporte müssen zwingend über das Straßennetz Moorburger Elbdeich (von der Waltershofer Straße kommend) und über die Francoper Straße von Süden angefahren werden.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Eine Gewichtsbeschränkung ist in diesem Bereich nicht vorhanden. Nachweislich der Stellungnahme des Bezirksamtes Harburg vom 21.12.2016 beginnt die Gewichtsbeschränkung erst in 3km Entfernung und somit in einem für die Vorhabensträgerin nicht mehr relevanten Bereich. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.20 verwiesen.

- Der Moorburger Elbdeich, östlich der Waltershofer Straße, ist bis zur Einfahrt „Feuerwehruzufahrt Altenwerder“ eine Hauptverkehrsstraße und auf 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht beschränkt. Aus unserer Sicht kann diese Beschränkung aufgehoben werden, ist jedoch östlich der „Feuerwehruzufahrt Altenwerder“ wieder anzuordnen. Ein Hinweis auf die Gewichtsbeschränkung ist mit Entfernungsangabe in der Waltershofer Straße aufzustellen;

Vorhabensträgerin: *Für die Bautätigkeiten A26 West ist eine Aufhebung der Gewichtsbeschränkung Moorburger Elbdeich von der Waltershofer Straße bis zur HPA-Zufahrt zu den Entwässerungsfeldern Moorburg Mitte (im Süden) und der Überfahrt über den Neuen Altenwerder Hauptdeich (im Norden) erforderlich. Die erforderlichen Verkehrsschilder werden Gegenstand einer entsprechenden straßen- und verkehrsbehördlichen Anordnung.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Eine Gewichtsbeschränkung in dem thematisierten Bereich ist nicht mehr existent. Aktuell ist die Strecke bis zur Feuerwehruzufahrt Altenwerder mit dem Verkehrsschild „LKW verboten, Anlieger frei“ versehen. Das Verkehrsschild „LKW verboten, Anlieger frei“ ist östlich der HPA Zufahrt aufzustellen, um zu verhindern, dass LKW durch Moorburg fahren.

- Für die Bauarbeiten an der Autobahnbrücke ist eine Mindestdurchfahrbreite von 3,5 Meter zu gewährleisten.

Vorhabensträgerin: *Kurzzeitige Vollsperrungen (bis zu einer Woche) für Abbrucharbeiten oder Traggerüstmontage sind nicht auszuschließen und im Rahmen einer wirtschaftlichen Bauwerkserstellung notwendig.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung 2.20.

- Die Umfahrung der Waltershofer Straße ist so einzurichten, dass sie als Großraum- und Schwere transportstrecke (GST) geeignet ist.

Vorhabensträgerin: *Die Umfahrung der Waltershofer Straße wird so eingerichtet, dass sie als Großraum- und Schwertransportstrecke geeignet ist.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung 2.20.**

- In der Unterlage 1A auf Seite 67 wird für die Überführung Francoper Straße ein kombinierter Geh- und Radweg eingeplant. In diesem Abschnitt besteht keine Radwegebenutzungspflicht und darf auch zukünftig nicht angeordnet werden.

Vorhabensträgerin: *Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht wird nicht in der Planfeststellung festgelegt, sondern ist eine Entscheidung der zuständigen Verkehrsbehörde.*

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht ist nicht Gegenstand des Verfahrens.**

- Von der Georg-Heyken-Straße gegenüber der AS Moorburg West führt der gemeinsame Geh- und Radweg über den Moorburger Hinterdeich und mündet ca. 40 Meter östlich der AS Moorburg Ost auf den Fürstenmoordamm. Die Gesamtlänge des gemeinsamen Geh- und Radweges auf dem Moorburger Hinterdeich beträgt etwa 400 Meter. Da keine Alternativen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden sind, ist dieser die gesamte Bauzeit über aufrecht zu halten und geeignet zu sichern.

Vorhabensträgerin: *Dies wird vom Vorhabenträger zugesagt. Im Rahmen der 2. Planänderung wurde auf die Behelfsbrücke an der Moorburger Landscheide als Baufelderschließung verzichtet. Die Bautätigkeiten westlich der A7 werden über ein Baustraßennetz vom Moorburger Elbdeich aus in nördlicher Richtung erschlossen. Im Bauzustand sind dadurch keine Massentransporte über den Moorburger Hinterdeich geplant. Eine Sicherung kann deshalb entfallen.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie auf die Nebenbestimmung 2.20.**

- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten sollten nicht im Planfeststellungsverfahren festgeschrieben werden, weil dieses die zuständigen Behörden in ihren späteren Entscheidungen hindert und etwaige notwendige Anpassung der Geschwindigkeit eine Änderung des Planfeststellungsverfahrens erforderlich machen könnte. Die im Erläuterungsbericht empfohlenen Radiengeschwindigkeiten sind unter Berücksichtigung von Stauvermeidung im Tunnel zu betrachten. Der generelle Verzicht auf Seitenstreifen in den Rampen sollte noch einmal überprüft werden. Nach unseren Erfahrungen erleichtern Seitenstreifen deutlich die Einrichtung von Baustellen und anderen Unterhaltungsarbeiten der Autobahnmeisterei, und es kommt zu erheblich weniger Einschränkungen der Leistungsfähigkeit. Außerdem wird die Verkehrssicherheit im Ereignisfall erhöht, da liegengebliebene Fahrzeuge

oder Unfallstellen zeitnah geräumt werden können. Seitenstreifen sollten daher immer vorgehalten werden.

Vorhabensträgerin: Für die A7 ist im Erläuterungsbericht keine Höchstgeschwindigkeit genannt, die Trassierung erlaubt eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

Für die A26 ist im Tunnel unter der Hafensbahn gemäß dem Regelwerk (RAA, RABT) die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h vorgesehen. Diese soll auch östlich des Tunnels im Bereich des Autobahndreiecks gelten, da im Abschnitt 6a der A26 (östlich der A7, nicht Teil dieses Verfahrens) wegen der Trassierung als Stadtautobahn (Entwurfsklasse EKA 3) ebenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h vorgesehen wird.

Westlich des Tunnels ist aus Lärmschutzgründen zunächst eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h vorgesehen, westlich der Francoper Straße (ab Bau-km 3+200) auf 120 km/h. Da diese Höchstgeschwindigkeiten Teil der Lärmschutzmaßnahmen sind, müssen sie auch planfestgestellt werden.

Die Anordnung einer niedrigeren Geschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit liegt im Ermessen der zuständigen Verkehrsbehörde und ist weiterhin möglich.

Die im Erläuterungsbericht genannten Radiengeschwindigkeiten der Rampen werden anhand des Rampentyps festgelegt (direkte, halbdirekte, indirekte Führung) und dienen zur Auswahl der weiteren Trassierungsparameter. Sie sind keine festgelegte Höchstgeschwindigkeiten, sondern werden vom Autofahrer in der Regel aufgrund der Trassierung von selbst gewählt. Die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit wird nur erforderlich, wenn durch unangemessene Geschwindigkeiten und Fahrweise Unfallschwerpunkte entstehen.

Die Radiengeschwindigkeiten gelten nur auf den Rampen selbst (wegen der dort trassierten Radien) und nicht im Bereich der Ein- und Ausfädelstreifen. Da die Ein- und Ausfädelstreifen mit den Radien der Hauptstrecke trassiert sind, gilt hier auch die gleiche Geschwindigkeit wie auf der Hauptstrecke. Diese ist im Tunnel auf 80 km/h beschränkt.

Alle Rampenquerschnitte im Autobahndreieck wurden nach den Vorgaben der RAA, Bild 53 geplant (siehe Unterlage 1A, Erläuterungsbericht, Ziffer 4.3.1). Gemäß RAA, 6.4.2.2 und Bild 53, ist beim Rampenquerschnitt Q2 regelmäßig kein Seitenstreifen vorgesehen. Die Wahl des Querschnitts erfolgte in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und der Rampenlänge.

Die Rampe M-N (STD => HH) ist durchgängig zweistreifig ohne Standstreifen geplant, so dass der Verkehr an einem liegengebliebenen Fahrzeug vorbeigeleitet werden kann.

Die Rampe C-D (HH => STD) ist im Planfall Autobahndreieck zweistreifig und abschnittsweise auch mit Standstreifen geplant. Im Planfall Autobahnkreuz wird der Abschnitt ohne Standstreifen einstreifig markiert, die volle Fahrbahnbreite bleibt aber erhalten. In beiden Planfällen kann der Verkehr an einem liegengebliebenen Fahrzeug vorbeigeleitet werden.

Die Rampe I-J (H => STD) erfüllt nach Bild 53 weder in ihrer Länge noch in ihrer Verkehrsbelastung die Voraussetzungen für einen zweistreifigen Querschnitt. Sie wird für das Autobahndreieck auf einer Länge von ca. 200 m als einstreifige Rampe (Q1) hergestellt, schließt danach an die Richtungsfahrbahn der A26 nach Osten an und wird erst westlich der A7 auf die Richtungsfahrbahn nach Westen geführt. Die Einstreifigkeit beschränkt sich daher auf einen 200 m langen Abschnitt. Die Breite von 6,50 m des einstreifigen Querschnitts erlaubt das Vorbeifahren an einem liegengebliebenen Fahrzeug mit stark verminderter Geschwindigkeit.

Die Rampe O-P (STD => H) erfüllt nach Bild 53 weder in ihrer Länge noch in ihrer Verkehrsbelastung die Voraussetzungen für einen zweistreifigen Querschnitt und wurde daher einstreifig geplant. Mit einer Breite von 6,50 m erlaubt die Rampenfahrbahn das Vorbeifahren an einem liegengebliebenen Fahrzeug mit stark verminderter Geschwindigkeit.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die planfestgestellten Höchstgeschwindigkeiten sind aufgrund des Lärmschutzes bzw. aus Gründen der Verkehrssicherheit basierend auf den gewählten Trassierungsparametern erforderlich, siehe hierzu auch weiter oben in dieser Stellungnahme. Der Verzicht auf Seitenstreifen in den Rampen entspricht dem derzeitigen Stand der Technik. Nach der Ziffer 6.4.2.2 der RAA sind Seitenstreifen auf die Rampengruppe I beschränkt und nur dann erforderlich, wenn der Rampenquerschnitt das Vorbeifahren an einem liegengebliebenen Fahrzeug ohne Verkehrsbeeinträchtigung nicht schon aus anderen Gründen erlaubt. Vorliegend ergibt sich aus den gewählten Trassierungsparametern eine ausreichende Breite, um an liegengebliebenen Fahrzeugen vorbei fahren zu können.

4.19.15 Gemeinde Neu Wulmstorf

- Die Gemeinde Neu Wulmstorf hat in ihrer Stellungnahme aus dem Jahre 2009 zum 3. Bauabschnitt der A26 bereits darauf hingewiesen, dass eine Ortsumfahrung östlich von Rübke für eine Entlastung sorgen könnte (siehe Anlage). Mit der Erkenntnis der nunmehr ausgelegten Planfeststellungsunterlagen für den 4. Bauabschnitt, nach denen eine Anschlussstelle im Bereich Francop eben nicht vorgesehen ist, wird diese Ortsumfahrung für Rübke dringender denn je. Da diese aufgrund erforderlicher Abstandsgebote zum Teil über Hamburger Landesgebiet verlaufen müsste, die Ursache gleichwohl in der Gestaltung des 3. und 4. Bauabschnittes der A26 begründet ist, erwartet die Gemeinde Neu Wulmstorf eine Lösung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Sollte dieses aus formalrechtlichen Gründen nicht möglich sein, wird eine entsprechende Lösung und Unterstützung durch die Niedersächsische und Hamburgische Ministerialebene im Rahmen eines ergänzenden oder gesonderten Planfeststellungsverfahrens erwartet und für erforderlich gehalten. Als weiteren Sachvortrag wird auf den beigefügten Antrag der CDU-Fraktion vom 30. Oktober 2012 verwiesen, der durch Beschluss des Gemeinderates als Bestandteil dieser Stellungnahme gilt.

Vorhabensträgerin: Die durch die AS Neu Wulmstorf bedingten Auswirkungen im nachgeordneten

Straßennetz sind im Verfahren für den 3. Bauabschnitt behandelt und im Rahmen des Abwägungsprozesses im Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.2012 für den 3. Bauabschnitt berücksichtigt worden. Eine Ortsumgehung für Rübke ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die zu erwartenden Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz, die sich durch das beantragte Vorhaben ergeben, sind gutachterlich untersucht worden (s. auch Ziffer 2.4.2 Erläuterungsbericht). Im Übrigen liegt die Zuständigkeit für eine Ortsumgehung für Rübke nicht im Zuständigkeitsbereich Hamburgs.

Es wird daneben für nicht ausreichend behandelt angesehen, welche weiteren Belastungen in der Ortsdurchfahrt Rübke, aber auch Neuenfelde, entstehen, wenn eine Fertigstellung und Freigabe des 4. Bauabschnittes erst nach Freigabe des 3. Bauabschnittes erfolgt. Hier wird bislang lediglich lapidar auf den gemeindlichen Lärmaktionsplan (s. beigefügten Auszug) und die Verantwortlichkeiten des Straßenbaulastträgers und der Verkehrsbehörde verwiesen. Tatsache ist aber bislang, dass weder der Straßenbaulastträger noch die Verkehrsbehörde bereit sind, vorgeschlagene Maßnahmen für den Bereich Rübke aus dem Lärmaktionsplan umzusetzen. Aus Sicht der Gemeinde Neu Wulmstorf ist es dringend erforderlich, dass für den Fall einer Freigabe des 3. Abschnittes vor dem 4. Abschnitt Maßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens benannt werden, die eine Lenkungswirkung zur Vermeidung unverträglicher Verkehrsmengen und Belastungen für die Rübker Einwohnerinnen und Einwohner konkret benennen.

Vorhabensträgerin: *Die Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnittes bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf ist nicht Gegenstand dieses Planverfahrens für den 4. Bauabschnitt.*

Grundsätzlich ist die Vorhabensträgerin bestrebt, die Bauabschnitte der A26 möglichst zeitnah für den Verkehr freizugeben und einen eventuellen Zwischenzustand mit einem Ende der Autobahn an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf möglichst kurz zu halten. Aufgrund unterschiedlicher Planungsstände wird eine Verkehrsfreigabe des 4. Bauabschnittes voraussichtlich nicht zeitgleich mit der Freigabe des 3. Bauabschnittes erfolgen können. Beginn und Dauer der Bauarbeiten im Bauabschnitt 4a und 4 sind im Wesentlichen abhängig vom Verlauf der in Niedersachsen und Hamburg geführten Planfeststellungsverfahren sowie der anschließenden Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel durch den Bund.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Eine Verkehrsfreigabe des 3. Bauabschnittes und die Bewertung der dadurch entstehenden Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz sind Bestandteil der Abwägung des bereits planfestgestellten Verfahrens zu dem dortigen Abschnitt (Planfeststellungsbeschluss vom 26.06.2012). Es können in diesem Planfeststellungsbeschluss zum 4. Bauabschnitt keine Regelungen aufgenommen werden, die Abwägungsbestandteil eines anderen Verfahrens sind. Die Umsetzung des Lärmaktionsplanes ist nicht abwägungsrelevanter Belang dieses Vorhabens. Bei den vorgeschla-

genen Verkehrsbeschränkungen für die Ortsdurchfahrt (L235) Rübke (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Durchfahrverbot für LKW in der Nacht) handelt es sich um verkehrsregelnde Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz, deren Umsetzung der zuständigen Dienststelle (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) obliegen. Über deren Notwendigkeit haben die Verkehrsbehörden im Bedarfsfalle zu entscheiden. Eine Umsetzung der im Lärmaktionsplan der Gemeinde Neu Wulmstorf vorgeschlagenen Maßnahmen kann im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen.

4.19.16 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation - Amt für Verkehr und Straßenwesen

Im Plangebiet verlaufen die Freizeitrouten 11 und 13 sowie eine Freizeitnebenroute. Darüber hinaus sind im Plangebiet die Veloroute 10 sowie eine Hafenerlebnisroute zu verzeichnen. Es treten im Plangebiet insofern zahlreiche Radfahrer auf, die ggfs. während der Bauausführung Einschränkungen bei der Nutzung der Routen erfahren und entsprechend geführt werden müssen. Eine vollständige Unterbrechung der Routen während der Bauzeit ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Sollte dies unvermeidlich sein, ist eine leicht verständliche Umleitung vorzusehen und auszuschildern.

***Vorhabensträgerin:** Wird bei der Bauausführungsplanung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Nebenbestimmung 2.20 verwiesen.

Im Bereich der Überführung der Waltershofer Straße über die A26 sind – wie für den gesamten Straßenzug – Radverkehrsanlagen planerisch erforderlich. Gemeinsame Geh- und Radwege sollen gemäß PLAST 9 nur in besonderen Ausnahmefällen zur Anwendung kommen. Aufgrund des zu erwartenden geringen Fußgängeraufkommens ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg an dieser Stelle akzeptabel. Es sollte allerdings statt des Mindestmaßes von 2,50 m das Regelmaß von 3,0 m vorgesehen werden. Die Absturzgeländer zu Dammböschungen sind aufgrund des höheren Schwerpunkts mit einer Höhe von mehr als 1,20 m auszuführen. Diese Anforderungen gelten entsprechend auch für den Querschnitt der Francoper Straße.

***Vorhabensträgerin:** Die beidseitig vorhandenen Geh- und Radwege an der Waltershofer Straße haben eine Breite zwischen 1,90 und 2,45 m. Geplant ist eine Breite von 3,0 m zwischen Schutzeinrichtung und Geländer (siehe Querschnittspläne Unterlagen 6.9). Entsprechende Absturzsicherungen mit 1,2 m Höhe werden vorgesehen. An der Francoper Straße beträgt die vorhandene Breite (einseitig) ca. 1,60 m. An der Francoper Straße wird unter Berücksichtigung zukünftiger Radwegplanungen ein gemeinsamer Rad/Gehweg mit einer Breite von 4,50 m zwischen Schutzeinrichtung und Geländer geplant. (siehe Querschnittsplan Unterlage 6.10B)*

Planfeststellungsbehörde: Der Forderung der BWVI wurde nachgekommen. Eine Entscheidung war an dieser Stelle nicht erforderlich.

Bei der Überführung der Straße Moorburger Alter Deich ist die Führung der Freizeitroute 11 zu berücksichtigen. Die Absturzsicherungen an den Böschungen der Anschlussrampen sind im Hinblick auf den Radverkehr zu überprüfen. Es ist sicherzustellen, dass ein Radfahrer durch landwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. Unterhaltungs- und Rettungsfahrzeuge gefahrlos überholt werden kann. Dafür sollte eine 4,0 m breite Fahrbahn vorgesehen werden. Diese Anforderungen gelten entsprechend auch für die Überführungen des Neuenfelder Hinterdeichs, des Nincoper Moorwegs und allen Wirtschafts- bzw. Ersatz- und Unterhaltungswege mit Radverkehr.

Vorhabensträgerin: *Die im Bestand vorhandenen Wirtschaftswege haben eine befestigte Breite von ca. 3,00 m und unbefestigte Randstreifen. Geplant ist entsprechend ARS 28/2003 „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ und den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (DWA-A 904) eine befestigte Breite von 3,00 m mit 1,25 m breiten Randstreifen (Kronenbreite 5,50 m). Dies entspricht dem Querschnitt e) (Wirtschaftsweg mit Begegnungsverkehr) gemäß Anlage zum ARS 28/2003. Bei Radverkehr können gemäß Anlage zum ARS 28/2003, IV, Nr. 1, letzter Absatz, auch größere befestigte Breiten in Betracht kommen. Entsprechend wird bei der Überführung Neuenfelder Hinterdeich / Nincoper Moorweg die Fahrbahnbreite auf 4,0 m vergrößert, ebenso beim Ersatzweg südlich A26 westlich Francoper Straße (Bauwerksverzeichnis 10.12). Die Verbreiterung der Fahrbahn erfolgt symmetrisch zu Lasten des Banketts (dann 0,75m breit statt 1,25m). Seit der 1. Planänderung wird der Moorburger Alter Deich in vorhandener Lage unterführt, im Kreuzungsbereich neu befestigt und erhält auf einer Länge von 150 m den befestigten Querschnitt von 5,5 m.*

Planfeststellungsbehörde: Der Forderung der BWVI wurde nachgekommen. Eine Entscheidung war an dieser Stelle nicht erforderlich.

1. Im Bereich der Oberleitung an den Hafenbahngleisen sind für den Bau der Irritationsschutzwand (K26.15H) die Schutzabstände gem. Ebs 02.05.19 in Verbindung mit der DIN EN501122-1 sowie der Richtlinie 997.01XX und 997.02XX der DB AG einzuhalten.
2. Für die Anpassung der Bahnerdung (Mast, Fundament, Schutzwände, Gleissicherung etc.) sind entsprechende Unterlagen im Rahmen der Ausführungsplanung zu erstellen und mit Prüfvermerken eines anerkannten Prüffingenieurs der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.
3. Nach dem Umbau und vor der Inbetriebnahme ist die Übereinstimmung der geänderten Bahnerdung mit den geprüften Plänen vom Fachdienst der HPA zu bestätigen. Die Bestätigung ist der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

Vorhabensträgerin: *Den Hinweisen der Landeseisenbahnaufsicht wird gefolgt*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Nebenbestimmungen unter den Ziffern 2.17 und 2.29 verwiesen.

4.19.17 Hamburg Port Authority

Vorhabensbedingte Mehrkosten der Unterhaltung, die zum Beispiel durch erhöhte Pumpenauslastung bzw. längere Pumpzeiten oder geänderte hydraulische Randbedingungen im Gewässersystem entstehen, hat gemäß §§ 38, 39 HWaG der Vorhabensträger zu tragen. Hierüber ist eine Vereinbarung mit der HPA zu schließen.

Vorhabensträgerin: *Die Kostentragung regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und bestehenden Verträgen.* Es entstehen keine zusätzlichen Kosten für den Betrieb der Schöpfwerke.

Durch den Bau der A 26 wird das Einzugsgebiet des Schöpfwerkes Moorburg nicht verändert, da die vom Niederschlag berechnete Flächengröße insgesamt unverändert bleibt. Die abzuleitenden Gesamtwassermenge verändert sich daher nicht, so dass keine längeren Pumpzeiten entstehen, gleichzeitig werden im Bestand vorhandene Abflussspitzen abgemindert.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Kostentragung regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 39 Abs. 5 Satz 1 HWaG. Danach haben die Eigentümer von Grundstücken und Anlagen, die aus der Unterhaltung Vorteile haben oder die die Unterhaltung erschweren, sich nach dem Maß, in dem sie Vorteile haben oder in dem sie die Unterhaltung erschweren, an den Kosten zu beteiligen. Eine durch die Maßnahme bedingte erhöhte Pumpenauslastung bzw. längere Pumpzeiten sind nicht zu erwarten, da sich die abzuleitenden Wassermengen nicht verändern. Durch das geplante Entwässerungssystem werden eher Abflussspitzen gemindert.

Im Rahmen des o. a. Planfeststellungsverfahrens sind neun Flurstücke in der Gemarkung Moorburg betroffen, die im Eigentum der HPA liegen, davon stehen zwei in der Verwaltung des Immobilienmanagements HPA/F3 (im Übrigen: eins der Hafenbahn und der Rest H152/Entwässerungs- und Spülfelder).

