

# Planfeststellungsverfahren A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg

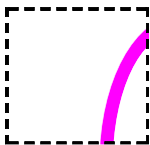
Abschnitt

Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431

**Ergänzende Stellungnahmen zum laufenden PF-Verfahren**

Juli 2014

Im Auftrag des  
**LBV-SH,**  
**Ndl. Itzehoe**



**GFN**

**Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH**

**Stuthagen 25**

24113 Molfsee

0447 / 99973-0

04347-9997379 Fax

Email: [info@gfnmbh.de](mailto:info@gfnmbh.de)

Internet: [www.gfnmbh.de](http://www.gfnmbh.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Veranlassung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Betroffenheit von Rastvögeln im Binnenland .....</b>	<b>4</b>
2.1	Hintergrund .....	4
2.2	Ergänzende Stellungnahme .....	4
<b>3</b>	<b>Berücksichtigung kumulativer Vorhaben im Rahmen der Verträglichkeitsprüfungen im Elbraum .....</b>	<b>7</b>
3.1	Hintergrund .....	7
3.2	Ergänzende Stellungnahme .....	8

## Tabellenverzeichnis

Es konnten keine Einträge für ein Abbildungsverzeichnis gefunden werden.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Rastbestände der Nonnengans in Schleswig-Holstein (LLUR 2012) .....	5
--	---

Bearbeitung:

Dipl. Biol. C. Herden

Kiel, den 16.07.2014



Christoph Herden,  
Geschäftsführer GFN mbH

# 1 Veranlassung

Die Bundesautobahn A20 ist Bestandteil des Transeuropäischen Straßennetzes und dient als Nord-West-Umfahrung von Hamburg in erster Linie der Bewältigung der zunehmenden nordosteuropäischen Verkehrsströme und der Entlastung des Großraumes Hamburg. In Schleswig-Holstein verläuft die Trasse der A20 aus Mecklenburg-Vorpommern kommend von Lübeck über Bad Segeberg und Bad Bramstedt bis zur geplanten Elbquerung bei Glückstadt.

Im Zuge der Prüfung der Planfeststellungsunterlagen durch den LBV-SH Kiel ergab sich für den Abschnitt Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431 in einigen Punkten Ergänzungs- bzw. Präzisierungsbedarf gemäß der Anforderungen aus dem Vermerk des LBV-SH Kiel vom 26.04.2013 sowie der Besprechung vom 28.05.2013 in Bezug auf

- die Betroffenheit essentieller Rastvogellebensräume/ Ausweichlebensräume
- die Bewertung kumulativer Vorhaben im Rahmen der Verträglichkeitsprüfungen für die Elbe (Vogelschutzgebiet Unterelbe, FFH-Gebiet „Schleswig-holsteinisches Elbästuar“

## 2 Betroffenheit von Rastvögeln im Binnenland

### 2.1 Hintergrund

Es war aus Sicht des LBV-SH Kiel in den Unterlagen zur 1. Planänderung nicht nachvollziehbar dargelegt, warum hinsichtlich der Nonnengänse nicht der Großraum Kollmar bzw. der untersuchte und in Karte 4 der Unterlage (Faunagutachten) dargestellte Raum als ein „Rastgebiet mit landesweiter Bedeutung“ und damit als Ruhestätte gem. § 44 (1) 3 BNatSchG bewertet wurde. Das im Faunagutachten/AFB genannte Untersuchungsgebiet schließe lediglich den trassennahen Bereich und nicht den genannten untersuchten Bereich der o.g. Karte ein.

Zur Klärung auch dieser Frage fand am 26.4.2013 ein Treffen mit Vertretern des LBV-SH und des LLUR (Hr. Albrecht) statt.