Flurstück 1718: Die BSU betreibt auf diesem Flurstück ein Schöpfwerk und einen Mahlbusen im Rahmen der Deichsicherung. Der Bund möchte am östlichen Rand 151 m² von dem 4.332 m² großen Flurstück erwerben. F3 hat grundsätzlich keine Bedenken gegen die Abgabe, solange sichergestellt ist, dass die Funktionsfähigkeit der Gesamtanlage einschließlich des unterirdisch angelegten Zulaufs in den Mahlbusen von der Ostseite der A7 erhalten bleibt und ein Überwege- und Zugangsrecht zur Rechenanlage des Schöpfwerkes sowie zur Außenseite der Einzäunung für HPA und BSU grundbuchlich gesichert wird.

Vorhabensträgerin: *Wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziff. 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.

Der Erläuterungsbericht zur Gebietsentwässerung (Unterlage U13.2) sieht eine vollständige Trennung der Straßenentwässerung und der Gebietsentwässerung vor. Die Entwässerungsfelder der

Behandlungsanlage Moorburg-Mitte bleiben dabei vollständig getrennt von der Gebietsentwässerung. In der Unterlage U13.4 Straßenentwässerung A7 Anlage 4.15 mit der Zeichnung-Nr. 2600-11-07 scheint dieses im Endbereich der Rampe nicht konsequent umgesetzt worden und eine Versickerung im Böschungsbereich vorgesehen zu sein. Dieser Detailpunkt muss im Rahmen der detaillierteren Ausführungsplanung genauer betrachtet und ggf. geändert werden.

Vorhabensträgerin Eine Versickerung von Straßenwasser ist im Böschungsbereich der A7 nicht vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Dies kann nicht einer detaillierteren Ausführungsplanung überlassen bleiben. Eine vollständige Trennung der Straßenentwässerung und der Gebietsentwässerung ist in den Antragsunterlagen bereits vorgesehen.

Grunderwerbsverzeichnis NR. 1.7.1, Flurstück 2320; HPA; Bezirk Moorburg; Grundbuchblatt 880: Die Fläche kann aus H1-Sicht die Fläche der Vorhabensträgerin für den Straßenbau im Grundsatz nicht zur Verfügung gestellt werden. Ggf. kann mit der Vorhabensträgerin über eine eingeschränkte Mitnutzung der Betriebsstraßen gesprochen werden.

Hintergrund: auf diesem Flurstück befindet sich u.a. der Hauptentwässerungsgraben für die o.g. vier BlmSchG-genehmigten Anlagen. Der Graben ist höhenmäßig und kapazitätsmäßig so austariert, dass das Mahlbussen-Pumpwerk bis zu einem maximalen Zulauf die anfallenden Wässer erhält. Bei höherem Anfall kehrt sich die Fließrichtung um, um das Speicher-Pumpwerk im Südosten der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte bedienen zu können. Im Seitenraum der Betriebsstraße ist das Steuerkabel (LWL) für die Pumpenanlagen verlegt. Damit wird die Steuerung der gesamten Entwässerung Richtung SARA / Francop automatisiert. Dieses Entwässerungssystem müsste bei z. B. einer Verrohrung sichergestellt werden. Zur Aufrechterhaltung aller betrieblichen Funktionen der vier BlmSchG-genehmigten Anlagen ist diese Einrichtung für H1 unverzichtbar. Es ist sicherzustellen, das HPA während der Bauphase die technischen Einrichtungen uneingeschränkt betreiben kann. Ggf. sind technische Maßnahmen zu treffen um eine ständige Ableitung der Wässer in Richtung Mahlbussen zu gewährleisten.

Weiter ist auf diesem Flurstück die einzige Zufahrt zu der nach § 4 BlmSchG genehmigten Anlage „Entwässerungsfelder Moorburg Mitte“ (BSU, Amt für Umweltschutz, Gz.: U33-107/07, 28.01.2008) zu finden. Hierzu gehören auch eine Toranlage, Zäune, eine Reifenwaschanlage sowie die erforderlichen Betriebscontainer. Es ist sicherzustellen, das HPA während und nach der Bauphase die technischen Einrichtungen jederzeit uneingeschränkt nutzen kann.

Vorhabensträgerin: *Die auf dem Flurstück vorhandenen Wege müssen während der Baudurchführung befahren werden, um die erforderlichen Baumaßnahmen, die sich aus dem Plan ergeben, realisieren zu können. Der Hauptentwässerungsgraben ist zur Herstellung des neuen Dükers und der südlich anschließenden Verrohrung betroffen. Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. werden im Detail mit HPA abgestimmt.*

Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können. Im Übrigen wird die Stellungnahme berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Mitbenutzung der vorhandenen Wege während der Baudurchführung ist erforderlich und zulässig. Die Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. sind im Detail mit der HPA abzustimmen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen durch die HPA jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können. Den Belangen der HPA wird damit hinreichend Rechnung getragen.

Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.20.1, Flurstück 2325; HPA; Bezirk Moorburg; Grundbuchblatt 880: Die Fläche kann aus H1-Sicht die Fläche dem LSBG für den Straßenbau im Grundsatz nicht zur Verfügung gestellt werden.

Hintergrund: auf diesem Flurstück befindet sich u.a. der Hauptentwässerungsgraben für die o.g. vier BlmSchG-genehmigten Anlagen, in den die Entwässerungsfelder mit jeweiligen Ablaufleitungen entwässern. Zur Aufrechterhaltung aller betrieblichen Funktionen der vier BlmSchG-genehmigten Anlagen ist diese Einrichtung für H1 unverzichtbar. Es ist sicherzustellen, dass HPA während der Bauphase die technischen Einrichtungen uneingeschränkt betreiben kann. Ggf. sind technische Maßnahmen zu treffen um einen eine ständige Ableitung der Wasser in Richtung Mahlbussen zu gewährleisten.

Vorhabensträgerin: *Die Fläche wird vorübergehend in Anspruch genommen.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die vorübergehende Inanspruchnahme der Fläche ist zulässig. Die technischen Einrichtungen der HPA müssen jederzeit und uneingeschränkt betrieben werden können.

Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.23.1, Flurstück 2317; HPA; Bezirk Moorburg; Grundbuchblatt 880: Die Teilfläche kann aus H1-Sicht die Fläche dem LSBG für den Straßenbau im Grundsatz unter Auflagen und Eintragungen von Grunddienstbarkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Hintergrund: auf diesem Flurstück befindet sich der Hauptentwässerungsgraben für die unter Ziff. 1 genannten vier BlmSchG-genehmigten Anlagen, in den die östlich des Grabens angrenzenden Entwässerungsfelder mit Ablaufleitungen direkt entwässern. Zur Aufrechterhaltung aller betrieblichen Funktionen der vier BlmSchG-genehmigten Anlagen ist diese Einrichtung für H1 unverzichtbar. Es ist sicherzustellen, dass HPA sowohl während der Bauphase als auch zukünftig die technischen Einrichtungen betreiben kann. Hierzu ist der Graben in diesem Abschnitt zu verrohren und unter dem Bauwerk durchzuführen. Weiter sind ggf. technische Maßnahmen (z.B. temporäre Pumpwerke) zu treffen, um einen eine ständige Ableitung der Wasser in Richtung Mahlbussen auch schon während der Bauphase zu gewährleisten.

Im Seitenraum der Betriebsstraße ist das Steuerkabel (LWL) für die Pumpenanlagen verlegt.

Sämtliche Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit H1 zu planen und auszuführen.

Vorhabensträgerin: Wird berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziff. 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.

Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.23.2, Flurstück 2317; HPA; Bezirk Moorburg; Grundbuchblatt 880: Die Fläche kann aus H1-Sicht die Fläche dem LSBG für den Straßenbau im Grundsatz nicht zur Verfügung gestellt werden. Ggf. kann mit dem LSBG über eine eingeschränkte Mitnutzung des Betriebsweges gesprochen werden.

Hintergrund: auf diesem Flurstück befindet sich der Hauptentwässerungsgraben für die unter Ziff. 1 genannten vier BImSchG-genehmigten Anlagen. Zur Aufrechterhaltung aller betrieblichen Funktionen der vier BImSchG-genehmigten Anlagen ist diese Einrichtung für H1 unverzichtbar. Es ist sicherzustellen, das HPA sowohl während der Bauphase als auch zukünftig die technischen Einrichtungen uneingeschränkt betreiben kann. Hierzu ist der Graben in diesem Abschnitt zu verrohren und unter dem Bauwerk durchzuführen. Weiter sind ggf. technische Maßnahmen (z.B. temporäre Pumpwerke) zu treffen, um einen eine ständige Ableitung der Wässer in Richtung Mahlbussen auch schon während der Bauphase zu gewährleisten.

Weiter befindet sich auf diesem Flurstück ein Betriebsweg der nach § 4 BImSchG genehmigten Anlage „Entwässerungsfelder Moorburg Mitte“ (BSU, Amt für Umweltschutz, Gz.: U33-107/07, 28.01.2008). Er dient sowohl der Kontrolle des Hauptentwässerungsgrabens als auch der östlich gelegener Entwässerungsfelddämme mit seinen technischen Einrichtungen. Es ist sicherzustellen, das HPA sowohl während der Bauphase als auch zukünftig die technischen Einrichtungen uneingeschränkt nutzen kann.

An der nordwestlichen Ecke des betroffenen Flurstückes ist der nördliche Entwässerungsgraben der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte über einen Rohrleitungsdüker unter der Betriebsstraße an den Hauptentwässerungsgraben angeschlossen.

Sämtliche Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit H1 zu planen und auszuführen.

Vorhabensträgerin: Die auf dem Flurstück vorhandenen Betriebswege müssen während der Bau durchführung befahren werden, um die erforderlichen Baumaßnahmen, die sich aus dem Plan ergeben, realisieren zu können. Der Hauptentwässerungsgraben ist zur Herstellung der Verrohrung betroffen. Der vorhandene Durchlass zum Anschluss des nördlichen Entwässerungsfeldgrabens wird abgebrochen und ein neuer Durchlass mit Einmündung nördlich der Verrohrung hergestellt. Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. werden im Detail mit HPA abgestimmt. Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können. Im Übrigen wird die Stellungnahme berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Mitbenutzung der vorhandenen Wege während der Baudurchführung ist erforderlich und zulässig. Die Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. sind im Detail mit der HPA abzustimmen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen durch die HPA jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können. Den Belangen der HPA wird damit hinreichend Rechnung getragen.

Grunderwerbsverzeichnis 2.25.2, Flurstück 2314; HPA; Bezirk Moorburg; Grundbuchblatt 880: Die Fläche kann aus H1-Sicht die Fläche dem LSBG für den Straßenbau im Grundsatz nicht zur Verfügung gestellt werden. Ggf. kann mit dem LSBG über eine eingeschränkte Mitnutzung des Betriebsweges gesprochen werden.

Hintergrund: Wie Ziffer 5. Nr. des Grunderwerbverzeichnisses: 2.23.2

Vorhabensträgerin: *Die auf dem Flurstück vorhandenen Betriebswege müssen während der Baudurchführung befahren werden, um die erforderlichen Baumaßnahmen, die sich aus dem Plan ergeben, realisieren zu können. Der Hauptentwässerungsgraben ist zur Herstellung der Verrohrung unter Rampe I-J betroffen. Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. werden im Detail mit HPA abgestimmt. Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können. Im Übrigen wird die Stellungnahme berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Mitbenutzung der vorhandenen Wege während der Baudurchführung ist erforderlich und zulässig. Die Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. sind im Detail mit der HPA abzustimmen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen durch die HPA jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können. Den Belangen der HPA wird damit hinreichend Rechnung getragen.

Grunderwerbsverzeichnis 2.27.1, Flurstück 2311; HPA; Bezirk Moorburg; Grundbuchblatt 880: Die Fläche kann aus H1-Sicht die Fläche der Vorhabensträgerin für den Straßenbau im Grundsatz nicht zur Verfügung gestellt werden. Ggf. kann mit der Vorhabensträgerin über eine eingeschränkte Mitnutzung des Betriebsweges gesprochen werden.

Vorhabensträgerin: *Die auf dem Flurstück vorhandenen Betriebswege müssen während der Baudurchführung befahren werden, um die erforderlichen Baumaßnahmen, die sich aus dem Plan ergeben, realisieren zu können. Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. werden im Detail mit HPA abgestimmt. Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Mitbenutzung der vorhandenen Wege während der Baudurchführung ist erforderlich und zulässig. Die Ausführungsplanung, Flächeninanspruchnahme, Mitbenutzung von Betriebswegen und Betriebseinrichtungen etc. sind im Detail mit der HPA abzustimmen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Betriebseinrichtungen durch die HPA jederzeit weiter benutzt bzw. betrieben werden können. Den Belangen der HPA wird damit hinreichend Rechnung getragen.

Die rot und blau schraffierten Flächen (rot: zu erwerbende Fläche, blau: dauernd zu beschränkende Fläche) im Bereich des bestehenden Bahndamms und der Hafenerweiterungsfläche können nicht abgegeben werden oder mit Rechten belastet werden, die eine heutige oder künftige Bahnnutzung einschränken. Dieses ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Regelung der für die A26 erforderlichen Flächennutzung soll Gegenstand einer gesondert abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung sein. Dieses betrifft insbesondere die Teilflächen 6.9.1, 6.4.1, 6.5.1, 6.1.1, 6.2.1, 2.30.1, 2.31.1, 6.5.3, 6.3.2, 6.2.3, 6.3.1, 6.3.2, 2.31.3.

***Vorhabensträgerin:** Eine dauerhafte Belastung der Flächen mit Rechten, die eine Bahnnutzung einschränken, ist nicht vorgesehen. Unvermeidbare Einschränkungen während der Bauzeit erfolgen in Abstimmung mit HPA.*

Auf den rot schraffierten Flächen liegen zukünftig die geplante Autobahn, Unterhaltungswege, Begleitpflanzungen und sonstige Betriebseinrichtungen des Autobahndienstes, so dass ein Erwerb vorgesehen ist. Da es sich bei der Kreuzung um eine Eisenbahnüberführung handelt, soll zukünftig nur der Überbau Teil der Eisenbahnanlage sein, die unten liegende Straße soll zum Eigentum des Straßenbausträgers gehören.

Die zukünftigen Eigentumsverhältnisse richten sich nach dem EKrG und werden in der geplanten Kreuzungsvereinbarung festgelegt.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die in dem Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis für die dauerhafte Nutzung dargestellten Flächen sind als Bestandteil der geplanten Autobahn bzw. Betriebseinrichtungen zulässig als zu erwerbende Fläche dargestellt. Es wird auf die Ausführungen zum Grunderwerb verwiesen. Durch die Flächeninanspruchnahme wird die heutige Bahnnutzung nicht eingeschränkt. Konkretisierte Planungen, die bereits heute bei der Flächeninanspruchnahme zu berücksichtigen wären, liegen nicht vor.

Es fehlt eine Aufstellung über die Abflussmengen, welche aus der Flächenversiegelung der A26 resultieren. Aus der Aufstellung müssen die Mengen hervorgehen, welche bei den untersuchten Regenereignissen über das Schöpfwerk Moorburg und im weiteren Verlauf über die HPA-Schöpfwerke gepumpt werden müssen. Die daraus entstehenden vorhabenbedingten Mehrkosten für Betrieb und

Unterhaltung der Schöpfwerke, welche beispielsweise durch erhöhte Pumpenauslastung bzw. längere Pumpzeiten oder geänderte hydraulische Randbedingungen im Gewässersystem entstehen, hat gem. 54 WHG sowie 55 38, 39 HWaG der Vorhabensträger zu tragen. Die BAB Verwaltung hat daher die jährlichen Niederschlagsmengen nachzuweisen und die Kosten der HPA jährlich zu erstaten. Darüber hinaus ist die BAB-Verwaltung zu verpflichten, sich auch an künftigen Kosten der Reinvestition der betreffenden Schöpfwerke und der Betriebs- und Unterhaltungskosten ggf. neu hinzukommender Schöpfwerke entsprechend zu beteiligen.

Vorhabensträgerin: *Es entstehen keine zusätzlichen Kosten für den Betrieb der Schöpfwerke.*

Durch den Bau der A26 wird das Einzugsgebiet des Schöpfwerkes Moorburg nicht verändert, da die vom Niederschlag berechnete Flächengröße insgesamt unverändert bleibt. Die abzuleitenden Gesamtwassermenge verändert sich daher nicht, so dass keine längeren Pumpzeiten entstehen, gleichzeitig werden im Bestand vorhandene Abflussspitzen abgemindert.

Der Entwässerungsabschnitt EWA 5 der A26 beginnt westlich der Hafenbahnstrecke (Bau-km 0+820) und endet östlich der Moorburger Landscheide, also genau an der Stelle, die auch heute schon die westliche Grenze des Einzugsgebietes des Schöpfwerkes Moorburg darstellt (siehe Unterlage 13.1, Übersichtslageplan der Entwässerung).

Die durch die A26 neu versiegelten Flächen entwässern vollständig über das Entwässerungssystem der Autobahn. Da der Drosselabfluss auf den natürlichen Abfluss landwirtschaftlicher Flächen (3 l/s/ha) begrenzt wird, verändert sich das Abflussgeschehen aus den Flächen des Einzugsgebietes insgesamt nicht, die durch die Versiegelung entstehenden Abflussspitzen werden in den Rückhalteanlagen zwischengespeichert. An der Einleitstelle 5 östlich der Hafenbahn wird zukünftig ein Abfluss von 13,2 l/s in die Oberste Untenburger Wetterung eingeleitet, der ohne die A26 in das Gewässersystem westlich der Hafenbahn abfließen würde.

Gleichzeitig wird an der Einleitstelle 5 die Unterführung der Obersten Untenburger Wetterung unter der Hafenbahn aufgehoben, so dass östlich der Hafenbahn insgesamt ein geringerer Abfluss in der Obersten Untenburger Wetterung verbleibt.

Die Entwässerungsabschnitte 1-4 der A7 entwässern bereits heute in das Einzugsgebiet des Schöpfwerks. Durch den 8-streifigen Ausbau werden auch hier zusätzliche Flächen neu versiegelt. Durch die zukünftig geplanten Rückhaltebecken und -gräben werden die im Bestand vorhandenen Abflussspitzen (keine Drosselung vorhanden) aber sogar abgebaut und das Abflussgeschehen über einen längeren Zeitraum verteilt.

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Kostentragung regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 39 Abs. 5 Satz 1 HWaG. Danach haben die Eigentümer von Grundstücken und Anlagen, die aus der Unterhaltung Vorteile haben oder die die Unterhaltung erschweren, sich nach dem Maß, in dem sie Vorteile haben oder in dem sie die Unterhaltung erschweren, an den Kosten zu beteiligen. Eine durch die Maßnahme bedingte erhöhte Pumpenauslastung bzw. längere Pumpzeiten sind nicht zu erwarten, da sich**

die abzuleitenden Wassermengen nicht verändern. Durch das geplante Entwässerungssystem werden eher Abflussspitzen gemindert.

Des Weiteren fehlt der Nachweis, dass die Wassermengen, welche über die Schöpfwerke Moorburg West und Moorburg in das Zuständigkeitsgebiet von HPA gepumpt werden, schadlos aufgenommen und abgeführt werden können.

***Vorhabensträgerin:** Die hydraulische Nachweisführung der Bestandsgewässer nördlich des SW Moorburg und des SW Moorburg-West ist nicht Bestandteil der wassertechnischen Untersuchungen gewesen (vgl. Unterlage 13.6). Aufgrund der Drosselung der Einleitungen aus den geplanten Rückhalteanlagen wird eine Vergleichmäßigung und zeitliche Streckung der Einleitmengen erzielt, die über die o.g. Schöpfwerke abgeführt werden. Die Gewässerbelastung (hydraulischer Stress) nördlich der Schöpfwerke wird dadurch reduziert. Diese Gewässerbelastung bleibt durch die Drosselung auf den landwirtschaftlichen Abfluss unverändert gegenüber dem heutigen Zustand.*

Planfeststellungsbehörde: Es wurde der Nachweis geführt, dass es zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Gewässer nördlich der Schöpfwerke kommt, da die Drosselung gegenüber dem heutigen Zustand unverändert bleibt.

Für die og. Anpassung der Gleisanlagen ist ein gesondertes Genehmigungsverfahren erforderlich. Die vorliegenden Unterlagen enthalten keine ausreichend detaillierte Darstellung der erforderlichen Maßnahmen, um ihre Machbarkeit und Genehmigungsfähigkeit beurteilen zu können. Die erforderliche Detailplanung unter Berücksichtigung des bei der Hafeneisenbahn geltenden Regelwerks ist vom Antragsteller zu erarbeiten und mit der Hafeneisenbahn abzustimmen. Die Darstellung der Gleisanlagen im Lageplan ist nicht plausibel. Hier soll offensichtlich der Zwischenzustand (Umfahrung mittels verlängerter Ausziehgleise) angedeutet werden. Im nördlichen Anschluss an den Bestand sind jedoch nur drei der Vier vorhandenen Gleise angebunden. Die Darstellung des Endzustands der Bahnanlagen in dem Lageplan scheint sinnvoller.

***Vorhabensträgerin:** Die Genehmigung der Bahnanlagen als Folgemaßnahme der A26 hat in diesem Planänderungsverfahren zu erfolgen. Detailabstimmungen mit HPA laufen, mögliche Auflagen hieraus sollen in den Beschluss übernommen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Antragsunterlagen beinhalten die zwingend erforderlichen Folgemaßnahmen. Dies betrifft auch Änderungen an den betroffenen Hafeneisenbahngleisen. Eine Aufrechterhaltung des derzeitigen Zustandes unter Berücksichtigung der eisenbahnrechtlichen Regelwerke sowie dem Stand der Technik muss gewährleistet sein. Die Vorhabensträgerin befindet sich darüber hinaus in enger Abstimmung, die zwingend erforderlichen Folgemaßnahmen über den erforderlichen planfestgestellten Detaillierungsgrad hinaus so umzusetzen, dass auch weitere noch nicht hinreichend konkretisierte Planungen der HPA möglich bleiben.

U12.4-Lageplan Maßnahmen des LBP Blatt 1 und U12.5 Maßnahmenblätter 12 V und 28 A Westlich der vorgesehenen Vorstellgruppe soll eine Grünbrücke errichtet werden (Maßnahme 28 A). Zudem soll in dem Bereich eine Querungshilfe für Fledermäuse geschaffen werden (Maßnahme 12 V). In der Unterlage 12.4, Blatt 1 sind auch auf der als Bahnfläche im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Fläche Gehölzpflanzungen vorgesehen. Diesem kann die Hafenbahn nicht zustimmen. Die gesamte im Flächennutzungsplan ausgewiesene Bahnfläche ist von Ausgleichsmaßnahmen und Gehölzpflanzungen freizuhalten. Eine biologische Aufwertung der Fläche, die die spätere Realisierung der Vorstellgruppe erschwert, ist zu vermeiden.

Vorhabensträgerin: *Die Gehölzpflanzung auf der Grünbrücke wurde auf die geplante spätere Erweiterung der Hafenbahn angepasst (siehe LBP Maßnahmenkarte 12.4.1 Index b). Die geplante Fledermausleitstruktur ist artenschutzrechtlich notwendig.*

Die Entwicklung von Gehölzleitstrukturen im Bereich des Biotopkorridors ist aus artenschutzrechtlichen Gründen zwingend erforderlich, da die bepflanzte Böschung der Bahnanlage derzeit auch eine Leitstruktur für die betroffenen Arten bildet. Mit Neubau des Tunnels wird die bestehende Leitstruktur aufgehoben und an den westlichen Rand der F-Plan-Fläche (Bahn) verlegt. Soweit möglich werden mit dem Vorhaben die schon jetzt artenschutzrechtlich gebotenen Leitstrukturen für eine Gleisfelderweiterung umgesetzt.