### 2.2 Ergänzende Stellungnahme

Im Faunagutachten/ ASB wurde für die Nonnengans festgestellt, dass die „Elbmarsch“ (und damit auch das UG) formal eine internationale Bedeutung für diese Art aufweist, weil dort signifikante Teile der Zugwegpopulation dieser Art regelmäßig rasten würden. Aufgrund der Größe der Elbmarschen und der relativ homogenen Habitat-Ausstattung ist jedoch die fachliche Definition „Rastgebiet“ hier unpassend. Zu bedenken ist, dass ab einer gewissen Größe nahezu jeder Landschaftsraum irgendwann den „Schwellenwert“ für eine landesweite Bedeutung (2% des Landesbestands einer Art) erreicht. Die Definition verlangt daher, dass es sich um einen Bereich handelt, der „topografisch klar abgrenzbar ist“ (z.B. See, Niederung, Moor) und zudem auch regelmäßig von großen Rastvogelzahlen als Rastgebiet genutzt wird. Beides trifft aus den in den eingereichten Unterlagen und nachfolgend benannten Gründen für das UG nicht zu.

Nach Auffassung des LLUR handelt es sich im vorliegenden Abschnitt der A 20, Landesgrenze (SH/NI) bis B 431 nicht um ein mindestens landesweit bedeutendes Rastgebiet gem. der Definition im aktuellen Vermerk „Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung des LBV-SH (2013) und somit auch nicht um eine Ruhestätte i.S. des § 44 (1) 3 BNatSchG. Die betroffenen Flächen sind nicht als "regelmäßig genutzte" essentielle Rastgebiete einzustufen. Gründe hierfür sind die unregelmäßige Nutzung durch Rastvögel (kein Schwerpunktraum bzw. keine tradierte Nutzung) und die fehlende topografische oder strukturelle Abgrenzbarkeit dieses Ausschnitts einer weithin sehr gleichförmigen Ackerlandschaft. Damit stellt sich auch die Frage nach der Möglichkeit des Ausweichens (Erhalt der ökologischen Funktion der Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang) so nicht mehr.

Dann wäre dieser Sachverhalt nicht unter dem Kontext des § 44 (1) 3 BNatSchG, sondern allenfalls unter dem Kontext des § 44 (1) 2 BNatSchG (Störungsverbot) zu prüfen. Um einen Verbotstatbestand auszulösen, müsste demnach durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert werden.

Als *lokale Population* ist gemäß LLUR der Rastbestand der schleswig-holsteinischen Elbmarschen entlang Elbe sowie der angrenzenden Westküste anzusetzen. Zu bedenken ist, dass die Vögel regelmäßige Austauschflüge über die Elbe nach Niedersachsen und auch in andere Bereiche Schleswig-Holsteins unternehmen und damit eine klare Abgrenzung des Bezugsraums schwer ist. Zeitweise rasten bis zu 10% der biogeografischen Population der Nonnengans, die rd. 800.000 Vögel umfasst, in Schleswig-Holstein. Die Vögel nutzen nahezu die gesamte Marschenlandschaft der Westküste zumindest bis Dithmarschen und des Elbraums und auch weitere Teile des Landes (vgl. Abb. 1). Der Erhaltungszustand dieser Art wird aufgrund der starken Zunahme in den vergangenen Jahren als „günstig“ bewertet (LLUR 2012)<sup>1</sup>.

Als Äsungsgebiete werden kurzrasige Grünländer und Getreideflächen genutzt, solange die Vegetation kurz und die Flächen „überschaubar“ sind. Damit stehen der Art in der von offenen Acker- und Grünlandflächen dominierten Marschenlandschaft während ihrer Rastzeit in SH (Herbst, Frühjahr) sehr große Nahrungsressourcen zur Verfügung.