Vor diesem Hintergrund ist der Verzicht auf Gehölzpflanzungen in Verbindung mit der Entwicklung eines Vernetzungselementes im Bereich der als Bahnfläche im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen nicht möglich. Der Einwendung kann somit nicht gefolgt werden.

Planfeststellungsbehörde: **Der benannte Konflikt zwischen den Gehölzpflanzungen und einer späteren Erweiterung der Hafenbahn wurde mit einer Anpassung der Standorte für die Gehölzpflanzungen minimiert. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu dem artenschutzrechtlichen Erfordernis der Fledermausleitstrukturen verwiesen.**

U16-Bauwerksskizzen BW K26.15 Die vorliegenden Unterlagen erlauben keine Einschätzung, ob die Anforderungen der Hafenbahn an die Konstruktion des Tunnelbauwerks vollständig eingehalten werden. Eine zentrale Anforderung ist es, dass auf dem Tunnelbauwerk bei Realisierung der Vorstellgruppe neben dem Oberbau auch Signal- und Oberleitungsmasten untergebracht werden können. In dem Anforderungspapier der HPA/Hafenbahn vom 9.9.2015, welches dem Antragsteller vorliegt, heißt es dazu: „Ergänzend dazu ist zu beachten, dass das Kreuzungsbauwerk so gestaltet sein muss, dass im Bereich der vorgesehenen Überführung der zukünftigen Vorstellgruppe über die A26 die nachträgliche Montage von Oberleitungs- und Signalmasten möglich ist. Für die Oberleitungsanlage ist vorzugsweise Einzelmastbauweise zu unterstellen. Entsprechende Maststandorte sind vor allem im Bereich der Weichen erforderlich. Eine detaillierte Oberleitungsplanung ist abhängig von

der zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festzulegenden Gleistrassierung und kann von der HPA/Hafenbahn nicht zur Verfügung gestellt werden. Welche Eingangsgrößen zu Einwirkungen aus der Oberleitung für die statische Berechnung des Kreuzungsbauwerks - ggf. pauschaliert - erforderlich sind, ist durch den beauftragten Statiker zu prüfen. Entsprechende Annahmen sind unter Hinzuziehung eines Ingenieurbüros für Oberleitungsplanung zu treffen und mit der HPA/Hafenbahn abzustimmen.“ Diese Problematik wird in den vorliegenden Unterlagen nicht behandelt. Eine technische Lösung anhand der Pläne ist nicht offensichtlich und muss vom Antragsteller unter Beachtung der technischen Regelwerke erarbeitet werden, bevor die HPA/Hafenbahn zu diesem Punkt abschließend Stellung beziehen kann.

Vorhabensträgerin: *Abmessungen und Einwirkungen resultierend aus möglichen Mastfundamenten wurden seitens HPA auch auf mehrfache Nachfrage seitens des Antragstellers nicht angegeben. Die genaue Lage der Fundamente war für die Tunnelplanung unerheblich. Die Vordimensionierung der Tunneldecke erfolgte mit ausreichend Lastreserve.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Vorhabensträgerin hat verdeutlicht, dass das geplante Bauwerk die nachträgliche Montage von Oberleitungs- und Signalmasten ermöglicht. Insofern besteht kein Konflikt zu künftigen, jedoch noch nicht hinreichend konkretisierten Planungen der HPA.**

Unklar ist, welche Belastung sich durch die Rohrbrücke auf den Unterhaltungsweg (Spurbahnplatten) unterhalb der Deichverteidigungsstraße Neuen Altenwerder Hauptdeich einstellt. Der Schutz der Anlage ist zu gewährleisten. Fraglich ist, wie die Deichverteidigungsstraße genutzt werden soll. Belastung durch Kräne und Materialtransporte sowie Aufstellflächen sind darzulegen. Die Ausweisung der Deichgrundgrenze in den Plänen fehlt und ist zu ergänzen. Der Unterhaltungsweg unterhalb der Deichverteidigungsstraße ist für Schwerlastverkehr oder dergleichen nicht ausgelegt. Ferner ist ein durchgängiges Befahren nicht möglich, da Pumpleitungen an einer Stelle hier überführt werden. Der dargestellte Standort des Schöpfwerkes Altenwerder Mitte ist nicht korrekt. Die Stationierung eines kombinierten Schöpf- und Sielbauwerkes Altenwerder Mitte wird südlich des Betriebsweges der Hamburg Port Authority (Zufahrt Waltershofer Straße) direkt angrenzend an die Deichbegrenzungslinie des Neuen Altenwerder Hauptdeiches erfolgen und damit mit hoher Wahrscheinlichkeit innerhalb der Bereitstellungsflächen für die Montagebahn liegen.

Vorhabensträgerin: *Weder die Nutzung der Deichverteidigungsstraße noch Einbauten im Deich sind für die Montagebahn NDO geplant. Notwendige Angaben und Abstimmungen mit HPA erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung. Die Deichgrundgrenzen sind in den Lageplänen 07 enthalten und werden in der Ausführungsplanung NDO übernommen.*

Der Vorhabenträger sichert eine Beweissicherung in den von Bautätigkeiten zu. Die Nutzung des Unterhaltungsweges sowie notwendige Angaben und Abstimmungen mit HPA erfolgen im Rahmen der noch zu erstellenden Ausführungsplanung.

Der neue Standort des Schöpfwerks wird im Rahmen der Ausführungsplanung übernommen. Einwender und Vorhabenträger haben den Bauablauf derart festgelegt, dass zunächst die Montagebahn NDO erstellt wird um die Vorleistungen für den Autobahnbau zeitgerecht abzuschließen. Derzeit geht der Vorhabenträger von einer Fertigstellung der NDO-Leitung zu Ende 2019 aus. Erst hiernach ist Baufreiheit für Bautätigkeiten des Schöpfwerks gegeben. Sollten Verzögerungen bei der Realisierung der A26 entstehen, wird der Vorhabenträger Lösungen im Rahmen der Ausführungsplanung mit HPA im 4. Quartal 2018 abstimmen.

Planfeststellungsbehörde: Die Deichverteidigungsstraße wird nicht in Anspruch genommen. Die Details der Nutzung des Unterhaltungsweges sind mit der HPA abzustimmen und können der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Darüber hinaus wird auf Ziff. 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.

Es ist die Freie Durchgängigkeit von Transporten der Hamburg Port Authority auf der Deichverteidigungsstraße zu gewährleisten. Die Baumaßnahme muss außerhalb der Hochwassersaison durchgeführt werden. Der Binnenbermenbereich dient unter anderem auch der Entwässerung (Rigolensystem) des Deiches. Er darf durch Maßnahmen Dritter nicht beeinträchtigt werden.

***Vorhabensträgerin:** Die Auflagen zum Ufer- und Hochwasserschutz werden bei der NDO-Umverlegung vom Vorhabenträger beachtet. Grundsätzlich ist der Deichverteidigung der Vorrang einzuräumen. Dennoch kann eine Bautätigkeit, auch innerhalb der Hochwassersaison von Mitte September bis Ende März, aus heutiger Warte nicht ausgeschlossen werden. Der Bauablauf der im Zusammenhang mit der NDO-Umverlegung im Hochwasserschutzgebiet stattfindenden Bauarbeiten wird mit der Deichbehörde abgestimmt.*

Planfeststellungsbehörde: Bauarbeiten, die Auswirkungen auf die Deichverteidigung haben, sind im Vorwege mit der Deichbehörde abzustimmen. Damit wird den Erfordernissen des Hochwasserschutzes Rechnung getragen.

Sowohl der Bau als auch der zukünftige Betrieb des Schöpf- und Sielbauwerkes Altenwerder Mitte darf nicht durch die Flächenbereitstellung für die Montagebahn beeinflusst werden.

***Vorhabensträgerin:** Einwender und Vorhabenträger haben den Bauablauf derart festgelegt, dass zunächst die Montagebahn NDO erstellt wird um die Vorleistungen für den Autobahnbau zeitgerecht abzuschließen. Derzeit geht der Vorhabenträger von einer Fertigstellung der NDO-Leitung zu Ende 2019 aus. Erst hiernach ist Baufreiheit für Bautätigkeiten des Schöpfwerks gegeben. Sollten Verzögerungen bei der Realisierung der A26 entstehen, wird der Vorhabenträger Lösungen im Rahmen der Ausführungsplanung mit HPA im 4. Quartal 2018 abstimmen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Montagebahn darf den Bau und Betrieb des Schöpf- und Sielbauwerkes Altenwerder-Mitte nicht beeinträchtigen. Der Bauablauf der Montagebahn ist mit der HPA abzustimmen.

Wird infolge der Gewässernutzung das Gewässer verunreinigt, sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zur Eindämmung und ihrer Beseitigung zu veranlassen. Außerdem ist das Austreten von wassergefährdenden Stoffen unverzüglich der Behörde für Umwelt und Energie - Amt U, der nächsten Polizeidienststelle sowie der Wasserbehörde -HPA PA23- anzuzeigen. Das Gewässer, insbesondere die Gewässersohle, ist von Unrat sowie gesunkenen Objekten und Gegenständen freizuhalten. Die Einleitstelle 9 ist eine Einleitstelle in einen Graben der Hamburg Port Authority. Die Einleitstelle muss so ausgebildet sein, dass durch die Einleitung an, vor und hinter der Einleitstelle kein Schaden am Gewässer und der Gewässersohle entsteht. Hier ist vor Baubeginn ein Detailplan mit der HPA, Abteilung P22 abzustimmen. Aus Sicht des Gewässereigentümers (PE22), muss sichergestellt sein, dass die Gewässergüte durch die zusätzliche Einleitung nicht verschlechtert wird und, dass die Wasserqualität auch nach der Einleitung des Baugrubenwassers nicht so beeinträchtigt ist, dass die in der Einleiterlaubnis genannten Parameter überschritten werden. Es ist nachzuweisen, dass das Gewässersystem, das gereinigtes Baugrubenwasser aufnehmen kann, ohne, dass Umbauten oder Anpassungen vorgenommen werden müssen. Sollten Anpassungen notwendig sein, gehen diese zu Lasten des Antragstellers.

Vorhabensträgerin: *Die beschriebenen wasserrechtlichen Auflagen werden durch den Vorhabensträger eingehalten und in die Ausführungsplanung übernommen.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf Ziff. 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.**

U09-Bauwerksverzeichnis, Nr. 13.5 und U07-Lageplan, Blatt 6 Die Eigentümerrolle für die Irritationschutzwand lehnt die HPA Hafenbahn ab.

Vorhabensträgerin: Die Irritationsschutzwand ist für den Schutz der Tiere (Viehtrieb) auf dem Weg östlich der Hafenbahn erforderlich.

Da die Wand unmittelbar an die Gleisanlagen angrenzt und auf dem Bahngrundstück steht, wird diese Wand nach Auffassung der Vorhabensträgerin zu einem Teil der Gleisanlage.

Die Kosten für Herstellung und für den Unterhaltungsmehraufwand werden von der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, getragen bzw. abgelöst.

Details werden in der noch aufzustellenden Kreuzungsvereinbarung für das Tunnelbauwerk der A26 geregelt.

Planfeststellungsbehörde: **Die Eigentümerrolle für die Irritationsschutzwand kann der HPA nicht gegen ihren Willen aufgedrängt werden: Nach § 95 BGB gehören zu den Bestandteilen eines Grundstücks solche Sachen nicht, die nur zu einem vorübergehenden Zweck mit dem Grund und Boden verbunden sind. Das Gleiche gilt von einem Gebäude oder anderen Werk, das in Ausübung eines Rechts an einem fremden Grundstück von dem Berechtigten mit dem Grundstück verbunden worden ist. Dies ist hier der Fall. Die Irritationsschutzwand auf dem**

Grundstück der HPA ist nur für die Sicherung des Viehtriebs erforderlich, der wiederum aufgrund der Umsetzung des beantragten Vorhabens über diesen Weg erfolgen muss.

U12.4-Lageplan Maßnahmen des LBP, Blatt 1 und U12.5 Maßnahmenblätter 12 V und 15 G: In der Unterlage 12.4, Blatt 1 sind auch auf der als Bahnfläche im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Fläche Gehölzpflanzungen vorgesehen. Diesem kann die Hafenbahn nicht zustimmen, da hierdurch die für bahnbetriebliche Zwecke nutzbare Fläche eingeschränkt wird. Die gesamte im Flächennutzungsplan ausgewiesene Bahnfläche ist von Ausgleichsmaßnahmen und Gehölzpflanzungen freizuhalten. Eine biologische Aufwertung der Fläche, die die spätere Realisierung der Vorstellgruppe erschwert, ist zu vermeiden. Bei Gehölzpflanzungen in der Nähe von Bahnanlagen sind zudem grundsätzlich die Vorgaben aus der Konzernrichtlinie Ril 882 der Deutschen Bahn 2.8. zu Abständen zwischen Gleisen und Vegetation und zulässigen Bewuchshöhen auch für die Anlagen der Hafenbahn zu beachten. Um die zulässigen Abstände und Bewuchshöhen dauerhaft gewährleisten zu können, ist zudem eine fortgesetzte Vegetationskontrolle erforderlich. Die Passage in U12.5, Maßnahme 15G zur Unterhaltungspflege, in der es heißt „Unterhaltungspflege nicht erforderlich“ ist entsprechend zu ändern. Der direkt östlich der Gehölzpflanzungen vorgesehene Wildschutzzaun ist entsprechend zu verschieben.

***Vorhabensträgerin:** Die Entwicklung von Gehölzleitstrukturen im Bereich des Biotopkorridors ist aus artenschutzrechtlichen Gründen zwingend erforderlich, da die bepflanzte Böschung der Bahnanlage derzeit auch eine Leitstruktur für die betroffenen Arten bildet. Mit Neubau des Tunnels wird die bestehende Leitstruktur aufgehoben und an den westlichen Rand der F-Plan-Fläche (Bahn) verlegt. Soweit möglich werden mit dem Vorhaben die schon jetzt artenschutzrechtlich gebotenen Leitstrukturen für eine Gleisfelderweiterung umgesetzt.*

Vor diesem Hintergrund ist der Verzicht auf Gehölzpflanzungen in Verbindung mit der Entwicklung eines Vernetzungselementes im Bereich der als Bahnfläche im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen nicht möglich. Der Einwendung kann somit nicht gefolgt werden.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die artenschutzrechtlichen Aspekte überwiegen in diesem Fall. Auf eventuelle künftige Nutzungen der Bahnanlage wird weitestgehend Rücksicht genommen. Auswirkungen durch die Gehölzleitstrukturen auf den Bahnbetrieb sind zu vermeiden. Es wird auf die artenschutzrechtlichen Ausführungen zu den Leitstrukturen verwiesen (s. Ziff. 4.14).

U16-Bauwerksskizzen, Erdbauwerk und U1, S. 92 f.: Der in U16, Blatt 15.3 dargestellte Aufbau des Erdkörpers ist für eine spätere Nutzung der Fläche für den Bahnbetrieb ungeeignet. Ein Einbau von Torflagen ist nicht möglich. Im Bereich der ausgewiesenen Bahnfläche ist das Erdbauwerk entsprechend der Anforderungen aus dem Bahnbetrieb zu gestalten. Maßgeblich für die Gestaltung des

Erdbauwerks ist die Konzernrichtlinie Ril 836 der Deutschen Bahn, die hier ebenfalls für die Anlagen der Hafenbahn anzuwenden ist.

Vorhabensträgerin: *Durch das geplante Erdbauwerk bestehend aus einer Wechselfolge aus Torf- und Sandschichten wird der Untergrund vorbelastet. Dadurch werden während der Herstellung und in einem Zeitraum von ca. 2 Jahren nach Fertigstellung etwa die Hälfte der Setzungen vorweggenommen, die bei einer gleich hohen Sandaufschüttung im Endzustand zu erwarten sind. Ferner wird durch das Aufbringen des Erdkörpers die Scherfestigkeit im Torf nennenswert erhöht, so dass bei einer späteren Gleisfelderweiterung der weitere Bodeneinbau schneller erfolgen kann und die Liegezeit der Überschüttung deutlich verkürzt werden kann.*

Durch den lagenweisen Einbau von Sand wird der zukünftige Mengenbedarf des Erdbauwerks Gleisfelderweiterung deutlich reduziert. Auch dies stellt einen Vorteil für die künftige Maßnahme dar.

Der geplante Aufbau des Erdkörpers stellt somit eine Verbesserung der Gründungssituation für eine spätere Gleisfelderweiterung im Vergleich ohne Erdkörper dar. Der Vorhabenträger wird der HPA eine Setzungsberechnung für die Torfeinbringung im Vergleich zur Gleisfelderweiterung ohne Torf zur Kenntnis geben. Der dargestellte Aufbau ist für eine spätere Nutzung der Fläche somit nicht ungeeignet.

Aus der Sicht des Vorhabenträgers stellt das geplante Erdbauwerk für die spätere Gleisfeldnutzung den Untergrund dar. Auf diesem Untergrund ist dann nach den Anforderungen der Ril 836 der Deutschen Bahn der Unterbau für die spätere Gleisanlage herzustellen. Für den Bereich des Erdbauwerks als auch außerhalb des Erdbauwerks werden für die Gleisfelderweiterung Baugrundverbesserungsmaßnahmen erforderlich, die nicht im Widerspruch zu den Vorgaben der Ril 836 stehen.

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Es ist von der Vorhabensträgerin nachvollziehbar begründet worden, dass der geplante Aufbau des Erdkörpers eine Verbesserung des derzeitigen Zustands für eine spätere Gleisfelderweiterung im Vergleich ohne Erdkörper darstellt. Eventuelle zusätzliche Veränderungen des Erdbaukörpers sind in einem späteren Verfahren abzuwägen, in dem über derzeit noch nicht konkrete Pläne für eine Gleiserweiterung oder eine Veränderung der Gleisanlage zu entscheiden ist.**

4.19.18 Naturschutzverein Schlickfall e. V.

- Es wurde eingewandt, das Autobahnprojekt diene nicht dem Allgemeinwohl, denn in spätestens 10 Jahren müsse eine erhebliche Reduktion der Treibhausgase erreicht sein, damit die Kipp-Punkte des Klimas in zwei oder drei Dekaden vermieden würden und die Erde in 100 Jahren überhaupt noch bewohnbar sei.

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Der Bedarf für die A26 im Sinne einer Planrechtfertigung ergibt sich aus dem Fernstraßenausbaugesetz. Die A26 ist Bestandteil des Bedarfsplans, der als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz Gesetzeskraft**

hat. Damit hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass er die verkehrliche und gesellschaftliche Notwendigkeit zur Errichtung dieser Verkehrsverbindung sieht (vgl. U1, S. 7; U14.2, S. 34 ff.). Soweit über den Bedarf hinaus Umweltbelange angesprochen werden, wird auf Ziffern 4.12 ff. verwiesen. Allgemeine Ausführungen über klimatische Nachteile sind dagegen verkehrs- und umweltpolitischer Natur und können damit nicht Gegenstand einer Entscheidung im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses sein.

- Das Verfahren sei rechtswidrig, da vor Eröffnung des Verfahrens bereits über 200 Hektar städtischer Fläche in Eingriffsnähe den vom Eingriff betroffenen Landwirten als Eigentum überlassen worden seien. Damit entfielen großflächig potentielle Ausgleichsflächen für Zerstörung von Natur und Landschaft. Die Stadt sei damit ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen, ortsnah Ausgleichsflächen für die Zerstörung von Natur und Landschaft vorzuhalten.

Nördlich der geplanten Autobahn seien viele städtische naturnahe Flächen vorhanden gewesen, die im Zuge der Ausgleichsregelung hätten gesichert und aufgewertet werden können. Hier habe eine zusätzliche - und nicht berücksichtigte - Verschlechterung der ökologischen Situation durch Schaffung neuer Intensiv-Obstflächen stattgefunden.

***Vorhabensträgerin:** Der Verkauf städtischer Flächen war erforderlich, um betriebliche Nachteile für durch Infrastrukturmaßnahmen (Umgehungsstraße Finkenwerder, A26 u. a.) betroffene landwirtschaftliche Betriebe auszugleichen und damit den Fortbestand und die Weiterentwicklung der Landwirtschaft, insbesondere des Obstbaus, im Süderelberaum sicherzustellen (siehe Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Drucksache 18/5980 vom 20.03.2007). Eine Verpflichtung der Stadt Hamburg zur Vorhaltung bestimmter Ausgleichsflächen besteht nicht. Darüber hinaus beziehen sich die Beeinträchtigungen durch die A26 hauptsächlich auf Lebensräume von störungsempfindlichen Wiesenvögeln; für die Schaffung von Ersatzlebensräumen für diese störungsempfindlichen Arten wären die reprivatisierten Flächen nur wenig geeignet.*

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme ist mangels Durchgriffs auf die hier vorliegende Entscheidung gegenstandslos. An- und Verkauf sowie Tausch landwirtschaftlicher Grundstücke sind nicht Gegenstand des Vorhabens und somit auch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Abgesehen davon, dass es sich hier mitnichten um einen Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens handelt, ist auch nicht erkennbar, welche rechtlichen Gründe entgegenstehen sollten, Beeinträchtigungen von vornherein im Interesse der wirtschaftenden Betriebe zu vermeiden.

Es sind vorliegend alle naturschutzfachlichen und sonstigen Anforderungen des Unionsrechts und des nationalen Rechts erfüllt. Diesbezüglich wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziffern 4.12, 4.13, 4.14, 4.15 und 4.16 verwiesen, wonach ausreichend Flächen für die notwendigen Ausgleichs-, Ersatz-, Kohärenzsicherungs- und CEF-Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Die weiteren Äußerungen des Naturschutzvereins Schlickfall sind im Rahmen der thematischen Bearbeitung der umweltfachlichen Themen behandelt worden.

4.19.19 Bezirksamt Harburg

Planfeststellungsbehörde: Das Bezirksamt Harburg hat als Wasserbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den Antragsunterlagen umfangreich Stellung genommen. Zwischenzeitlich sind zwischen der Vorhabensträgerin und der Wasserbehörde weitere Abstimmungen erfolgt, in denen vorgebrachte Bedenken ausgeräumt wurden und geforderte Änderungen im Laufe des Anhörungsverfahrens Eingang in die Antragsunterlagen gefunden haben. Die Funktionsfähigkeit der Straßen- und Gebietsentwässerung sowohl während der Bauzeit als auch im Betrieb wird dem Grunde nach nicht angezweifelt. Darüber hinaus hat die Wasserbehörde unter der Berücksichtigung von Nebenbestimmungen, die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen vorsehen, und weiteren Abstimmungen über Detailplanungen, die der Ausführungsplanung überlassen bleiben können, das Einvernehmen nach § 19 WHG erklärt. Eine Entscheidung über alle vorgetragene Inhalte der Stellungnahme ist daher entbehrlich.

Es ist sicherzustellen, dass der besonders markante Aussichtspunkt von der Autobahn bei Austritt aus den Harburger Bergen nicht verstellt wird, sondern ggf. durch transparente Lärmschutzelemente erhalten bleibt. Ein Nachweis ist über eine Visualisierung zu erstellen.

Vorhabensträgerin: Dies wird bei der Ausführungsplanung im Rahmen eines Gestaltungswettbewerbs außerhalb des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt. Hierzu soll ein gestalterisches Gesamtkonzept erarbeitet werden. Bezirksamt und BSU (Oberbaudirektor) werden beteiligt. Transparente Wände sind im Bereich der AS HH-Heimfeld auf der Brücke über die B73/Stader Straße im Zuge der A7 vorgesehen; siehe Unterlage 1 Seite 127 / 129. Siehe auch Stellungnahme der BSU / LP34.

Planfeststellungsbehörde: Diese genannten Details hinsichtlich der Gestaltung können der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Negative Auswirkungen auf den Lärmschutz sind nicht ersichtlich. Die transparente Gestaltung der Lärmschutzwände ist in den Antragsunterlagen vorgesehen und widerspricht auch nicht dem gestalterischen Gesamtkonzept. Die Erhaltung des genannten markanten Aussichtspunktes rechtfertigt hier die Planung transparenter Lärmschutzwände sowie einer weiteren Detailabstimmung im Rahmen der Ausführungsplanung.

Die bisher vorgesehene, nach Westen „umgehende“ und daher eher indirekte Verbindung des Nincoper Moorweges mit dem Elstorfer Heuweg wird der Bedeutung dieses Teilstückes des historischen

Wegenetzes zwischen Hamburg und Niedersachsen nicht gerecht. Es soll vielmehr auch hier eine möglichst direkte Zugänglichkeit mit einer Brückenquerung über die A26 im Bereich der ursprünglichen Wegetrasse Nincoper Moorweg – Elstorfer Heuweg beibehalten werden, wie dieses auch im Bereich des Moorburger Alten Deichs und der Francoper Straße geplant ist. Der südliche Fußpunkt sollte hierbei auf Höhe der bestehenden Abzweigung Elstorfer Heuweg / Neuenfelder Hinterdeich (als Bestandteil des hier nach Osten abschwenkenden Europäischen Fernwanderweges E 1) vorgesehen werden.

Vorhabensträgerin: *Die A26 kreuzt die Wegeverbindungen Nincoper Moorweg / Elstorfer Heuweg und Neuenfelder Hinterdeich im Abstand von ca. 500 m. Beide Wegeverbindungen werden mit einer Brücke über die A26 überführt. Eine zweite Brücke zur Überführung der Wirtschaftswege ist aus verkehrlichen, wirtschaftlichen, gestalterischen und umweltfachlichen Gesichtspunkten nicht vertretbar (siehe auch Unterlage 1 (Erläuterungsbericht), 4.3.10). Der Neuenfelder Hinterdeich ist westlich der Kreuzung mit dem Nincoper Moorweg / Elstorfer Heuweg als öffentlicher Weg gewidmet. Der Nincoper Moorweg ist dagegen nicht gewidmet. Daher wurde der möglichst direkten Verbindung des gewidmeten Weges Neuenfelder Hinterdeich Vorrang gegeben.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Insbesondere ist hervorzuheben, dass zwei Brücken in einem dichten Abstand von ca. 500 m nicht sinnvoll erscheinen. Eine zweite Brücke würde das Landschaftsbild weiter beeinträchtigen und zusätzliche Kosten hervorrufen. Dass eine weitere Überführung aus verkehrlichen Gründen erforderlich ist, hat das Bezirksamt Hamburg weder dargetan noch ist dies ersichtlich. Die Vorhabensträgerin hat darüber hinaus nachvollziehbar erläutert, warum sie die möglichst direkte Verbindung des „Neuenfelder Hinterdeichs“ der Verbindung „Nincoper Moorweg / Elstorfer Weg“ Vorrang einräumt.

Punkt 11.1 Bauwerksverzeichnis: Die vorhandene Tauchwand des Rückhaltebeckens ist zu erhalten, da auch Niederschlagswasser von Straßen in das Rückhaltebecken geleitet wird. Die Einmündung des Dükers muss vor der Tauchwand erfolgen.

Vorhabensträgerin: *Die vorhandene Tauchwand kann nicht erhalten werden, da sie durch die erforderliche Dammverbreiterung der A7 teilweise überschüttet würde. Da die Bundesstraßenverwaltung hier zukünftig kein Straßenwasser mehr einleiten wird, wird durch die Bundesstraßenverwaltung hier keine Tauchwand vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: *Die Tauchwand dient dem Rückhalt von aufschwimmenden Leichtstoffen. Dies ist zukünftig nicht mehr erforderlich, da hier kein Wasser von der A7 mehr eingeleitet wird. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.*

Aus der Planänderungsauslegungsplanungsunterlage 13.8, Blatt-Nr. 1, Regelquerschnitte Ersatzgewässer geht hervor, dass eine Entwässerung des Einzugsgebietes bei stärkeren Regenereignissen über Ersatzgraben 4 nicht sichergestellt ist. Es ist darzulegen, ab welchem Regenereignis Wasser über die Böschungsoberkante tritt und ob die vorgesehene Flächennutzung eine zeitweilige Vernässung verträgt. Wasserwirtschaftlich akzeptabel ist die vorgesehene Entwässerung nur, wenn die anliegenden Flächen zeitweise vernässt werden können.

Vorhabensträgerin: *Der Ersatzgraben 4 befindet sich in einer A+E Fläche. Der im Regelquerschnitt dargestellte Wasserstand von NN + 0,23 m entspricht einem 10jährigen Hochwasserstand in der nahegelegenen Moorwettern. Da der Zulauf aus der Moorwettern durch Einbau eines Durchlasses mit Rückstauklappe verhindert wird, findet bei höheren Wasserständen in der Moorwettern als im Ersatzgraben 4 keine Entwässerung der Flächen statt, die an den Ersatzgraben 4 angeschlossen sind. Dann wird es zu einem Rückstau im Ersatzgraben 4 kommen. Da an dem Ersatzgraben 4 nur kurze Grabenabschnitte mit einem sehr kleinen Einzugsgebiet angeschlossen sind, werden höhere Wasserstände, wie sie in der Moorwettern auftreten, dabei nicht erwartet. Bei dem hier angegebenen Wasserstand von NN +0,23 m handelt es sich um eine auf der sicheren Seite liegende Angabe.*

Für die Flächen im Einzugsgebiet des Ersatzgrabens 4 ist im LBP als Kompensationsmaßnahme der Aufbau eines gestuften Gehölzbestandes geplant. Dieser kann durch hochwasserresistente Baumarten, z.B. Weiden, Eichen, Erlen aufgebaut werden, so dass sich seltene Überflutungen und Vernässungen nicht nachteilig auf die Vegetationsentwicklung auswirken. Die wasserwirtschaftlichen Anforderungen, die sich aus den Maßnahmen und Zielsetzungen des LBP ergeben, sind noch in ein Betriebs- und Bewirtschaftungskonzept für die trassennahen Flächen zu überführen.

Planfeststellungsbehörde: **Die Ausführungen der Vorhabensträgerin verdeutlichen, dass die Entwässerung des Einzugsgebietes bei stärkeren Regenereignissen über Ersatzgraben 4 sichergestellt ist und auch eine Vernässung der angrenzenden Flächen nicht erforderlich sein wird.**

Für Fußgänger ist die Möglichkeit der zusätzlichen Überquerung bei der Vorrichtung K26.14 (Blatt 12) für Fledermäuse unbedingt wünschenswert, um einen Umweg zu vermeiden. In der Unterlage 16 Blatt 20.1 ist die Möglichkeit angedeutet. Die Ausschilderung für den Radverkehr zur neuen Überführung ist im Rahmen des Autobahnbaus entsprechend herzustellen.

Vorhabensträgerin: *Das mit der 2. Planänderungsunterlage hinzugekommene Bauwerk K26.14 Fledermausquerungshilfe ist nicht für die Öffentlichkeit überquerbar, da zu steil. Es erhält zudem Toranlagen. Der Vorhabenträger sichert zu, die überörtlichen Wege und Routen in den Plänen der 2. Planänderung zu kennzeichnen.*

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die ökologische Funktion und hohe Wertigkeit der Fledermausquerungshilfe gestattet aus Gründen des Artenschutzes**

keine Störungen durch Rad-/Fußwegeverkehr. Eine Ausführung der Rampen ähnlich der Querung des Neuenfelder Hinterdeichs würde darüber hinaus neue Eigentumsbetroffenheiten in den Obstbauflächen verursachen.

Das Bezirksamt Harburg beabsichtigt, parallel zur Francoper Straße (Nord/Süd Richtung) einen zusätzlichen Radschnellweg von Neugraben nach Finkenwerder einzurichten. Ein entsprechender politischer Antrag der Bezirksversammlung, Drucksache 19-XIX/1710 liegt vor und wurde im Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr am 2.2.2017 behandelt. Der Ausschuss hat die Verwaltung aufgefordert, die Idee des Radschnellweges auf dieser Route zügig zu betreiben. Die BWVI wird 2018 mit den Planungen zu diesem Projekt beginnen. Die Gestaltung des Brückenbauwerkes der Francoper Straße über die A26 muss im Hinblick auf eine mögliche Radschnellwegeverbindung zwischen Neugraben und Finkenwerder besonders berücksichtigt werden. Hier wurde die Planung nunmehr dahingehend geändert, dass ein Mischstreifen für Fußgänger und Radfahrer im Westen von 2 Meter auf 4 Meter verbreitert wurde. Gefordert war nach FGSV zusätzlich ein mindestens 2,50 Meter breiter Fußweg, da auch der Fußgängerverkehr über diesen Weg abgewickelt werden wird und einem hohen Radverkehrsaufkommen im Zweirichtungsverkehr Rechnung getragen werden muss. Ein Mindestmaß für den Zweirichtungsradweg von 3 Metern und für den Fußweg von 1,50 Metern plus Abstandsstreifen zur Kfz-Fahrbahn und taktilen Streifen zwischen Radfahrern und Fußgängern wird ausdrücklich gefordert. Wichtig ist, dass bei einseitigem Rad-(Gegen-)Verkehr mit Fußweg die Brücke so ausgelegt ist, dass der Radweg wahlweise im Osten oder Westen der Straße liegen kann, je nach Ergebnis der Planungen des Radschnellweges. Der Fußweg sollte bei beiden Varianten wegen der Bebauung im Norden der Autobahn westlich der Straße liegen. Die geradlinige Querung der Francoper Straße südlich des Autobahnkörpers im Bereich der einmündenden Wirtschaftswege kann aufgrund der Böschungen offensichtlich nicht realisiert werden.

Vorhabensträgerin: *Die Lage des 4,00 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Westseite des Bauwerkes und die Abmessungen (Breite, Querschnittsaufteilung) wurden mit der Arbeitsstelle Radverkehr – VR 12 abgestimmt und in der Mail vom 15.09.2017 für die Planänderungsunterlage festgelegt:*

„Wie besprochen soll auch im Rampenbereich des Ingenieurbauwerkes lediglich eine gemeinsame Verkehrsfläche für Rad- und Fußverkehr von 4,00 m hergestellt werden, um Kosten für den baulichen Mehraufwand zu sparen. Es sollte jedoch geprüft werden, ob diese Fläche auch in Asphalt hergestellt werden kann. In Anbetracht der sehr geringen Fußgängerfrequenz an dieser Örtlichkeit halten wir eine längere Engstelle des Radschnellwegs im Mischverkehr mit Fußgängern für vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Erwägungen für vertretbar. Als Beispiele für die Auf- und Ableitungen des Radwegs an den Planungsgrenzen in den Mischverkehr dienen die Darstellungen in der ERA, der alten PLAST 9 oder bald der neuen Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), die die 17 Jahre alten PLAST in wenigen Wochen offiziell ablösen werden. Was die Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn oder zu Einbauten angeht gibt es von unserer Seite bezüglich eines

Radschnellwegs derzeit keine über die vorhandenen Anforderungen der Regelwerke hinausgehenden Anmerkungen.“

Davon abweichende Planungen können ggf. in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die für den Radverkehr zuständige Dienststelle der BWVI wurde von der Vorhabensträgerin im Laufe des Anhörungsverfahrens in die Planungen eingebunden. Insbesondere die gemeinsame Verkehrsfläche für Rad- und Fußverkehr von 4,00 m wurde in Anbetracht der sehr geringen Fußgängerfrequenz als vorzugswürdig angesehen und entsprechend berücksichtigt.

Ausgleichsmaßnahme Gut Moor: Es ist eine Aussage erforderlich, ob mit den Wasserstandserhöhungen eine Grundwassererhöhung verbunden ist und wenn ja, wie sich diese auf die Siedlungsbereiche auswirkt. Es sind hydraulische Berechnungen einzureichen. Die Entnahmemenge ist in der gültigen Wasserrechtlichen Erlaubnis 25.02.1972 geregelt. Soll die Entnahmeerlaubnis der Behörde für Umwelt und Energie übertragen werden, ist eine Abstimmung mit dem Inhaber der Erlaubnis herbeizuführen und bei der Wasserbehörde des Bezirksamtes Harburg zu beantragen. Mit dem Schleusenverband Neuland ist eine Vereinbarung über die Bedienung und Unterhaltung des Entnahmebauwerkes zu treffen. Nach Herstellung der Gewässer sind der Wasserbehörde des Bezirksamtes Harburg Bestandspläne zur Verfügung zu stellen.

Vorhabensträgerin: *Zum Thema Grundwasser und Wasserstand der Maßnahmenfläche hat es im Juli 2017 ein Abstimmungsgespräch in der BUE mit dem Bezirk Harburg und dem Fachgutachter gegeben.*

Das Entwässerungssystem innerhalb der Maßnahmenfläche besitzt aufgrund seines Zustands nur eine sehr geringe hydraulische Wirkung. Die Gräben sind nicht unterhalten und weitestgehend ohne Anschluss an das angrenzende Gewässernetz. Infolge dessen sind bereits im Istzustand häufig großflächige und langanhaltende Vernässungen an der Oberfläche zu beobachten.

Durch die Umsetzung der Maßnahme sind aufgrund der schon heute gegebenen starken Vernässung der Flächen keine relevanten Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

Stärkere hydraulische Veränderungen sind mit der Umsetzung der Maßnahme nur kleinräumig, im Verlauf des Grabens 30 zu erwarten, dessen Wasserstand um ca. 0,5 m bis 1,0 m angehoben wird. Dadurch wird sich im Grabenbereich die Aussickerung von Grundwasser verringern. Durch die hohe Transmissivität des Grundwasserleiters im Bereich der geplanten Maßnahme wird diese lokale hydraulische Wirkung jedoch stark vergleichmäßig. Diese hydraulisch ausgleichende Wirkung drückt sich heute in dem hohen Grundwasserpotenzial der Messstelle B6 nahe des Grabens aus. Es sind daher auch im Bereich des Grabens 30 keine relevanten maßnahmenbezogenen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

Zur Beweissicherung wurden zwei zusätzlichen Grundwassermessstellen im August 2017 hergestellt. Vor Umsetzung der Maßnahmen wurde in den beiden neuen Grundwassermessstellen, der

bestehenden Messstellen B6 sowie den Messstellen 8895 und 932 der BUE eine Erfassung Grundwasserstandsentwicklung begonnen.

An den Inhalten der Wasserwirtschaftlichen Erlaubnis für den Neulander Schleusenverband vom 30.03.1972 zur Entnahme aus dem Seevekanal wird durch das Vorhaben nichts geändert, die Entnahmemenge und das Entnahmerohr bleiben unverändert. Die Unterhaltung und Instandsetzung des Entnahmebauwerks (Abflussbegrenzers) obliegt zukünftig der BUE.

Eine wasserwirtschaftliche Ergänzungsbetrachtung mit einer hydraulisch-numerisch Modulierung (HN-Modell) wurde im April 2018 dem Bezirk zur Verfügung gestellt. Dem Bezirk wurden die Ausführungsplanungen zur Verfügung gestellt. Die Bestandspläne werden nach dem Vorliegen ebenfalls zugeschickt.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die befürchteten Grundwasseränderungen sind nach Aussage der Gutachter nicht zu erwarten. Zur Beweissicherung sind zwei zusätzliche Grundwassermessstellen eingerichtet worden. Dies ermöglicht der Wasserbehörde, je nach Erforderlichkeit, notwendig werdende Maßnahmen zu veranlassen. Die bestehenden wasserwirtschaftlichen Erlaubnisse werden insbesondere hinsichtlich der Entnahmeorte und der zulässigen Entnahmemengen nicht verändert.

Die Unterhaltung der Gewässer 2. Ordnung obliegt entsprechend § 37 HwAG im Verbandsgebiet des Schleusenverbandes Neuland dem Verband. Die Aufgaben und Befugnisse der Wasserbehörde bleiben davon unberührt. Sofern Anlagen, die der Unterhaltungspflicht des Schleusenverbandes Neuland obliegen, künftig von der Wasserbehörde unterhalten werden sollen, so ist dies zwischen dem Schleusenverband Neuland und der Wasserbehörde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

4.19.20 Landwirtschaftskammer Hamburg

Bei der Wahl der neu anzulegenden Biotope, wie z. B. Hochstaudenflure oder Gebüsche, sollte unbedingt die betriebliche Situation vor Ort einbezogen werden. Es kann z.B. nicht sein, dass auf ertragreichen Grünlandflächen Bepflanzungen vorgenommen werden, während in unmittelbarer Nachbarschaft eher schlecht bearbeitbare oder weniger ertragreiche Flächen von solchen Maßnahmen ausgespart bleiben. Hier ist im Detail eine Absprache mit den jeweiligen Landwirten unbedingt erforderlich.

Vorhabensträgerin: *Es wird angestrebt, mit den Eigentümern und Pächtern einvernehmliche Lösungen zu finden. Es werden keine Bepflanzungen auf ertragreichen Standorten vorgenommen. Die Entwicklung von Hochstaudenfluren erfolgt nur auf schlecht bonierten randlichen Standorten, die betriebswirtschaftlich nur eine untergeordnete Rolle spielen. Dies ist für die Betriebe hinnehmbar. In den besser bonierten Bereichen werden nur kleinflächig Gehölzpflanzungen vorgenommen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Auswahl der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

erfolgt entsprechend der naturschutzrechtlichen Anforderungen. Die entsprechenden Begründungen ergeben sich aus den planfestgestellten Unterlagen (Unterlage 12) sowie den Ausführungen unter Ziffer 4.15 „Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung“. Dabei wurde, wie von der Vorhabensträgerin dargestellt, auch den betrieblichen Belangen bei der vorgesehenen Anpflanzung von Hochstaudenfluren und kleinflächigen Gehölzpflanzungen Rechnung getragen.

4.19.21 Wasser- und Bodenverbände (diverse)

Die schwierigen Untergrund-, Boden- und Wasserverhältnisse in dem von der A26 betroffenen Planungsbereich erfordern es, dass die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen den Straßenbaumaßnahmen zeitlich voranzugehen haben. Das bedeutet konkret, dass zunächst einmal der Bau der sogenannten Nordwetterern einschließlich aller Nebeneinrichtungen wie Pumpen, Arbeitswege etc. realisiert werden muss, bevor mit dem eigentlichen Autobahnbau begonnen werden kann.

***Vorhabensträgerin:** So ist es vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: Auch im Rahmen des Erörterungstermins wurde von der Vorhabensträgerin dargestellt, dass die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen den Straßenbaumaßnahmen zeitlich vorangehen werden. Es wird auf Ziffer 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.

Im Hinblick auf den notwendigen Grundwasserschutz sollte überdacht werden, ob die Autobahn nicht anstatt im Überschüttverfahren besser mittels geotextilmantelter Sandröhren gebaut werden sollte. Dies würde auch die Gefahren des Eintrags eisenhaltigen Wassers und der Vernässung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen erheblich verringern.

***Vorhabensträgerin:** Grundsätzlich sind beide Erdbauverfahren geeignet (siehe Unterlage 1 Kap. 4.4.3). Wirtschaftliche und technische Gründe und auch der Grundwasserschutz ergeben leichte Vorteile für das Überschüttverfahren, das sich zudem in Niedersachsen gut bewährt hat. Das Überschüttverfahren ist erfahrungsgemäß billiger, also wirtschaftlicher. Beim Überschüttverfahren bleibt die grundwasserschützende Deckschicht aus Torf und Klei nahezu vollständig erhalten; daher Vorteil beim Grundwasserschutz. Die geotextilmantelten Sandsäulen behindern Leitungsverlegungen oder Bohrungen im Untergrund; außerdem ist die Lebensdauer der Geotextilien nicht genau bekannt; also Nachteile aus technischer Sicht. Eisenhaltiges Porenwasser wird bei beiden Bauverfahren freigesetzt (etwas mehr beim Überschüttverfahren). Das eisenhaltige Porenwasser wird in Gräben gesammelt und zu einer Aufbereitungsanlage geleitet oder gepumpt; wo das Eisen soweit wie möglich entfernt wird.*

Vernässungen sind nicht zu erwarten. Durch die Auflast (Vorbelastungsdamm) wird die vorhandene Torfschicht zusammengedrückt; dadurch wird die horizontale Durchlässigkeit des Torfes unter dem

Straßendamm vermindert. Dies hat jedoch nahezu keine Auswirkungen auf die hydraulische Gesamtsituation; da im Torf auch im vorhandenen Zustand (also ohne Auflast aus der A26) keine signifikante horizontale Strömung stattfindet. Die horizontale Grundwasserströmung erfolgt in der Sandschicht (Hauptgrundwasserleiter) unterhalb der Torfschicht. Die Durchlässigkeit der Sandschicht bleibt auch nach der Belastung durch den Straßendamm unverändert; daher führen Vorbelastungsdamm und Straßendamm nicht zu Veränderungen der Grundwasserhydraulik im Hauptgrundwasserleiter. Grundwasserstände und Grundwasserströmung werden durch Messungen an Grundwassermessstellen regelmäßig kontrolliert.

Planfeststellungsverfahren: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die zu erwartenden Auswirkungen der unterschiedlichen Erdbauverfahren sind in den Antragsunterlagen hinreichend und plausibel dargestellt. Bei allen untersuchten Bauverfahren ist zu erwarten, dass Porenwasser aus den Weichschichten (Torf) ausgepresst wird. Insbesondere kommen das Überschüttverfahren oder eine Gründung auf geotextilummantelten Sandsäulen bzw. auf Stahlbetonrammpfählen in Betracht. Ein Konzept für Sammlung, Ableitung und Behandlung des Porenwassers ist vorgesehen, so dass mit unzulässigen nachteiligen Auswirkungen nicht zu rechnen ist.

Weiter muss für die wasserwirtschaftliche Planung berücksichtigt werden, dass es in dem gesamten Obstbaugebiet zwischen der künftigen A26 und der Elbe aufgrund von Starkregenereignissen und/oder Sturmfluten zu einem „Badewannen-Effekt“ kommen würde, wenn die A26, die ja in Dammlage gebaut werden soll, von Nord nach Süd nicht genügend Überströmungs- bzw. Ablaufmöglichkeiten für das Oberflächenwasser aufweisen sollte.

Vorhabensträgerin: *Die wasserwirtschaftlichen Anlagen sind heute und in Zukunft so ausgelegt, dass entsprechend dem Stand der Technik Starkregenereignisse abgeführt werden können. Das Risiko einer Überschwemmung durch Sturmflut und Deichbruch ist angesichts der laufenden Instandhaltung und Überwachung durch die zuständigen Behörden als äußerst gering einzuschätzen. Die geplanten Gewässerunterführungsbauwerke im Zuge der A26 weisen lichte Weiten auf, die deutlich über den in der Örtlichkeit vorhandenen Gewässerquerschnitten liegen, so dass im Falle eines Deichbruchs durchaus ein Teil der anfallenden Wassermassen in südliche Richtung abfließen kann.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Vorhabensträgerin hat in den Antragsunterlagen nachvollziehbar dargestellt, dass das vorgesehene wasserwirtschaftliche System geeignet ist, das anfallende Oberflächenwasser auch bei dem Eintreten von Starkregenereignissen im zeitlichen Zusammenhang mit Sturmfluten hinreichend abzuführen. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.9.5 „Sonstige betriebsbedingte Auswirkungen“ verwiesen.**

Sämtliche betroffenen Gewässer sollten im Zuge des Autobahnbaus so ausgebaut werden, dass Unterhaltungsmaßnahmen während der Sommermonate nicht erforderlich werden.

***Vorhabensträgerin:** In Abstimmung mit der Wasserbehörde und dem HEV ist der Querschnitt der Nordwettern größer als hydraulisch notwendig vorgesehen. Dadurch steht eine Querschnittsreserve zur Verfügung, die auch bei reduzierter Unterhaltung den Abfluss sicherstellt.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Vorhabensträgerin hat die Bemessung des erforderlichen hydraulischen Systems und dessen Funktionsfähigkeit hinreichend nachgewiesen. Der Ausbau der Gewässer auf eine Art und Weise, dass Unterhaltungsmaßnahmen in den Sommermonate nicht erforderlich werden, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht hinreichend bestimmbar. Eine Anspruchsgrundlage, die eine Auflage rechtfertigen würde, sämtliche betroffene Gewässer so auszubauen, dass Unterhaltungsmaßnahmen während der Sommermonate nicht erforderlich werden, ist nicht ersichtlich.

Bei neu anzulegenden Regenwasserrückhaltebecken wird auf eine ausreichende Dimensionierung zu achten sein. Unsere Mandanten legen auf diesen Gesichtspunkt besonderen Wert, weil sich im Zusammenhang mit der Ausweisung von Baugebieten in der Gemeinde Neu Wulmstorf in der jüngeren Vergangenheit gezeigt hat, dass dort entstandene Regenwasserrückhaltebecken zu wenig Kapazität aufweisen.

***Vorhabensträgerin:** Für die Bemessung der Rückhalteanlagen im Verbandsgebiet wird ein 30-jähriges Regenereignis angesetzt. Die Richtlinien RAS-Ew empfehlen eine Bemessung für ein mindestens 2-jähriges Regenereignis, das Arbeitsblatt DWA-A117 für ein 10-jähriges Regenereignis. In Abstimmung mit der Wasserbehörde werden hier wegen des sensiblen Vorflutsystems die Empfehlungen der Richtlinien also deutlich übertroffen. Darüber hinaus werden die Rückhalteanlagen entsprechend den Richtlinien mit einem Freibord von 50 cm bemessen, wodurch zusätzliche Reserven vorhanden sind.*

Planfeststellungsbehörde: Die Ausführungen der Vorhabensträgerin zeigen, dass die Bemessung der Rückhalteanlagen so dimensioniert ist, dass man bei der Planung auf der sicheren Seite ist. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

Die oben bereits angesprochene Dammlage (+ 2 m über GOK), die teilweise zusätzlich hinzukommenden 4 bis 5 m hohen Lärmschutzeinrichtungen sowie die ebenfalls erhöhten Überfahrten über die A26 verursachen ein weiteres Problem: Bei Nordwindlagen bilden sich auf der Nordseite dieser Einrichtungen sogenannte Kaltluftseen. Um diesen kleinklimatischen Einflüssen entgegenzuwirken,

wird es verstärkter Anstrengungen der Wasser- und Bodenverbände bedürfen, mittels Frostschutzberechnung die empfindlichen Obstbaukulturen zu schützen. Es werden dadurch nicht unerhebliche Mehrkosten anfallen, die von der Verursacherseite Bund bzw. Land zu übernehmen sein werden.

Vorhabensträgerin: *Betroffene Betriebe zwischen Landesgrenze und Francoper Straße haben aus dem Süderelbefond bereits betriebliche Ausgleichszahlungen erhalten; damit sind auch eventuelle kleinklimatische Auswirkungen abgegolten. Den betroffenen Betrieben zwischen Francoper Straße und A7 soll gemäß einer Vereinbarung zwischen der FHH und den Flächenbetroffenen vom Dezember 2014 ebenfalls eine Entschädigung für eventuelle kleinklimatische Auswirkungen gewährt werden. Weiterhin wird durch die Umsetzung umfangreicher wasserwirtschaftlicher Maßnahmen aus dem Süderelbefonds die Verfügbarkeit von Beregnungswasser verbessert. Damit sind die entstehenden Mehrkosten umfassend abgegolten.*

Planfeststellungsbehörde: **Hinsichtlich der befürchteten kleinklimatischen Auswirkungen und sogenannten „Kaltluftseen“ wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer 4.12.1.3.5 und 4.12.2.5 „Schutzgut Klima/Luft“ sowie die Nebenbestimmung Ziffer 2.25 „Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund vorhabensbedingter Spätfrostereignisse“ verwiesen.**

Unabhängig davon sollte hinsichtlich der bislang nur in Teilen auf der Nordseite der A26 vorgesehene Lärmschutzwand noch einmal geprüft werden, ob eine Errichtung durchgängig entlang des gesamten Streckenabschnittes in Betracht kommt. Es bedarf nicht nur eines besseren Schutzes der Wohnlagen nördlich der A26, sondern auch des verstärkten Schutzes der in den Obstbauanlagen tätigen Personen. Da der Obstbau durch intensive Handarbeit geprägt ist, halten sich die beruflich in den Plantagen Tätigen über lange Zeiträume hindurch dort auf. Nicht zuletzt sind nördlich der A26 auch etliche Wachtelkönige heimisch, deren besondere Schutzbedürftigkeit außer Zweifel stehen dürfte.

Vorhabensträgerin: *Die angeregte Lärmschutzwand kommt nicht in Betracht.*

Für alle Wohnlagen im Verbandsgebiet sind die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten (siehe Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Kapitel 6.1 und 5.2.3 sowie Unterlage 11 Lärmtechnische Untersuchung).

Für beruflich in den Obstplantagen Tätige besteht rechtlich kein Anspruch auf Lärmschutz. Die Lärmimmissionen sind zumutbar.

Die besondere Schutzbedürftigkeit der Wachtelkönige ergibt sich in erster Linie aus den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes südlich der A26. Im Obstbaugürtel nördlich der A26 sind in den letzten Jahren keine Wachtelkönig-Reviere festgestellt worden.

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Ein besonderer Schutzanspruch der beschriebenen Wohnanlagen nördlich der A26, der über die mit der Lärmtechnischen Untersuchung (Unterlage 11) ermittelten Ansprüche hinausgeht, wird nicht gesehen.**

Ebenso wird kein Schutzanspruch für Personen gesehen, die sich lediglich temporär in den Obstbauanlagen nördlich der A26 aufhalten.

Hinsichtlich des Vorkommens des Wachtelkönigs gab es nach den Angaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Untersuchungsgebiet in den letzten Jahren (2006-2010) insgesamt zehn Reviere, die 2007 maximal mit 5 Rufern besetzt waren. Alle Nachweise lagen südlich der geplanten A26. Insofern rechtfertigt das Vorkommen des Wachtelkönigs keinen weiteren Lärmschutz nördlich der A26 als vorgesehen.

Die in den Verbandsgebieten unserer Mandanten weiträumig befindlichen Obstbaukulturen bedürfen, da es sich um Lebensmittelproduktion handelt, des besonderen Schutzes vor minderwertigen Wasserqualitäten. Dazu gehört, dass sichergestellt wird, dass Straßenabwässer aus dem Autobahnbereich mit den darin enthaltenen Belastungen durch Salze, Kraft- und Schmierstoffe, Abrieb etc. auf keinen Fall in die für den Obstbau benötigten Gewässer gelangen dürfen. Beispielsweise werden die Übergänge zwischen der verbleibenden Moorwettern und der künftigen Nordwettern mit besonderen Schutzvorkehrungen auszugestalten sein, die das Eindringen der beschriebenen Schadstoffe ausschließen.

Gleiches muss selbstverständlich für die entlang der A26 vorgesehenen Straßenbegleitgräben gelten.

Vorhabensträgerin: *Ist berücksichtigt Die Entwässerungsanlagen sind in Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) und Unterlage 13 beschrieben. Das Straßenwasser wird im Verbandsgebiet in einem Rückhaltegraben („Straßenbegleitgraben“) auf der Nordseite der A26 gesammelt und getrennt von der Gebietsentwässerung zur Reinigungsanlage in Hohenwisch geleitet (siehe Querschnittsdarstellung in Unterlage 6.1). Der Rückhaltegraben ist gemäß RiStWaG nach unten abgedichtet. Der Rückhaltegraben und das Rückhaltebecken in Hohenwisch sind für ein 30-jähriges Regenereignis bemessen (siehe oben Erwiderung zu Punkt I-5). Das Straßenwasser wird in der Reinigungsanlage (Regenklärbecken, Leichtstoffabscheidung, Bodenfilter) in Hohenwisch entsprechend dem Stand der Technik gereinigt. Die Einleitung des gereinigten Wassers in die Moorwettern erfolgt ca. 300m vor dem Mahlbusen Hohenwisch. Besondere Schutzvorkehrungen an den Übergängen zwischen Moorwettern und Nordwettern sind nicht erforderlich, da Gebietsentwässerung und Straßenentwässerung in diesem Bereich strikt getrennt sind.*

Planfeststellungsbehörde: **In den Antragsunterlagen ist dargestellt, dass eine vollständige Trennung zwischen Straßenentwässerung und Gebietsentwässerung vorgesehen ist. Das von den Fahrbahnen abfließende Niederschlagswasser wird über Rohrleitungen gesammelt und zu mehreren Behandlungsanlagen abgeleitet. Erst danach erfolgt eine gedrosselte Einleitung in die Vorfluter der Gebietsentwässerung. Die geplanten Anlagen entsprechen dem Stand der Technik. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass im Zusammenhang mit den neu auf der Nordseite zu errichtenden Pumpwerken auch das zugehörige Stromnetz nebst Schaltkästen herzustellen sein wird. Die Planung und Herstellung der einzelnen Stromanschlüsse etc. sollte in Abstimmung mit den Betroffenen erfolgen, wobei aus heutiger Sicht die Errichtung nur eines Stromzählers für alle Pumpwerke wünschenswert wäre, um den in Frage kommenden Stromversorgern als Großkunde gegenüber treten zu können.

Vorhabensträgerin: Wird bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Die Detailplanung hinsichtlich des Anbringens eines Stromzählers kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Es wird auf Ziffer 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.

Der dauerhaft herzustellende Unterhaltungsweg auf der Nordseite der Nordwettern sollte eine Tragfähigkeit von bis zu 30 t Gesamtgewicht aufweisen, da er häufig mit schwerem Gerät (schweres Räumgerät für die Gewässer, schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge) zu befahren sein wird.

Vorhabensträgerin: Gemäß den Angaben im Bauwerksverzeichnis erhält der Weg eine Asphaltbefestigung für mittlere Beanspruchung gemäß DWA-A 904. Diese Bauweise ist vorgesehen für Wege mit mittlerer Funktion im Wegenetz und mittlerer Beanspruchung. Die maßgebende Achslast beträgt 5 t, gelegentlich 11,5 t. Damit ist die Befestigung ausreichend dimensioniert.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Befestigung der Unterhaltungswege erfolgt entsprechend der Richtlinie für ländlichen Wegebau DWA-A 904. Wege mit ausschließlicher Erschließungs- und Unterhaltungsfunktion erhalten eine Befestigung für mittlere Beanspruchung mit einer Deckschicht ohne Bindemittel (5,0 cm), Schottertragschicht (30,0 cm) sowie Sand, eingeschlagen in Geogitter (mind. 60,0 cm). Wege mit zusätzlicher Verbindungsfunktion erhalten die Befestigung für mittlere Beanspruchung mit einer Asphalttragdeckschicht (7,0 cm), Schottertragschicht (30,0 cm) sowie Sand, eingeschlagen in Geogitter (mind. 60,0 cm). Diese vorgesehene Befestigung der Unterhaltungswege erfolgt damit dem Stand der Technik sowie der vorgesehenen Art der Nutzung.

Parallel zum nördlichen Wegesrand des Unterhaltungsweges bedarf es darüber hinaus der Verlegung einer Drainageleitung. Da in dem Gebiet mit Versackungen etc. gerechnet werden muss, sollten Nachbesserungen an dieser Leitung für die ersten 10 Jahre nach Inbetriebnahme der Autobahn vorgesehen werden.

Vorhabensträgerin: Kann bei der Ausführungsplanung berücksichtigt werden, wenn dies erforderlich sein sollte.

Planfeststellungsbehörde: Eine derartige Regelung kann nicht der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Entsprechend der Zusage der Vorhabensträgerin wird eine entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 2.4 „Gewässerschutz“ aufgenommen, dass die Vorhabensträgerin für die Funktionsfähigkeit der Leitung für die Dauer von 10 Jahren nach Inbetriebnahme der A26 zu gewährleisten.

Es ist weiter vorzusehen, dass die mit der A26 verbundenen Einrichtungen und Flächen gegenüber den Verbandsgebieten unserer Mandanten den örtlichen Anforderungen entsprechend abgezaunt bzw. neu eingezäunt werden.

Vorhabensträgerin: Auf der Südseite der A26 wird in Abschnitten ohne Lärmschutzwände ein Wildschutzzaun angeordnet.

Auf der Nordseite der A26 wird in den Bereichen, in denen die Nordwettern nicht die Grenze darstellt, ein Wildschutzzaun angeordnet. Sollte aus Wildschutzgründen auch im Bereich der Nordwettern ein Zaun erforderlich werden, kann dieser zwischen Unterhaltungsweg und Pflanzstreifen angeordnet werden.

Planfeststellungsbehörde: Sofern im Zuge der Baumaßnahme vorhandene Einfriedungen von Grundstücken entfernt werden müssen, sind diese spätestens nach Abschluss der Baumaßnahme wiederherzustellen. Zusätzlich wird auf Ziffer 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen. Ein Anspruch auf die Herstellung weiterer Einzäunungen darüber hinaus wird nicht gesehen.

Die auf der Nordseite der Autobahn vorgesehene Schutzpflanzung sollte nur bis zu einer Höhe von maximal 8 m vorgesehen werden, da eine Verschattung der nördlich davon befindlichen Obstanbaukulturen verhindert werden muss.

Vorhabensträgerin: Eine Verschattung der nördlich der A26 liegenden Obstanbauflächen tritt nicht auf, da sich nördlich zunächst die Nordwettern, ein Raumstreifen sowie ein Wirtschaftsweg einschließen. Vorgewende mit einer Gesamtbreite von über 24 m anschließt.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Aufgrund der Entfernung vom Standort der vorgesehenen Schutzpflanzung bis zum Beginn der nördlich der A26 liegenden Obstanbauflächen kann von einer Beeinträchtigung des Obstanbaus durch Schattenwurf ausgeschlossen werden. Dabei wird auch der Jahreszeitlich unterschiedliche Sonnenstand und Schattenwurf in Bezug auf die Relevanz für den Obstanbau berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat stichprobenartig mithilfe der Internetseite www.sonnenverlauf.de an verschiedenen Stellen der A26 Schattenwürfe zu unterschiedlichen Uhrzeiten und Jahreszeiten simuliert. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Soweit in der Planung am Nincoper Moorweg Begleitpflanzungen zur Verbesserung des Landschaftsbildes vorgesehen sind, sollten dafür nicht Obstgehölze vorgesehen werden, da damit ein erhebliches Risiko für das Eindringen von Schädlingen in die landwirtschaftlichen Obstbaukulturen verbunden wäre. In Abstimmung mit dem Obstbauversuchsring Jork sollten andere geeignete Gehölze ausgewählt werden.

Vorhabensträgerin: *Wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf Ziffer 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ sowie die Nebenbestimmung Ziffer 2.9 „Pflanzung unter phytosanitären Gesichtspunkten“ verwiesen.**

Die Entwässerung zu beiden Seiten des Damms an der Straße Francoper Hinterdeich muss südlich in die Moorwettern geleitet werden.

Vorhabensträgerin: *Das von den Straßenflächen abfließende Wasser wird im Mulden-Rigolen-System am westlichen Böschungsfuß gereinigt und in die Moorwettern abgeleitet. In die Versickermulde am östlichen Böschungsfuß gelangt nur unbelastetes Niederschlagswasser von der Dammböschung und versickert, sofern es nicht bereits auf der Dammböschung versickert.*

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Aufgrund der vorgesehene Straßenneigung ist eine zusätzliche Einleitung in die Moorwettern über ein Mulden-Rigolen-System auf der östlichen Seite des Straßendamms nicht notwendig, da dort nur unbelastetes Niederschlagswasser von der Dammböschung hin abgeführt wird und kein von der Straßenfläche abfließendes Wasser. Nachteilige Auswirkungen auf die Gewässerqualität der Moorwettern sind nicht zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

Der in der Nähe der A26 befindliche Mahlbusen beim Schöpfwerk Hohenwisch ist ein von der FHH zu unterhaltendes Gewässer. Dieser Mahlbusen ist seit ca. 25 Jahren nicht mehr geräumt worden. Es sollte daher im Zusammenhang mit bzw. vor den anstehenden wasserwirtschaftlichen Maßnahmen auch eine Grundräumung des Malbusens eingeplant werden.

Vorhabensträgerin: *Ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.*

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Bei dem Mahlbusen beim Schöpfwerk Hohenwisch handelt es sich um ein Gewässer 2. Ordnung im Sinne von § 2 HWaG. Nach § 38 HWaG sind Gewässer 2. Ordnung die nicht von den Wasser- und Bodenverbänden zu unterhalten sind, von den Eigentümern der Gewässer, den Anliegern und diejenigen Eigentümern von Grundstücken und Anlagen zu unterhalten, die Vorteile aus der Unterhaltung haben oder sie erschweren. Die Unterhaltungspflicht des Gewässers Mahlbusen beim Schöpfwerk Hohenwisch obliegt der FHH, als Eigentümer des Gewässers.**

Aufgrund negativer Erfahrungen aus Niedersachsen wird auch in diesem Streckenabschnitt besonders darauf zu achten sein, dass während der Bauphase nicht eisenhaltiges Wasser in die nördlich angrenzenden Verbandsanlagen unserer Mandanten und die Obstbaukulturen gelangt. In den Vorratsteichen zur Frostschutzberegnung darf sich der Eisengehalt im Wasser nicht erhöhen. Auch müssen Schäden an Sammlerleitungen und Drainagen vermieden werden.

Ferner wird es teilweise des Einsatzes von Wasseraufbereitungsanlagen bedürfen. Um die Wasserqualität für das Obstbaugebiet sicherzustellen, wird auch die Ableitung eisenhaltigen bzw. verokerten Grundwassers und des Oberflächenwassers aus der Bauzone mit den Betroffenen sorgfältig zu planen und durchzuführen sein.

Mit dem Auftreten derartiger Probleme muss noch in einem Abstand von bis zu 300 m von der Trasse gerechnet werden.

Vorhabensträgerin: *Das austretende Porenwasser wird in gedichteten Gräben aufgefangen und zu einer Aufbereitungsanlage abgeleitet bzw. abgepumpt.*

Planfeststellungsbehörde: **In der Unterlage 13.5 „Entwässerung während der Bauzeit“ sind die vorgesehenen Maßnahmen beschrieben, wie mit dem anfallenden Porenwasser umgegangen werden soll, das durch die aus dem Erdbauverfahren resultierenden Setzungen entsteht. Es ist geplant, dass solche Porenwässer zusammen mit Niederschlagswässern kontrolliert gefasst, aufbereitet und abgeleitet werden. Details dazu wurden bereits vor Antragstellung mit der Wasserbehörde abgestimmt und sind in der o.g. Unterlage dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind, insbesondere das Eintreten von eisenhaltigem bzw. verokertem Wasser in die nördlich angrenzenden Verbandsanlagen zu verhindern und um die vorhandene Wasserqualität für das Obstbaugebiet sicherzustellen. Es wird auf die Nebenbestimmung Ziffer 2.4 „Gewässerschutz“ verwiesen.**

Die in Tabelle 31 auf S. 5 des Gutachtens angegebenen Zeiträume umfassen nicht den gesamten Berechnungszeitraum. Darüber hinaus stimmen die dort genannten Temperaturen nicht überein mit denen in dem Arbeitstagebuch der Obstbauversuchsanstalt Jork, in dem die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse am besten abgebildet sind. Zudem müsste berücksichtigt werden, in welchem Entwicklungsstadium sich die Obstkulturen jeweils befinden. Möglicherweise bedarf es, wie etwa in dem Arbeitstagebuch, nicht nur dreier unterschiedlicher Berechnungsschwellen, sondern sechs verschiedener Temperaturniveaus. Zudem ist nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen Ende Mai, also nach der Obstblüte, die Grenztemperatur wieder unter 0 °C liegt. Gerade junge Früchte sind mindestens ebenso temperaturempfindlich, wie die offenen Blüten.

Vorhabensträgerin: *Die langjährigen Messreihen der DWD-Station Hamburg-Neuwiedenthal wurden, wie im Gutachten des DWD (2006) beschrieben, verwendet, um klimatologische Aussagen tref-*

fen zu können. Die Ergebnisse der temporären Messungen des DWD an zusätzlichen Wetterstationen und Profilmessfahrten wurden mit den Beobachtungen der Station HH-Neuwiedenthal verknüpft um daraus das Verfahren zur Abschätzung der zusätzlichen Spätfrostgefährdung zu entwickeln. Die Temperaturbeobachtungen in Neuwiedenthal und an der OVA Jork stimmen ansonsten recht gut überein. Bezogen auf eine Höhe von 1 m ü.Gr. ergeben sich für April (> 9.4.) und Mai in dem Zeitraum 1962-2004 an der DWD-Station Neuwiedenthal eine Anzahl von 48 Tagen/10 Jahren mit Temperaturen unter dem Gefrierpunkt, während für den Zeitraum 1999-2009 an der Station Moorende in Jork etwa 44 Tage/10 Jahre ermittelt wurden. Die Daten der Station Jork wurden 2009 von der OVA erworben (Görgens 2009)

In dem Gutachten zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung werden für drei Zeiträume, die sich aus den Wachstumsstadien der Obstkulturen ergeben, unterschiedliche Temperaturschwellen für eine Abschätzung zur Gefährdung verwendet. Diese Schwellenwerte wurden aus dem Gutachten des DWD (2006) zusammen mit dem dort beschriebenen Verfahren zur Abschätzung der zusätzlichen Spätfrostgefährdung durch den Bau der BAB 26 übernommen und angewendet.

Die Zeiträume und die dazugehörigen Schwellenwerte werden im Planfeststellungsbeschluss vom Oktober 1997 aufgeführt (Görgens 1998). Für die fachliche Zuarbeit und die Festlegung der entsprechenden Zeiträume und Schwellenwerte wurde von der Bezirksregierung Lüneburg die Projektgruppe „Klein-Klima“ gebildet (Görgens 1998), die sich aus folgenden Mitgliedern zusammensetzte:

Bezirksregierung, Straßenbauamt, Amt für Agrarstruktur, Landwirtschaftskammer Bez. St. Bremervörde, Obstbauversuchsanstalt, Obstbauversuchsring, Deutscher Wetterdienst.

Der Gutachter des vorgelegten Gutachtens zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung orientiert sich daher bei der Beurteilung an den Richtwerten und Maßstäben, die von fachlich kompetenten Akteuren gemeinsam erarbeitet wurden und bei der Beurteilung zur zusätzlichen Spätfrostgefährdung von Beginn an in konsistenter Weise zur Anwendung kommen.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Vorhabensträgerin hat verdeutlicht, dass die zugrunde gelegten Temperaturbeobachtungen nicht nur sehr nah beieinander liegen, sondern dass die Vorhabensträgerin mit den von der DWD-Station Neuwiedenthal verwendeten Zahlen sogar eine pessimistischere Bewertung vorgenommen hat. Es wurden mehr Tage berücksichtigt, bei denen die Temperaturen unter dem Gefrierpunkt lagen. Die Kritik an dem Gutachten bzw. der Berechnungsmethode ist zurückzuweisen.

Das Gutachten geht von einer Erhöhung der für eine Beregnung relevanten Frosttage im Bereich von 100 bis 100 m Abstand zum Damm von 1,5 - 2 Tagen in 10 Jahren aus. Dazu ist zum einen anzumerken, dass die Kaltluftseen vermutlich deutlich größer sein werden als von dem Gutachter prognostiziert. Darüber hinaus kann aus einer Zunahme um 1,5 - 2 Tage nicht geschlossen werden, dass die Frostberegnungseinsätze ebenfalls nur in diesem Umfang zunehmen werden. Denn je nach Beregnungsanlage- und -technik muss spätestens bei -2 °C häufig noch früher eingeschaltet

werden, damit die Anlage nicht einfriert. Dadurch kommt es möglicherweise zu einer deutlich großflächigeren Erhöhung der Beregnungseinsätze in dem betroffenen Gebiet.

Vorhabensträgerin: *Bei den numerischen Simulationen durch den Fachgutachter wurden die unter 1. (Seite 1) genannten wesentlichen Änderungen wie Dammlage, Lärmschutzwände und Randbepflanzung hinsichtlich der Ausbildung von Bereichen mit Kaltluft berücksichtigt. Die Vermutung, dass „die Kaltluftseen vermutlich deutlich größer sein werden als im Gutachten prognostiziert“, wird nicht belegt und kann nicht nachvollzogen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. In den Antragsunterlagen sind die zu erwartenden kleinklimatischen Veränderungen hinreichend dargestellt und begründet worden. Zugunsten der Betroffenen Landwirte ist eine Entschädigung für Ertragseinbußen aufgrund vorhabensbedingter Spätfrostereignisse festgestellt worden. Es wird auf die entsprechende Nebenbestimmung Ziffer 2.25 verwiesen.

Auch wenn nur die ersten 100 m eines Beregnungsverbandes vom Damm beeinflusst werden, müssen eventuell deutlich größere Flächen beregnet werden, da die Beregnungsanlagen nicht so einfach zu unterteilen sind bzw. einzelne Bereiche nicht einfach abgeschaltet werden können. Problematisch könnte ferner sein, dass im dammferneren Bereich wegen des u.U. stärkeren Windes in bestimmten Situationen eine Beregnung nicht nur überflüssig, sondern sogar kontraproduktiv sein könnte. Es bestehen dann Gefahren durch Verdunstungskühlung, Vernässung etc.).

Vorhabensträgerin: *Das Problem kann je nach Aufbau der individuellen Beregnungsanlagen durchaus relevant werden. Besondere Großwetterlagen entziehen sich jedoch dem Einwirkungsbereich des Vorhabenträgers, sie können dem Vorhaben nicht zugerechnet werden. Ob die veränderten klimatischen Bedingungen in Dammnähe einen entschädigungsrelevanten Tatbestand darstellen, muss letztlich von der Planfeststellungsbehörde entschieden werden. Im Planfeststellungsbeschluss würde ein Entschädigungsanspruch nur dem Grunde nach geregelt, die Festlegung der Höhe wäre einem gesonderten Verfahren vorbehalten. Dabei sollte Berücksichtigung finden, inwiefern prognostizierte Mehrkosten bei der Frostschutzberegnung bereits im Rahmen des Süderelbefonds abgegolten wurden.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die veränderten klimatischen Bedingungen in Dammnähe werden nicht nur bis 100 m, sondern bis 200 m Entfernung vom Damm in den definierten Bereichen berücksichtigt. In dem Gutachten ist hinreichend dargestellt, bei welchen Windverhältnissen in Dammnähe mit einer zusätzlichen Spätfrostgefahr zu rechnen ist. Der Betrag der Abkühlung wird gerade auch durch die lokal vorhandene Windgeschwindigkeit bestimmt. Ein höherer Wert bedingt eine etwas kräftigere turbulente Vermischung mit der darüber lagernden, etwas wärmeren Luft. Der Erdboden kühlt sich in einem solchen Falle nicht so stark ab wie in Gebieten, in denen der Wind nur schwach ist. Bei dem befürchteten stärkeren Wind werden also die Spätfrostgefahr und die Notwendigkeit der Frostschutzberegnung geringer sein.

Der Aufbau der individuellen Berechnungsanlagen vermag nicht in allen Fällen außergewöhnliche Wetterlagen berücksichtigen können, kann hier jedoch aus den v.g. Gründen im Detail auch vernachlässigt werden.

Die im Zuge des Baus der Nordwettern geplanten neuen Schöpfwerke werden zu den Verbandsanlagen der Wasser- und Bodenverbände gehören. Deshalb sollte in vertraglichen Vereinbarungen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern sichergestellt werden, dass die Anlagen einschließlich des Zubehörs, also einschließlich der Zu- und Abläufe, Versorgungsleitungen etc. nicht Bestandteile der Grundstücke werden, sondern als vorübergehende Bestandteile im Sinne des § 95 BGB errichtet werden.

Vorhabensträgerin: *Alle neuen Polderschöpfwerke befinden sich auf den Privatgrundstücken der jeweiligen Eigentümer. Betrieb und Unterhaltung der Polderschöpfwerke obliegt dem Hauptwasserungsverband der Dritten Meile Alten Landes (HEV).*

Es ist beabsichtigt, die Polderschöpfwerke mit zugehörigen Leitungen in das Eigentum des HEV zu übertragen; Regelungen hierzu sind noch zwischen den Beteiligten zu treffen.

Planfeststellungsbehörde: **Eine Entscheidung war nicht zu treffen, da den Grundstückseigentümern das Eigentum an den Polderschöpfwerken einschließlich der technisch dazu gehörenden Bestandteile nicht gegen ihren Willen aufgedrängt werden kann. Dies ist im Übrigen auch nicht vorgesehen. Das Eigentum wird dem für Betrieb und Unterhaltung zuständigen HEV übertragen werden. Entsprechend Nr. 19.3 des Bauwerksverzeichnisses werden die zu errichtenden Polderschöpfwerke 1 bis 11 in das Eigentum des HEV übertragen.**

Der HEV hat der ReGe Hamburg im November 2016 den Entwurf für eine mehrseitige Vereinbarung zur Gewässerunterhaltung und den Entwurf für eine Beteiligung des HEV (jeweils mit Entwurfstand vom 29.09.2016) übersandt, wobei zugleich zum Ausdruck gebracht wurde, dass diese Vereinbarungen Bestandteil der Planungsunterlagen werden sollten. Da die notwendigen Abstimmungen im Vorfeld der Auslegung der Planunterlagen nicht mehr vorgenommen werden konnten, wird dies im Anschluss noch zu erfolgen haben. Die Wasser- und Bodenverbände erwarten, dass über die abzuschließenden Vereinbarungen deutlich vor dem Baubeginn Einigkeit erzielt wird. Auch dies sollte Inhalt einer dem Planfeststellungsbeschluss beizufügenden Nebenbestimmung werden, da andernfalls den Verbänden im Interesse ihrer Rechtssicherung empfohlen werden müsste, um gerichtlichen Rechtsschutz nachzusuchen.

Vorhabensträgerin: *Der Planfeststellungsbeschluss regelt dem Grunde nach die Notwendigkeit einer Vereinbarung zur Vergütung ggf. anfallender Mehrkosten zusätzlicher Unterhaltungspflichten. Die konkrete Ausgestaltung der Vereinbarung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Abstimmungen zur Ausgestaltung und Vorgehensweise haben begonnen.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Frage der Kostentragung für die Gewässerunterhaltung ist nicht Bestandteil der Planfeststellung, s. Ziffer 3.7 „Kostentragung“. Die Unterhaltung der Gewässer 2. Ordnung an sich richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen des HWaG, WHG und Wasserverbandsgesetzes sowie den geltenden Satzungen der jeweiligen Wasser- und Bodenverbände. Die Wasser- und Bodenverbände haben entsprechend des § 28 VVG die Möglichkeit, Beiträge von ihren Mitgliedern oder Nutznießern zu erheben, soweit dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist. Der Wegebausträger der A26 wird mit dem Eigentum an den Flächen, die in den Verbandsgebieten der Wasser- und Bodenverbände liegen, Mitglied in dem jeweiligen Wasser- und Bodenverband und damit beitragspflichtig. Selbst für außerhalb der Verbandsgebiete liegende Grundstücke kann ein Wasser- und Bodenverband gegenüber den jeweiligen Eigentümern als Nutznießer Beiträge geltend machen, sofern diesen aus der Verbandstätigkeit ein Vorteil erwächst. Regelungen darüber hinaus sind auch aus Gründen der Abwägung in dem Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich.

4.19.22 Wasser- und Bodenverband Moorburg

Der Parallelgraben sowie alle weiteren Gräben die durch die A26 beeinflusst werden bzw. neu gebaut werden müssen, sind so auszubauen, dass nicht nur der hydraulische Abfluss funktioniert, sondern auch das Bundesnaturschutzgesetz Beachtung findet. Das sieht vor, dass eine Grabenreinigung nur in Ausnahmefällen zwischen März und November zulässig wäre. In der Bewirtschaftungsrichtlinie der Stadt Hamburg, die gerade in der BSU erstellt wird, kommt ganz klar zum Ausdruck, dass im Sommer Gräben nur gereinigt werden dürfen, wenn dies zwingend erforderlich ist und nicht zum Regelfall wird. Da dies dann aber von den jeweiligen Verbandsvorstehern beantragt werden muss und diese dafür persönlich haften, fordern wir ausdrücklich einen Ausbau der beschriebenen Gewässer in der Art und Weise, dass eine Reinigung im Sommer voraussichtlich nicht vorgenommen werden muss.

Vorhabensträgerin: *Der Ausbau der Gewässer erfolgt im Einklang mit dem Bundesnaturschutzgesetz und der Bewirtschaftungsrichtlinie. In Abstimmung mit der Wasserbehörde sind bei allen Ersatzgewässern (neue Gräben) die Querschnitte größer als hydraulisch notwendig geplant; weiter sind flache Böschungsneigungen 1:2 und eine reduzierte Unterhaltung (einseitige Böschungsmahd) vorgesehen. Auch bei Querschnittseinschränkung durch einseitige Böschungsmahd sind die Querschnitte größer als hydraulisch notwendig.*

Im Parallelgraben wird der vorhandene Durchlass Durchmesser 46 cm durch einen größeren Durchlass DN 800 ersetzt. Auch für den Parallelgraben wurde ein hydraulischer Nachweis mit Querschnittseinschränkung durch einseitige Böschungsmahd geführt.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Vorhabensträgerin hat die Bemessung des erforderlichen hydraulischen Systems und dessen Funktionsfähigkeit

hinreichend nachgewiesen. Der Ausbau der Gewässer auf eine Art und Weise, dass Unterhaltungsmaßnahmen in den Sommermonate nicht erforderlich werden, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht hinreichend bestimmbar. Eine Anspruchsgrundlage, die eine Auflage rechtfertigen würde, sämtliche betroffene Gewässer so auszubauen, dass Unterhaltungsmaßnahmen während der Sommermonate nicht erforderlich werden, ist nicht ersichtlich.

Wir fordern Sie zum wiederholten Mal auf, die 1. Untenburger Wetterung mit der zweiten Untenburger Wetterung westlich der Hafenbahn zu verbinden. Das Wasser wird nicht rückwärts zur Unterquerung der A26 laufen, dies wird erst dann eintreten wenn das Wasser an der Hafenbahn viel zu hoch steht und ist damit nicht hinnehmbar.

Vorhabensträgerin: *Die Verbindung den beiden Wetterungen ist vorgesehen durch Anschluss an den vorhandenen Graben am westlichen Böschungsfuß des Hafenbahndammes.*

Planfeststellungsbehörde: Der benannte Konflikt ist durch die Vorhabensträgerin damit im Sinne des Wasserverbandes Moorburg ausgeräumt worden.

Ein Rückstau um 6cm im Parallelgraben und der Wettern an der Waltershofer Straße ist nicht akzeptabel. Die Flächen um das Umspannwerk Moorburg herum sind von der Geländehöhe so tief, dass es jetzt schon schwierig ist, sie zu befahren. Ein Befahren bei 6 cm höherem Wasserstand, auch wenn es nur kurz sein sollte, wird immer schwieriger und ist nicht hinnehmbar. Eine schon eh nicht optimale Situation ist nicht noch schlechter zu machen, wenn man ohne großen Mehraufwand eine bessere schaffen kann. In den Flächen liegt teilweise das Freibord bei 15cm, die 6cm Rückstau entsprechen fast 50% des Freibords.

Die Leistung des Schöpfwerk Moorburg West ist beschränkt, da es scheinbar höher liegt als das Schöpfwerk Ost, es war uns in der Vergangenheit zumindest nicht möglich das Gebiet allein mit diesem Schöpfwerk zu entwässern, der Schleusengraben dient zur Zeit mehr der Bewässerung des Gebietes. In sämtlichen Gräben des Verbandsgebietes darf es nicht zu einem höheren Wasserstand als heute kommen (minus 0,70 NN bis minus 0,90 im Winter), da viele Flächen unter null liegen und es sofort zu Ertragsausfällen in der Landwirtschaft kommt.

Vorhabensträgerin: *In Unterlage 13.6 ist der wassertechnische Nachweis für den Parallelgraben dokumentiert. Danach wird im ungünstigsten Lastfall „5-jährliches Hochwasser“ im Planungszustand der Wasserstand im Parallelgraben mit ca. -0,62m NN berechnet. Im Bereich der Untenburger Wetterungen werden für diesen Lastfall Freiborde von 43 bzw. 62cm angegeben. Lediglich am Nachweispunkt 2 zwischen Umspannwerk und A 7 ist ein verbleibender Freibord von nur 4cm angegeben, da hier das Gelände offensichtlich so tief liegt. Bei einer Neuberechnung mit aktualisierten Einleitwerten wird der höchste Wasserstand beim „10-jährlichen Hochwasser“ mit ca. -0,55m NN und beim*

„30-jährlichen Hochwasser“ mit ca. $-0,50\text{m NN}$ berechnet. Dadurch wird die Bordvollhöhe örtlich erreicht und leicht überschritten. Aufgrund des Anstiegs des umgebenden Geländes bis auf ca. $-0,3\text{m NN}$ westlich und bis über $0,0\text{m NN}$ östlich sind jedoch keine Überschwemmungen zu erwarten. Es ist nicht erkennbar, warum hier die berechneten Wasserstände zu Problemen führen sollten, da die maximal berechneten Wasserstände im Grabensystem fast durchweg unterhalb der Geländehöhen liegen und die leicht erhöhten Wasserstände nur bei seltenen Starkregenereignissen auftreten.

Die verlegten Gewässer entsprechen in Querschnitt und Tiefe mindestens dem vorhandenen Gewässerquerschnitt, so dass keine Verschlechterung der Situation eintritt. Durch die zusätzlichen Ersatzgewässer werden Speichervolumen und hydraulische Leistungsfähigkeit eher erhöht.

Im Parallelgraben westlich der A7 werden die Wasserstände durch die zusätzlichen Einleitungen von der Autobahn im Vergleich zum Ist-Zustand bei Regenereignissen leicht ansteigen. Im Unterlauf des Parallelgrabens (Bereich zwischen Mahlbusen und Oberste Untenburger Wetterung) wurde bei einem „10-jährlichen Hochwasser“ ein Wasserstandsanstieg um bis zu ca. 4 cm berechnet, bei einem „30-jährlichen Hochwasser“ um bis zu ca. 6 cm ; jeweils im Vergleich zum Ist-Zustand. Im Oberlauf des Parallelgrabens (zwischen Umspannwerk und A7) betragen die entsprechenden Wasserstandsanstiege bis zu ca. 11 bzw. 12 cm .

Östlich der A7 werden die Wasserstände durch die ordnungsgemäße Anbindung des Querweggrabens an den Wulfsgraben (siehe oben) bei Regenereignissen leicht ansteigen. Für den Wulfsgraben wurde bei einem „10-jährlichen Hochwasser“ ein Wasserstandsanstieg um ca. 2 cm berechnet, im Querweggraben um bis zu ca. 11 cm ; jeweils im Vergleich zum Ist-Zustand.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Aufnahmefähigkeit der benannten Gräben wurde auch für ein 10- und ein 30-jährliches Hochwasser nachgewiesen, selbst bei etwas steigenden Wasserständen im Vergleich zum Ist-Zustand. Insbesondere die Querschnitte und Tiefe der geplanten Gewässer sowie das dadurch entstehende Speichervolumen lassen keine Zweifel an der Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen aufkommen.

Auch zwischen der Hafensbahn und Waltershofer Straße ist nördlich der A26 für die 2. Untenburger Wetterung Ersatz zu schaffen, d. h. neu anzulegen

Vorhabensträgerin: Das Gelände nördlich der A26 liegt geringfügig tiefer (ca. $-0,30\text{ mNN}$) als das Gelände unmittelbar neben der Untersten Untenburger Wetterung (ca. $0,00\text{ mNN}$). Gleichzeitig liegt es aber deutlich höher als der Sollwasserstand der Wetterung ($-0,6\text{m}$ bis $-0,9\text{m NN}$).

Die Gruppen zwischen der Hafensbahn und Waltershofer Straße nördlich der A26 sind an die Unterste Untenburger Wetterung angeschlossen; haben aber offensichtlich Gefälle und Fließrichtung in Richtung Süden. Um eine Nachprofilierung aller Gruppen zu vermeiden, kann dem Wunsch des Verbandes entsprochen werden. Nördlich der A26 wird ein entsprechender Ersatzgraben ergänzt; mit Anschluss in Richtung Norden zur Untersten Untenburger Wetterung.

Planfeststellungsbehörde: Der benannte Konflikt ist durch die Vorhabensträgerin damit im Sinne des Wasserverbandes Moorburg ausgeräumt worden.

Alle neu angelegten Gräben sind von der BRD dauerhaft zu unterhalten und nach den Schauterminen des WBV Moorburg zu reinigen.

Vorhabensträgerin: *Die Unterhaltung und Reinigung der Gewässer obliegt den Unterhaltungspflichtigen gemäß §39 HWaG. Über die Maßnahme soll eine Vereinbarung geschlossen werden. Siehe Unterlage 9, Bauwerksverzeichnis.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Unterhaltung der Gewässer 2. Ordnung richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen des HWaG, WHG und Wasserverbandsgesetz. Regelungen darüber hinaus sind auch aus Gründen der Abwägung nicht erforderlich.

Die kleinen Gräben nördlich und südlich der A26 sind vor Baubeginn wieder an die neue 2. Untenburger Wetterung anzuschließen und auf gar keinem Fall zu verschließen.

Vorhabensträgerin: *Wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 2.29 „Vereinbarungen und Zusagen“ verwiesen.

4.19.23 Entwässerungsinteressentschaft Neugraben

Die Gräben der Entwässerungsinteressentschaft Neugraben entwässern in den Hauptvorfluter Moorwettern. Aufgrund mangelnden Gefälles sowohl im Verbandsgebiet als auch im Verlauf der Moorwettern ist die Entwässerungssituation im Verbandsgebiet regelmäßig als kritisch anzusehen. Nunmehr sollen jedenfalls Teile des Oberflächenwassers des Vorhabens in die Moorwettern eingeleitet werden. Es sind daher Maßnahmen vorzusehen, die zukünftig eine angemessene Entwässerung des Verbandsgebiets sicherstellen.

Vorhabensträgerin: *Die Einleitung des Niederschlagswassers von den Straßenflächen erfolgt gedrosselt.*

Das gesamte Wasser aus dem Abschnitt zwischen der Landesgrenze Niedersachsen und der Moorburger Landscheide wird östlich der Francoper Straße ca. 300m vor dem Mahlbusen Hohenwisch in die Moorwettern eingeleitet; also weit außerhalb des Verbandsgebiets. Zudem wird durch den Neubau der Nordwettern die Moorwettern hydraulisch entlastet.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die beantragte Maßnahme wird auf die derzeitige Entwässerungssituation keine nachteiligen Auswirkungen haben. Es wurde wassertechnisch nachgewiesen, dass durch das vorgesehene Entwässerungssystem

die Moorwettern hydraulisch entlastet wird und sich die Entwässerungssituation im Verbandsgebiet der Entwässerungsinteressensschaft Neugraben eher entspannen wird.

Der Hauptvorfluter Moorwettern wird vom Hauptentwässerungsverband der Dritten Meile Alten Landes bewirtschaftet. Die Entwässerungsinteressensschaft Neugraben ist an dieser Bewirtschaftung, wie auch andere südlich an die Moorwettern angrenzende Entwässerungsinteressensschaften, wirtschaftlich beteiligt. Das Vorhaben wird das Gebiet des Hauptentwässerungsverbands der Dritten Meile Alten Landes von der Moorwettern abschneiden. Es sind daher Maßnahmen vorzusehen, die die zukünftige Bewirtschaftung der Moorwettern sowohl in tatsächlicher, zum Beispiel durch die Anlage entsprechender neuer Wege, wie auch wirtschaftlicher Hinsicht sicherstellen.

Vorhabensträgerin: *Die Wegeverbindung Neuenfelder Hinterdeich / Francoper Hinterdeich auf der Nordseite der Moorwettern bleibt vollständig erhalten und kann für die Bewirtschaftung der Moorwettern weiter genutzt werden. Über die Unterhaltung der Moorwettern und Kostentragung soll eine Vereinbarung geschlossen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Unterhaltung der Gewässer 2. Ordnung richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen des HWaG, WHG und Wasserverbandsgesetz. Wegeverbindungen, die die Erreichbarkeit der Gewässer sicherstellen, sind in der Planung vorgesehen. Regelungen darüber hinaus sind auch aus Gründen der Abwägung nicht erforderlich. Über die Fragen der Kostentragung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden.

Im Zuge einer Informationsveranstaltung durch die ReGe am 21.11.2016 wurde u. a. darüber berichtet, dass für den Bau der Quering Francoper Straße/A 26 Materialtransporte auf der Francoper Straße durch das Neugrabener Dorf vorgesehen seien. Die Hinweise der Vertreter der Interessensschaft Neugraben-Neuwiedenthal auf Unverträglichkeit mit Milieu- und Denkmalschutz wurden diskutiert und endeten mit der Ansage des Vertreters der ReGe, dass die Benutzung der Francoper Straße von den Transporten nicht ausgenommen werden könnte. Diese Problematik wurde im Rahmen der Nachbesprechung zur Grabenschau am 24.11.2016 als Ausschusssitzung behandelt und dahingehend beschlossen, hierzu nicht erst weitere Planungsschritte abzuwarten, sondern schon jetzt frühzeitig hierzu wie nachstehend Stellung zu beziehen: „Wegen Baugrund, Baustil und Alter der das Dorf prägenden Gebäude wie auch im Hinblick auf Denkmalschutz und Milieuschutz darf ein die Gebäude schädigender Schwerlastverkehr durch das Dorf nicht zugelassen werden. Francoper Straße ist zurzeit für Fahrzeuge bis zu 7,5 Tonnen zugelassen. Gebäude stehen zum Teil bis zu einem halben Meter an der Fahrbahnkante. Ausweichmöglichkeit über die Waltershofer Straße. Daher sind alle beteiligten Planungs- und Genehmigungsdienststellen sowie auch die Politik aufgefordert, eine derartige Belastung des Dorfgebietes Neugraben zu verhindern, zu vermeiden und dem nicht zuzustimmen.“

Vorhabensträgerin. Es ist unvermeidbar, für die ersten Bautätigkeiten zur Erschließung der Großbaustelle das bestehende Straßennetz an mehreren Stellen zu nutzen.

Im ersten Schritt sind zur Querung der die Trasse kreuzenden Gewässer Behelfsbrücken sowie die Baustraßen zu diesen Behelfsbücken-Baustellen anzulegen. Die hiermit zusammenhängenden Transporte müssen zwingend über das Straßennetz Moorburger Elbdeich (von der Waltershofer Straße kommend) und über die Francoper Straße von Süden angefahren werden.

Die Francoper Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, die allen Verkehrsteilnehmern zur Benutzung zur Verfügung steht. Eine Gewichtsbeschränkung auf 7,5 Tonnen existiert gemäß Auskunft des zuständigen Bezirksamts Harburg für diesen Abschnitt der Francoper Straße nicht. Das Bezirksamt verweist in seiner Stellungnahme vom 21.12.2016 auf den Umstand hin, dass das Zusatzschild (Gewichtsbeschränkung in ca. 3km) entwendet wurde.

Eine Zustandsfeststellung der an die Francoper Straße direkt angrenzenden Gebäude zwischen Neuwiedenthaler Straße und der Baustellenzufahrt der A26 West südlich der Junkersbrücke kann bei Bedarf durchgeführt werden.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Die Befahrung von dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen ist auch durch Baufahrzeuge im Rahmen der Widmung und unter Beachtung etwaiger Tonnagebeschränkungen zulässig. Dies gilt auch für die Francoper Straße.

4.19.24 Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg

- Zur Maßnahme 20 A: „Zur Einbindung der Gewässerläufe in den landschaftlichen Zusammenhang und zur Wiederherstellung der landschaftsbildprägenden Elemente erfolgt die Gestaltung der beiden Gewässerläufe ... in Anlehnung an die alten Gewässerläufe.“

Die Konsequenz dieser Betrachtungsweise sei der mit Blick auf die WRRL-Planungen nicht haltbare Verzicht auf weitergehende Maßnahmen - es werde nur einseitig eine wechselseuchte, flache Uferböschung angelegt.

Die Gestaltung dürfe nicht wie oben beschrieben in Anlehnung an die Gestalt der alten Gewässerläufe erfolgen, sondern müsse sich vielmehr an den Zielvorgaben zur Umsetzung der WRRL orientieren, die eine nachhaltige Veränderung der Gewässerlandschaft nach sich ziehen würden. Die Zielvorgaben für das gute ökologische Potenzial bzgl. der Linienführung und der Gewässersohle dienten hier als Beispiele:

„Geschwungene bis begradigte Gewässer mit Aufweitungen, Seitengewässern und Flachwasserzonen (20-40 cm Tiefe; insbesondere in den Kernlebensräumen) als Standorte für Makrophyten und Laich- und Aufwuchshabitate für die Fischfauna. Tonig-schluffiges Substrat; auf 100 m in den Trittssteinbereichen Baumstämme und Wurzelteiler (anteilig an den 2 wertgebenden Strukturen auf 100 m) als Wuchsorte für Diatomeen und übriges Phytobenthos, Unterstände für Klein- und Jungfische,

Habitat für holzbewohnende Wirbellose und Bewohner des Hartsubstrates. Am Ufer stehen, insbesondere in den Kernlebensräumen, Gehölzgruppen." („Maßnahmenplanung und -priorisierung zur Umsetzung der EG-WRRL an Hamburger Vorranggewässern Wasserkörper mo_01" 2010, S. 5).

Die Planung sieht Trittsteinbereiche und Kernlebensräume vor - die Verlegungen der Moorwettern liegen sämtlich im Bereich von zu schaffenden Trittsteinbereichen. Die Vorgaben aus der WRRL-Planung sollten zwingend berücksichtigt werden. Die massiven Eingriffe durch die Überbauung der Moorwettern müssten prioritär im selben Gewässer ausgeglichen werden - hier reicht die alleinige Anlage einer Unterwasserberme nicht aus. Außerdem dürfte ein Gewässerabschnitt schon aus Gründen der Kosteneffizienz nicht mehrfach überplant werden zumal die Fristen zur Umsetzung der WRRL eine zeitnahe Umsetzung erfordern. Letzten Endes schafft die hydraulische Entlastung der Moorwettern durch die Anlage der Nordwettern die Voraussetzung für umfangreiche Aufwertungsmaßnahmen im Bereich der Moorwettern.

Vor diesem Hintergrund fordern wir folgende Ergänzungen:

Da die Etablierung von Kernlebensräumen auf Grund von verschiedenen Faktoren schwierig ist, sollte geprüft werden, ob zumindest in einer der drei neu angelegten Gewässerstrecken der Moorwettern entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden könnten (siehe Maßnahmenplanung 2010).

In allen neu angelegten Gewässerabschnitten - vor allem aber an den drei Abschnitten des WRRL-Vorranggewässers Moorwettern - sind entsprechend der WRRL-Planung folgende Maßnahmen zur Herstellung von Trittsteinbereichen umzusetzen (siehe Anlage 05.3 Maßnahmenkarte der „Maßnahmenplanung und -priorisierung zur Umsetzung der EG-WRRL an Hamburger Vorranggewässern Wasserkörper mo_01"):

- Abflachen von Uferbereichen
- Punktuelle Einengung des Gewässers
- Maßnahmen zum Totholzangebot
- Anpflanzen von Ufergehölzen (Baumgruppen)
- Anbinden der Nebengewässer

Zusammenfassend wird die Ansicht vertreten, dass sich die Gestaltung der neu angelegten Gewässerabschnitte an der Maßnahmenplanung zur Umsetzung der WRRL sowie den dort formulierten Zielvorgaben und Leitbilder orientieren solle.

Vorhabensträgerin: *An den zu verlegenden Gewässern werden die erforderlichen Maßnahmen gem. der o.g. Vorgaben umgesetzt, sofern keine wasserwirtschaftlichen oder eigentumsrechtlichen Belange dagegen sprechen. Die Vorgaben der WRRL werden somit eingehalten.*

Planfeststellungsbehörde: **Das Maßnahmeblatt 20 A wurde dahingehend geändert, dass die Neugestaltung nicht mehr in Anlehnung an die alten Gewässerläufe erfolgen soll, sondern den Zielvorgaben der WRRL entsprechend. Zur Konkretisierung hat die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.4 ergänzt.**

- Überführung/Unterführung Moorburger Alter Deich: Die Planänderung hin zu einer Unterführung des Moorburger Alten Deichs (MAD) sei u.a. mit einer Gradientenerhöhung verbunden. In dieser Hinsicht bestünden Zweifel, ob dies die optimale Lösung darstelle. Die Erhöhung der Gradienten ziehe eine stärkere Barrierewirkung auf großer Länge im Biotopkorridor (für flugfähige Tiere) und stärkere Distanzierungseffekte auf Brutvogelarten offener Landschaften nach sich. Die Erhöhung der Gradienten im Biotopkorridor könne dazu führen, dass die Autobahn hier - abhängig von der Gradientenhöhe - auf Sandsäulen gegründet werden muss, was aufgrund der Grundwasserproblematik im Zusammenhang mit dem Durchstoßen der Weichschichten kritisch sein könne. Laut des Gutachtens LÜTTMANN sei die Fledermausquerung auch über eine Überführung möglich. Eine Überführung in Form einer kombinierten Faunabrücke (s. ursprüngliche Planung) mit Leitstrukturen für Fledermäuse böte - zwischen den optimierten Faunapassagen entlang der Moorburger Landscheide und des Schleusengrabens westlich und östlich - eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Tiere, welche Unterführungen meiden. In diesem Zusammenhang wird auf die Ergebnisse der neuen Reptilienuntersuchung verwiesen, nach denen beiderseits der Moorburger Landscheide wertvolle Reptilienlebensräume existierten (Waldeidechse, Blindschleiche, Ringelnatter). Die Ringelnatter nehme wohl die Gewässerquerungen an, aber es stelle sich Frage, ob dies für die anderen Arten auch zutrefte.

Vorhabensträgerin: *Die Erhöhung der Gradienten hat in diesem Trassenabschnitt keine weitergehenden Folgen: Flugfähige Tiere können die Trasse auch bei einer erhöhten Gradienten überfliegen, so dass keine stärkere Barrierewirkung gegeben ist. Auch größere Distanzierungseffekte sind hier nicht zu befürchten:*

Brutvogelarten offener Landschaften mit einem hohen Bedürfnis an Sichtfreiheit sind in diesem Bereich durch die Erhöhung der Trassengradienten nicht betroffen. Der Kiebitz wurde nur westlich der Francoper Straße nachgewiesen, also außerhalb der Reichweite der Störwirkung einer Trasse auf einem Damm. Feldlerchen verlieren in dem Korridor zwischen Straßenrand und 100 m Entfernung ohnehin ihren Lebensraum durch die betriebsbedingten Störungen des Vorhabens und werden als CEF-Maßnahme ausgeglichen. Die Kulissenwirkung der Trasse reicht für diese Art nicht über die 100 m Entfernung hinaus.

Auch terrestrisch lebende Reptilien können die Gewässerquerungen nutzen, da diese mit hinreichend dimensionierten Bermen versehen sind. Auch Blindschleiche und Waldeidechse nutzen feuchtere und nasse Lebensraumstrukturen.

Planfeststellungsbehörde: **Eine relevante stärkere Barrierewirkung ergibt sich durch die Erhöhung der Gradienten im Bereich Moorburger Alter Deich nicht. Zu berücksichtigen ist auch, dass einer Barrierewirkung auch durch die planfestgestellten Querungsbauwerke entgegenwirkt wird. Die Gewässerquerungen besitzen hinreichend große Querschnitte, die eine Nutzung durch terrestrisch lebende Reptilien ermöglichen. Die Anordnung und das Maß der Que-**

rungen sind gutachterlich ermittelt und orientieren sich an den Vorkommen und deren Querungsbedarf vor Ort. Die insoweit planfestgestellten Querungsbauwerke erscheinen damit ausreichend. Es wird auch auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14 verwiesen.

- Die Erhöhung der Gradienten im Biotopkorridor könne dazu führen, dass die Autobahn hier - abhängig von der Gradientenhöhe - auf Sandsäulen gegründet werden müsse, was aufgrund der Grundwasserproblematik im Zusammenhang mit dem Durchstoßen der Weichschichten kritisch sein könne.

Vorhabensträgerin: *Es ist richtig, dass die Autobahn ab einer bestimmten Gradientenhöhe z.B. auf Sandsäulen gegründet werden soll. Eine Beeinflussung des Grundwassers wird durch die Bauweise aber ausgeschlossen. Als Erläuterung wird auf die Beschreibung der Sandsäulen in der Unterlage 1A (Seite 84) verwiesen:*

Planfeststellungsbehörde: **Hinsichtlich des zu wählenden Erdbauverfahrens und der befürchteten Auswirkungen auf das Grundwasser wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.17 sowie die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.4 verwiesen.**

- Bund und Länder qualifizieren Kleingewässer nicht als berichtspflichtig im Sinne von Art. 5 WRRL und nehmen für sie in der Regel keine Bestandsaufnahme und Zustandsbewertung im Rahmen der Bewirtschaftungsplanung und auch keine Verbesserungsmaßnahmen in den Maßnahmenprogrammen vor (Möckel und Bathe 2013, 222). Auch die Zuordnung kleinerer Gewässer zu einem Oberflächkörper wird oft fehlen (ebd.). In der juristischen Diskussion zur Nicht-Einbeziehung vieler Kleingewässer wird die Position vertreten, dass sich Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden zunächst an den festgelegten Oberflächenwasserkörpern orientieren können (s. dazu Kause und de Witt 2016, Rn 71 ff.)¹ (Fachbeitrag WRRL, S. 18). Die Reduzierung der Flächenkulisse durch die Begrenzung auf Gewässer mit einem Einzugsgebiet 10 km² (für Fließgewässer in HH) ist mit Blick auf die allgemein formulierten und gültigen Vorgaben der WRRL nicht tragfähig - insbesondere nicht für die Prüfung auf Verstöße gegen das Verschlechterungsverbot oder die Verbesserungspflicht. Die zusätzlichen Ausführungen auf S. 60 des Fachbeitrags WRRL bzgl. nicht berichtspflichtiger Grabenabschnitte sind entsprechend ebenfalls nicht tragfähig. Insbesondere muss geprüft werden, ob die betroffenen Gräben/Grabensysteme Laich- oder Aufwuchsbereiche für Fische oder Lebensraum für wertgebende Arten der übrigen biologischen Qualitätskomponenten darstellen bzw. für die Wiederbesiedlung eine hohe Bedeutung haben könnten.

Vorhabensträgerin: *Hinsichtlich der Oberflächengewässer werden gemäß WRRL nur solche Gewässer berücksichtigt, die unter die EG-Berichtspflichten fallen. Dies sind alle Fließgewässer mit einem Einzugsgebiet größer 10 km² (WRRL Anhang II Nr. 1.2.1). Deutschland ist dieser Vorgehensweise bei der Umsetzung der Bewirtschaftungsplanung gefolgt (OGewV, Anlage 1 Nr. 2.1). Rechtlich ist kein anderes Vorgehen geboten. Der vorliegende Fachbeitrag geht aber sogar über das rechtlich*

gebotene Maß hinaus. Denn obwohl die Gräben/ Grabensysteme im Plangebiet nicht die o.g. Kriterien für WRRL-Gewässer erfüllen und somit auch nicht Gegenstand der Maßnahmenprogramme der FGE Elbe sind, erfolgt eine indirekte Betrachtung dieser Fließgewässer über die WRRL-Gewässerkulisse, da die Gewässer mit den übergeordneten Gewässern verbunden sind. Dies ist insbesondere für mögliche stoffliche Wirkungen (Eintrag von Tausalz und Chlorid sowie weitere chemische Parameter) relevant. Daher werden im Fachbeitrag WRRL auch die Maßnahmen an nicht berichtspflichtigen Gewässerabschnitten benannt und beschrieben (Kap. 4.5.3 und Anhang 8.2).

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Ein Verstoß gegen die Vorgaben der WRRL ist nach den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin nicht zu erkennen.

Die auf Seite 31 des Fachbeitrags WRRL beschriebenen Bedingungen, wann der chemische Zustand eines Grundwasserkörpers nach erV mit „gut“ zu bewerten sei, entsprächen mit Blick auf das Urteil des EuGH zur Weservertiefung bzw. WRRL vom 1.7.2015 nicht mehr dem aktuellen Stand. Hier sei der Maßstab analog zu dem bei der Bewertung des chemischen Zustands von Oberflächenwassern anzulegen.

Vorhabensträgerin: *In dem EuGH-Urteil zur Weservertiefung vom 01.07.2015 (C-461/13) finden sich keine Aussagen zum Grundwasser. Das Urteil bezieht sich nur auf Oberflächengewässer. Die Aussagen auf Seite 31 des Fachbeitrags WRRL entsprechen dem Stand der aktuellen Rechtsprechung.*

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme verkennt, dass es sich bei dem Urteil des EuGH zur Weservertiefung vom 07.01.2015 um Aussagen zum Oberflächengewässer handelt. Diese Aussagen sind nicht auf das Grundwasser bezogen. Die Stellungnahme ist daher zurückzuweisen.

Aus landesweiter Sicht seien für die vordringliche Maßnahmenumsetzung vorrangig die Oberflächenwasserkörper vorgeschlagen worden, bei denen aufgrund ihres Besiedlungspotenzials und ihrer gewässertypischen Repräsentativfunktion die Zielerreichung nach Wasserrahmenrichtlinie vergleichsweise am besten und kosteneffizientesten möglich erscheine. Dabei würden grundsätzlich sechs Prioritäten unterschieden. Priorität 1 sei beispielsweise ermittelt worden, wenn gefährdete Biotopzonen mit hohem/ sehr hohem Besiedlungspotenzial oder gut entwickelbare Nachbarstrecken von Abschnitten mit hohen/ sehr hohen Besiedlungspotenzialen mit FFH-Status vorhanden seien. Die Oberflächenwasserkörper im Plangebiet gehörten nicht zu den Gewässern mit prioritärer Maßnahmenumsetzung (vgl. NLWKN 2008, NLWKN 2012). Gleichwohl seien diese Maßnahmen verbindlich für die Prüfung, ob durch den Neubau der A26, 4/4a die angeführten Maßnahmen in ihrer Umsetzung eingeschränkt oder verhindert werden (Verbesserungsgebot)* (Fachbeitrag WRRL, S. 36). Aus Sicht der Verbände seien die Prioritätensetzung bzgl. der Umsetzung von Maßnahmen nur

dann auch rechtskonform, wenn gleichwohl für sämtliche Wasserkörper Maßnahmen umgesetzt und der Zielzustand erreicht werde. Zum anderen gelte diese Information ausschließlich für Niedersachsen und sei damit für dieses Verfahren nicht relevant. In Hamburg gebe es kein entsprechendes Verfahren.

Vorhabensträgerin: *Die Zielsetzung der WRRL besteht nach Artikel 4 Abs. 1 a) darin, einen guten Zustand/ ein gutes Potenzial für Oberflächengewässer zu erreichen. Die fachgerechte Prioritätensetzung von Maßnahmen unterstützt genau dieses Ziel, indem mit den ausgewählten Maßnahmen eine Voraussetzung für die erfolgreiche kontinuierliche und kurzfristige Ausbreitung einer Fließgewässerart geschaffen wird. Damit kann der gute Zustand sämtlicher Wasserkörper schneller und verlässlicher erreicht werden. Der Fachbeitrag WRRL wurde als gemeinsamer Fachbeitrag für die Bauabschnitte 4 (Hamburg) und 4a (Niedersachsen), die eine verkehrswirksame Einheit bilden, erstellt. Das Vorgehen von Niedersachsen wurde daher als Orientierung beschrieben. Der Hinweis, dass es kein entsprechendes Vorgehen für Hamburg gibt, ist richtig.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist die Prioritätensetzung der Maßnahmen nicht zu beanstanden. Die Zielsetzung der WRRL wird erfüllt.

Zu der auf Seite 51 des Fachbeitrags WRRL beschriebenen Maßnahme 20 A wird angeführt, dass „die Gestaltung der beiden Gewässerläufe in Hinblick auf Gewässerbreite, -sohle, -struktur, Böschungsneigung an die Zielvorgaben der WRRL“ erfolgt. Dies treffe nicht zu. Zur Erläuterung wird auf die Angaben in der früheren Stellungnahme vom 21.11.2012 verwiesen, die sich auf notwendige Maßnahmen für Trittsteinbiotope und Kernlebensräume bezogen habe. Die einseitige Anlage einer extensiv gepflegten Berme genüge diesem Anspruch nicht. Bei den Hinweisen für die Biotopentwicklung und -pflege solle ein Hinweis aufgenommen werden, dass die Vorgaben der Richtlinie zur Gewässerunterhaltung für Hamburg zu beachten sind. Auf S. 66 werde darüber hinaus Bezug genommen auf die WRRL-Maßnahme „Kernlebensräume“, die durch die Maßnahme 20 A unterstützt werden soll. Dies sei jedoch nicht in dem Maß der Fall wie dort angenommen. Es seien vielmehr umfangreichere Maßnahmen erforderlich.

Vorhabensträgerin: *Ein Widerspruch der Maßnahme 20 A mit den Zielen der WRRL ist nicht ersichtlich. Die Maßnahme beinhaltet nicht nur die einseitige Anlage einer extensiv gepflegten Berme. Details der Maßnahme sind neben dem Maßnahmenblatt der technischen Planung zu entnehmen, darunter finden sich auch Hinweise aus der Stellungnahme vom 21.11.2012. Zudem bleibt die entsprechende Erwidern gültig, dass die Hinweise im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung berücksichtigt werden, sofern keine wasserwirtschaftlichen oder eigentumsrechtlichen Belange dagegen sprechen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die Maßnahme den Vorgaben der Richtlinie "Gewässerunterhaltung für Hamburg" entspricht. Es ist nicht Aufgabe dieser LBP-Maßnahme 20 A die WRRL-Maßnahme "Kernlebensräume" vollständig umzusetzen. Der Fachbeitrag WRRL stellt lediglich fest, dass die LBP-Maßnahme 20 A einen positiven Beitrag zur WRRL-*

Maßnahme "Kernlebensräume" leistet. Zur vollständigen Umsetzung der WRRL-Maßnahme sind, wie richtig angemerkt, weitere Maßnahmen erforderlich. Dies ist jedoch nicht Aufgabe dieses Verfahrens.

Planfeststellungsbehörde: Wie auch von der Vorhabensträgerin angesprochen, lässt sich ein Widerspruch der Maßnahme 20 A zu den Zielen der WRRL nicht ableiten, wobei auch auf die Nebenbestimmung 2.4 verwiesen wird.

Um zu jeder Zeit einen geordneten Be- und Entwässerungsbetrieb in den angrenzenden Obstbauflächen sicherstellen zu können, seien Regelungsanlagen an der Nordwettern erforderlich, die eine Stauraumbewirtschaftung auch bei Extremereignissen ermöglichen. Als wirtschaftliche und betriebssichere Lösung seien hierzu zwei Stauanlagen (Bauwerke K 26.30 und K 26.31) jeweils am östlichen und westlichen Ende der Nordwettern geplant" (Erläuterungsbericht, S. 90). Weder an dieser Stelle noch im Fachbeitrag WRRL werde dargestellt, wie die Durchgängigkeit im Gewässersystem trotz der neu geplanten Anlage zweier Stauanlagen erhalten bleibe oder hergestellt werden solle. Dies sei nachzuholen. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass in der Neuenfelder Wettern eine Fischschleuse vorgesehen sei, um die Durchgängigkeit herzustellen. Die Stauanlagen dürften diese Maßnahme nicht konterkarieren.

Vorhabensträgerin: *Die benannten Stauanlagen befinden sich an nicht berichtspflichtigen Gewässern. Die Durchgängigkeit (im Sinne der unterstützenden hydromorphologischen Qualitätskomponenten gemäß OGWV/ WRRL) der berichtspflichtigen Gewässerabschnitte wird dadurch nicht beeinträchtigt.*

Die Neuenfelder Wettern liegt außerhalb des Planungsgebietes und hat auch keinen Anschluss an die Moorwettern oder Nordwettern. Die Planung für die Nordwettern wird die Durchgängigkeit der Neuenfelder Wettern nicht beeinflussen.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Im Ergebnis ist eine Beeinträchtigung der Durchgängigkeit berichtspflichtiger Gewässerabschnitte sowie der Neuenfelder Wettern nach den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin nicht zu erwarten.

Vor dem Düker werde eine Stauanlage (Bauwerk K 26.06) zur Regulierung des Wasserstandes vorgesehen" (Erläuterungsbericht S. 90). Während ein Düker die Durchgängigkeit in der Regel nur einschränke, während diese durch eine Stauanlage verhindert werde. Hier seien alternative Lösungen zu finden bzw. die Auswirkungen mit Blick auf die WRRL bzw. die Eingriffsbewertung zu überprüfen.

Vorhabensträgerin: *Das Bauwerk K26.06 dient der Wasserstandshaltung in der Untenburger Wetterung vor Einleitung in den Reinigungsteich. Im Anschluss an den Reinigungsteich durchfließt die Untenburger Wetterung die Verrohrung unter der A7 um dort in ein Regenrückhaltebecken zu gelangen und dann westlich der A7 als Unterste Untenburger Wetterung weiterzufließen. Dem Verlauf des*

Gewässers entsprechend wird deutlich, dass es sich in diesem Fall um ein Gewässer handelt, welches in Bezug auf die ökologische Durchgängigkeit sowohl durch die Verrohrung unterhalb der A7 als auch durch die beiden Rückhaltebecken /Reinigungsteiche bereits stark beeinträchtigt ist.

Die an dieser Stelle dem Düker vorgeschaltete Stauanlage dient vor allen Dingen dazu einen Mindestwasserstand in der Untersten Untenburger Wetterung zu halten. Ohne Stauanlage würde das Gewässer trockenfallen, was den Verlust an aquatischen Lebensräumen nach sich ziehen würde. Die Einschränkungen der ökologischen Durchgängigkeit an dieser Stelle sind hingegen zu vernachlässigen.

Die benannte Stauanlage befindet sich an einem nicht berichtspflichtigen Gewässer. Die Durchgängigkeit (im Sinne der unterstützenden hydromorphologischen Qualitätskomponenten gemäß OGW/ WRRL) der berichtspflichtigen Gewässerabschnitte wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Planfeststellungsbehörde: Das Bauwerk K26.06 ist zur Wasserstandshaltung in der Untenburger Wetterung vor Einleitung in den Reinigungsteich erforderlich und kann nicht durch einen sonstigen Düker ersetzt werden. Im Übrigen weist die Vorhabensträgerin zutreffend darauf hin, damit auch keine Beeinträchtigung berichtspflichtiger Gewässerabschnitte verbunden ist.

Daher entspreche das Vorhaben der A26 / A7 in Bezug auf den GWK Moorwetterern, den GWK Elbe (Hafen) sowie den GWK Este-Seeve Lockergestein dem Verbesserungsgebot“ (Erläuterungsbericht S. 161).Die Formulierung sei irreführend bzw. falsch. Gemeint sei vermutlich: „Daher verstößt das Vorhaben nicht gegen das Verbesserungsgebot.“

Vorhabensträgerin: *Die Formulierung ist nicht falsch, da das Vorhaben durchaus dem Verbesserungsgebot entspricht. Einige LBP-Maßnahmen des Vorhabens haben positive Wirkungen im Sinne des Verbesserungsgebots der WRRL (vgl. S. 71 ff. des FB WRRL). Richtig ist gleichzeitig, dass das Vorhaben nicht Aktivitäten anderer Stellen widerspricht, um mit weiteren Maßnahmen dem Verbesserungsgebot der WRRL zu entsprechen.*

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme war nicht zu folgen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Formulierung nicht zu beanstanden.

Die weiteren Äußerungen der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg sind im Rahmen der thematischen Bearbeitung der umweltfachlichen Themen behandelt worden.

4.19.25 Landkreis Harburg

Der zügige Lückenschluss der A26 zwischen den bereits fertiggestellten bzw. planfestgestellten Bauabschnitten in Niedersachsen und der A7 ist aus raumordnerischer Sicht zu begrüßen. Da es jedoch in der Übergangszeit zwischen Freigabe des 3. und 4. Bauabschnittes zu unangemessen hohen

Verkehrszuwächsen in Neu Wulmstorf kommen wird, ist die in den Unterlagen veranschlagte Bauzeit von 5 Jahren zu kritisieren, vor allem, da von Seiten der Verkehrsbehörde bereits kürzere Zeiträume und eine Fertigstellung 2017 kommuniziert worden sind. Hier sollten dringend Möglichkeiten einer Bauzeitverkürzung geprüft werden.

Vorhabensträgerin: *Eine Bauzeit von unter 5 Jahren erscheint unrealistisch. Beginn und Dauer der Bauarbeiten im Bauabschnitt 4a und 4 sind im Wesentlichen abhängig vom Verlauf der in Niedersachsen und Hamburg geführten Planfeststellungsverfahren sowie der anschließenden Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel durch den Bund. Grundsätzlich ist die Vorhabensträgerin bestrebt, die Bauabschnitte der A26 möglichst zeitnah für den Verkehr freizugeben und einen eventuellen Zwischenzustand mit einem Ende der Autobahn an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf möglichst kurz zu halten. Aufgrund unterschiedlicher Planungsstände wird eine Verkehrsfreigabe des 4. Bauabschnittes voraussichtlich nicht zeitgleich mit der Freigabe des 3. Bauabschnittes erfolgen können. Die temporär für den Zwischenzustand prognostizierten Verkehrsstärken in Neu Wulmstorf und die hieraus entstehenden Beeinträchtigungen wurden bereits im Planfeststellungsbeschluss für den 3. Bauabschnitt vom 26.06.2012 im Rahmen des Abwägungsprozesses von der zuständigen Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Bei einem zwischenzeitlichen Ende der A26 an der Anschlussstelle Neu Wulmstorf wird der Verkehr von der A26 nach Süden zur B73 über die bereits in 2011 dem Verkehr übergebene B3n geführt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Ursache erhöhter Verkehrszuwächse in der Gemeinde Neu Wulmstorf liegt überwiegend in dem Bau und der Freigabe des 3. Bauabschnitts und nicht in der eines ggf. noch nicht freigegebenen 4. Bauabschnittes. Folgerichtig wurde dieser Planfall bereits im niedersächsischen „Planfeststellungsbeschluss über den Neubau des 3. Bauabschnitts der Bundesautobahn 26, östlich der Anschlussstelle Buxtehude bis zur Anschlussstelle Neu Wulmstorf“ vom 29.06.2012 umfassend untersucht und abgewogen (siehe dort S. 78 ff. und S. 84 f.). Nach den dortigen Untersuchungen und Bewertungen droht – bis zur durchgängigen Realisierung der A26 – unzumutbarer Verkehrslärm allein entlang der L 235. Dieser Gefahr wird jedoch durch die Vorgabe im Planfeststellungsbeschluss vom 29.06.2012 begegnet, dass die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Neu Wulmstorf in nördlicher Richtung grds. erst mit der Verkehrsfreigabe des 4. Bauabschnitts erfolgen darf (siehe die dortige Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2). Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

4.19.26 DB Energie GmbH, Energieversorgung West, Betriebsbereich Nord

Die DB Energie GmbH fordert eine Abstimmung über nachstehende Punkte:

- Feststellung der Bestandskabel von DB Energie GmbH im Rahmen von Machbarkeitsprüfungen und Leitungsanfragen.

- Aufgefundene DB Energiekabel, die im Baufeld betroffen sind, müssen in Absprache mit DB Energie durch das Projekt um oder neu verlegt werden.

Vorhabensträgerin: Eine Leitungsabfrage bei der DB Energie GmbH ist für die Trasse und die trasenfernen LBP-Maßnahmen erfolgt. Die Bestandsunterlagen sind am 03.05.2017 übergeben worden. Demnach verläuft nur eine Freileitung der DB Energie GmbH im Planungsbereich der A26-West, diese kreuzt die LBP-Ersatzmaßnahme E3 Gut Moor / Rönneburger Moor. Unterhalb der Leitung ist die Entwicklung von Extensivgrünland und von Hochstaudenfluren sowie die Anlage eines Grabens geplant. Aus diesen Maßnahmen werden keine Konflikte mit der Leitung erwartet, bei der Baudurchführung ist auf die Sicherheitsabstände zwischen Baugeräten und Leiterseilen zu achten. Südlich der Leitung ist zusätzlich die Gehölzentwicklung mit Einzelbäumen vorgesehen. Abstand und Höhe der Gehölzpflanzungen werden mit der DB Energie GmbH abgestimmt. Die DB Energie GmbH wird an der weiteren Planung beteiligt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Da zwischenzeitlich eine Leitungsabfrage erfolgt ist und keine Leitungen verlegt werden müssen, hat sich die Stellungnahme zwischenzeitlich erledigt. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.22 verwiesen.

4.19.27 Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club, Kreisverband Harburg

- Die Freizeitroute 11 wird in Teilstrecken der geplanten A26-Trasse folgen. Mit der Planung ergibt sich die Möglichkeit einer Verlängerung der Radroute Richtung Buxtehude, am Nordrand des Naturschutzgebietes Moorgürtel den nördlichen Moorwettern bzw. den Straßen Neuenfelder und Francoper Hinterdeich folgend. Dazu bedarf es jedoch einer durchgehenden Verbindung von Ost nach West.

Vorhabensträgerin: Eine durchgehende Verbindung von Ost nach West südlich der A26-Trasse ist aufgrund der aufwendigen Brückenbauwerke über die Moorburger Landscheide und die zu berücksichtigenden Vorgaben aus dem Biotopkorridor nicht möglich. Die bestehenden Verbindungen werden durch den Bau der A26 nicht verschlechtert.

Planfeststellungsbehörde: Eine Entscheidung war nicht zu treffen. Eine Verlängerung der Fahrradroute ist weder Bestandteil der planfestgestellten Maßnahme noch eine sich hieraus ergebende notwendige Folgemaßnahme. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

- Die Begleitwege sollten dort, wo sie die Francoper Straße und im Bereich Rübke die Wulmstorfer Straße kreuzen, sicher für Radverkehr gestaltet werden. Das bedeutet, dass der Kreuzungsbereich Francoper Straße so angepasst wird, dass sich die Einmündungen der Rad-/Wirtschaftswege direkt gegenüber liegen und nicht wie derzeit versetzt sind. Eine einfache Querung ist dadurch nicht mög-

lich, es werden durch zwei Richtungswechsel unnötige Gefahren nicht nur für den Radverkehr, sondern für den gesamten Fahrverkehr geschaffen. Gleichzeitig sollte im Einmündungsbereich des westlich einmündenden Weges eine deutliche Markierung den Nord-Süd-Verkehr absichern.

Vorhabensträgerin: *Der Bereich Rübke / Wulmstorfer Straße liegt außerhalb dieses Planfeststellungsabschnitts, daher können dazu hier keine Aussagen gemacht werden. Mit der zweiten Planänderung wurden die Einmündungen der Rad-/Wirtschaftswege entsprechend der Forderung geändert. Der östliche Weg (Ersatzweg 2.2) dient ausschließlich der Unterhaltung des Bauwerks K 26.22 und der Autobahnböschung sowie als Zufahrt in den nicht überbauten Teil des Wirtschaftsweges „Sackweg“. Der Weg endet an der Moorburger Landscheide, ist also nicht durchgängig befahrbar und wird daher in der Regel nicht von Radfahrern genutzt werden. Unabhängig davon wurden die Einmündungen der beiden Wege einander gegenüber angeordnet, da dies z.B. auch für Unterhaltungsfahrzeuge zweckmäßig ist. Die Querung des Radweges der Francoper Straße über die westliche Einmündung (Francoper Hinterdeich) wurde in Abstimmung mit der Arbeitsstelle Radverkehr VR 12 der BWVI als Radwegende mit Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn gestaltet.*

Planfeststellungsbehörde: **Der Stellungnahme wurde entsprochen, soweit die vorliegende Planung hiervon betroffen ist. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

- Der die Autobahn begleitende Weg ist auf der Karte U02-2A in Höhe der Unterführung des Moorburger Landscheide unter der Autobahn unterbrochen. Als Radweg könnte er mit Brücke über die Landscheide viel besser genutzt werden. Wir bitten um Prüfung, ob dieser Anregung gefolgt werden kann.

Vorhabensträgerin: *Aus den oben bereits dargelegten Gründen ist eine durchgehende Verbindung von Ost nach West südlich der A26-Trasse nicht möglich.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Der Weg dient nicht als Radweg, eine entsprechende Planung setzte aufwändige Brückenbauwerke voraus, die weder einen Bestandteil der planfestgestellten Maßnahme noch eine sich hieraus ergebende notwendige Folgemaßnahme darstellten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

- Zuletzt die Bitte, die Wege gegen die unberechtigte Nutzung durch PKW zu verhindern. Wir stellen in letzter Zeit oft fest, dass sich Autofahrer nicht an Verkehrsbeschränkungen halten und nur durch Sperrvorrichtungen wie Poller oder Schranken von der Nutzung vermeintlicher Schleichwege abgehalten werden.

Vorhabensträgerin: *Unbefugtes Befahren des Unterhaltungsweges an der Nordwettern wird durch zwei Toranlagen östlich des Nincoper Moorweges (Bau-km 7+380) und an Bau-km 3+090 sichergestellt. Die sonstigen Ersatz- und Unterhaltungswegen dienen der Erschließung der Grundstücke und*

diene insbesondere dem landwirtschaftlichen Verkehr. Das Aufstellen von Toranlagen zum Schutz gegen unbefugtes Befahren kann hier von der Vorhabensträgerin nicht angeordnet werden.

Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme ist durch die Planung der zwei Toranlagen östlich des Nincooper Moorweges entsprochen. Im Übrigen wird sie zurückgewiesen. Es handelt sich um Privatwege, für die der Planfeststellungsbehörde die Anordnungsbefugnis für Sperreinrichtungen fehlt, die ihren Grund nicht in der fernstraßenrechtlichen Planung finden.

4.19.28 DB Immobilien Region Nord

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind seitens des Bauherrn das Bauverfahren und Baugeräte sowie ein Baustelleneinrichtungsplan an die DB Netz AG zu richten, da hier das Erfordernis eines Abschlusses einer Baudurchführungsvereinbarung zwischen dem Bauherrn und der DB Netz AG besteht. Diese Informationen sind der DB Netz AG, Produktionsdurchführung Hamburg, Abschnittsmanagement, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg, zwecks Prüfung mindestens 20 Wochen vor Bauausführung vorzulegen.

***Vorhabensträgerin:** Wir führen begleitende Abstimmungen bei der Aufstellung des BW-Entwurfes des BW K26.04. Dieses BW überführt die Stader Straße B73 und die Bahnstrecken 1720 und 1271 derzeit im Bestand und wir ändern nichts an der Kreuzung mit der Bahnstrecke selbst. Lediglich die Aufrüstung mit Lärmschutzwänden ist Bestandteil unseres Projektes. Insofern möchten wir nicht auf die geforderte Prüffrist von 20 Wochen eingehen, sondern halten 6 Wochen für ausreichend.*

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme wird hinsichtlich der Vorlaufzeit von 20 Wochen zurückgewiesen. In Anbetracht dessen, dass sich die Vorhabensträgerin bereits mit der DB Netz abstimmt und lediglich eine Aufrüstung mit Lärmschutzwänden erfolgt, ist eine Prüffrist von 6 Wochen ausreichend. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.29 (Vereinbarungen und Zusagen) hingewiesen.

4.19.29 Behörde für Inneres und Sport – Feuer- und Rettungswache Süderelbe

Aus Sicht der Feuerwehr ist eine zusätzliche Zufahrtmöglichkeit für Feuerwehr und Rettungsdienstfahrzeuge auf die geplante Bundesautobahn A26 im Bereich der Francoper Straße, für beide Richtungsfahrbahnen, zwingend erforderlich.

Planfeststellungsbehörde: Die Stellungnahme hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin zwischenzeitlich in Abstimmung mit der Feuerwehr, der Verkehrsdirektion und des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer östlich der Francoper Straße in Fahrtrichtung Hamburg eine „Notzufahrt für Feuerwehr und Rettungsdienste“ eingeplant hat. Die Notzufahrt ist in der Unterlage 7, Blatt Nr. 8, Index B eingezeichnet.

4.19.30 Stadtreinigung Hamburg

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen weiterhin gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.

Vorhabensträgerin: *Die Gewährleistung der Entsorgungssicherheit sowie rechtzeitige Information werden zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.29 hingewiesen.**

4.20 Gesamtabwägung

Nach eingehender Prüfung und Abwägung der dem Vorhaben entgegenstehenden Belange mit dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass die für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange nicht durch geeignete Alternativen würden verwirklicht werden können, durch die entgegenstehende Belange Dritter oder Umweltbelange weniger beeinträchtigt würden. Bei der Abwägung der verschiedenen Belange gegen- und untereinander ist all das eingestellt und mit dem jeweiligen Gewicht gewürdigt worden, was nach der Lage der Dinge einzustellen war. Dazu gehören neben den technischen Details des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den dahinter stehenden Interessen insbesondere auch die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der unmittelbar und mittelbar Betroffenen sowie die Umweltauswirkungen. Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen, Hinweise und Forderungen, aber auch die Zurückweisungen sind geprüft und abgewogen worden. Vieles davon hat Eingang in die Planung gefunden und ist Gegenstand von mehrfachen Planänderungen geworden. Anderes ist von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt worden und findet sich in den Entscheidungen oder als Nebenbestimmung wieder. Wieder anderes ist abgelehnt bzw. zurückgewiesen worden.

Die Schaffung einer neuen Verkehrsverbindung zur besseren verkehrlichen Anbindung des Untereilerberaums und der dortigen privaten, gewerblichen und industriellen Ansiedlungen, zur Entlastung der vorhandenen und überlasteten Straßen und Ortsdurchfahrten zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des derzeitigen und des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens und zur Reduzierung von Umweltbelastungen entlang der vorhandenen, zu entlastenden Straßen unter Sicherstellung eines angemessenen Lärmschutzes entlang der neuen A26 und der ausgebauten A7 sowohl für die Anlieger als auch für das benachbarte Europäische Vogelschutzgebiet rechtfertigen die

Neu- und Ausbaumaßnahme. Hinter diese Interessen des Allgemeinwohls treten die durch das Vorhaben beeinträchtigten Umwelt-, Eigentums-, Landwirtschafts- und übrigen Belange in der Gesamt abwägung zurück.

Diese entgegenstehenden Belange haben weder einzeln noch insgesamt betrachtet ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie nicht durch das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwunden werden. Dies gilt auch für solche Belange, denen im Hinblick auf die ausgelösten Betroffenheiten ein hohes Gewicht zukommt. Ihnen steht das erhebliche öffentliche Interesse an der Vorhabensverwirklichung gegenüber. Soweit es um Belange geht, deren Betroffenheit durch Nebenbestimmungen gemindert werden kann, sind diese in diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet worden. Den Beeinträchtigungen der Umweltbelange wird durch umfangreiche Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und Kohärenzmaßnahmen entgegen gewirkt. Das planfestgestellte Vorhaben stellt daher nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis eine ausgewogene Konfliktlösung zwischen den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen einerseits und den entgegenstehenden Belangen andererseits dar.

Der mit dem Vorhaben verbundenen Inanspruchnahme privaten Grundeigentums bis hin zur Existenzgefährdung einzelner Betriebe, notfalls im Wege der Enteignung, wird mittels entsprechender Planungsdetails sowie Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Grundstücksinanspruchnahmen und sonstige Eigentumsbeeinträchtigungen sowie die mit Existenzgefährdungen einhergehenden wirtschaftlichen Nachteile sind zu entschädigen. Darüber hinaus bestehen weitere Entschädigungsansprüche, sei es für passiven Lärmschutz oder für mögliche Ertragseinbußen aufgrund mikroklimatischer Veränderungen, bauzeitlicher Staubbelastungen etc., vgl. Ziffer 2. Soweit darüber hinaus Beeinträchtigungen verbleiben, sind diese im Ergebnis unvermeidbar und nach sorgfältiger Abwägung mit den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Verbesserungen im Interesse des Allgemeinwohls auch zumutbar.

Den zahlreichen Beeinträchtigungen der Umweltbelange einschließlich der unter Erteilung einer Ausnahme zugelassenen erheblichen Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes wird, insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, angemessen Rechnung getragen. Danach erweist sich das Vorhaben trotz der damit verbundenen Beeinträchtigungen als insgesamt umweltverträglich. Die unvermeidbaren Eingriffe sowie die Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebietes sind von der Vorhabensträgerin auszugleichen. Dieser Ausgleich ist verpflichtend planfestgestellt worden, indem der landschaftspflegerische Begleitplan insgesamt zum Gegenstand der Planfeststellung erhoben wurde, vgl. Ziffer 2.15. Angesichts der vom Vorhaben ausgehenden nachhaltigen verkehrlichen Verbesserungen, die am Ende durch Entlastungen an anderer Stelle sowie Verstärkung des Verkehrsflusses teilweise auch den Umweltbelangen zugutekommt, erscheinen die im Planfeststellungsbeschluss dargestellten und abgewogenen Umwelt Auswirkungen als vertretbar. Auch insoweit steht der Zulassung des Vorhabens nichts entgegen.

Das Vorhaben ist demnach geeignet und erforderlich, um die angestrebten Planungsziele herbeizuführen. Ihm stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, dass dies zu einer Versagung der Zulassung führen oder zu weiteren Planänderungen Anlass geben müsste. Eindeutig vorzugswürdige Alternativen, mittels derer das verfolgte Planungsziel mit geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Rechte und Belange erreicht werden könnte, sind nicht erkennbar.

In der Abwägung sämtlicher betroffener Belange wiegt das Gewicht der für die Durchführung des Vorhabens streitenden Belange schwerer als die damit einhergehenden Beeinträchtigungen, da es ohne einen Neubau der A26 West und einen Ausbau der A7 in absehbarer Zukunft zu einer inakzeptablen Verkehrssituation mit den damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Belange einschließlich der Belange der Anlieger und der Umweltbelange käme. Dagegen sind die durch das Vorhaben selbst ausgelösten Beeinträchtigungen zu einem großen Teil auf die Bauzeit beschränkt, von geringerem Gewicht als die bei Verzicht auf das Vorhaben drohenden Beeinträchtigungen und im Wege einer ausgewogenen Planung gemäß den technischen Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben weitestmöglich minimiert worden.

Soweit die Betroffenen trotz des Bestrebens nach Minimierung der Beeinträchtigungen Rechtsverluste erleiden, bestehen Ansprüche auf Entschädigung, soweit dies in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellt worden ist oder sich auch ohne ausdrückliche Festsetzung aus der Anwendung allgemeiner oder planfeststellungsrechtlicher Rechtsgrundsätze ergibt. Sollten später nachteilige Wirkungen auf Rechte eines anderen auftreten, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorausgesehen werden konnten, sind die Betroffenen über die gesetzliche Bestimmung des § 75 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG mit einem Anspruch auf nachträgliche Auflagen bzw. Entschädigung geschützt.

5 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden (§ 17e Abs. 1 FStrG i.V.m. §§ 50 Abs. 1 Nr. 6, 74 VwGO).

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben (§ 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG). Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 Satz 2 FStrG). Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. § 17e Abs. 5 Satz 2 FStrG gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach § 17e Abs. 5 Satz 1 FStrG kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 2 FStrG).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, stellen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 17e Abs. 4 FStrG).

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Planfeststellungsbehörde