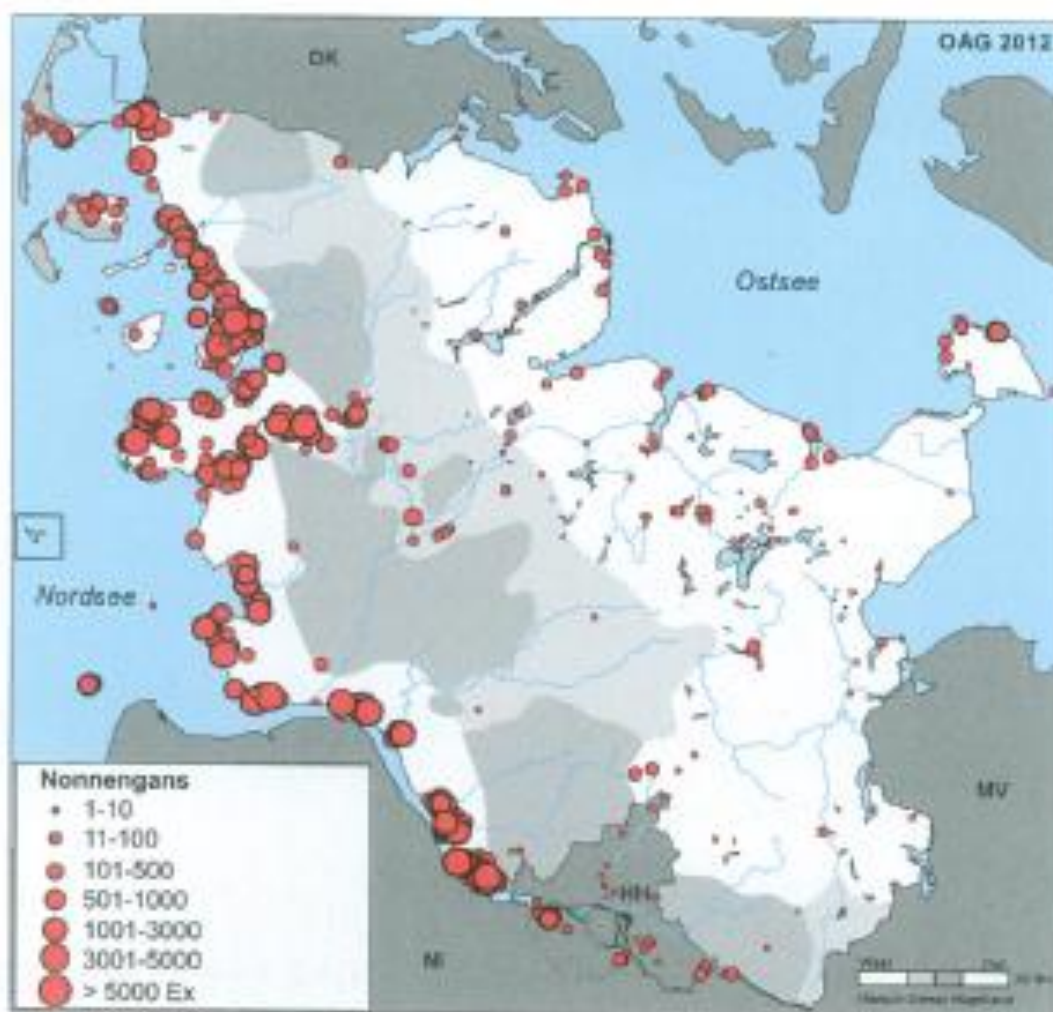


Abbildung 1: Rastbestände der Nonnengans in Schleswig-Holstein (LLUR 2012)

<sup>1</sup> LLUR (2012): Gänse und Schwäne in Schleswig-Holstein – Lebensraumsprüche, Bestände und Verbreitung. - Flintbek, 45 S.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der „lokalen Population“ könnte allenfalls durch den Entzug essenzieller Nahrungsflächen eintreten, die in der Summe zu einer verschlechterten Konstitution der Vögel und mittel- bis langfristig zu einem Rückgang des Rastbestands im Elbraum führen würden.

Die Flächenverluste durch den Bau der A20 im Abschnitt Landesgrenze bis B 431 wurden in der Unterlage mit rd. 250 ha angegeben. Diese „Flächenverluste“ (durch Überbauung von rd. 7,8 ha und Störungen auf max. 250 ha) sind im Verhältnis zu dem gesamten zur Verfügung stehenden Nahrungs- und Rastgebiet in den schleswig-holsteinischen Elbmarschen und den im Binnenland bzw. an der Wattenmeerküste angrenzenden Flächen sehr gering.

Vorhabensbedingte Effekte, die zu einer o.g. Verschlechterung des Erhaltungszustands der Rastpopulation der Nonnengans führen, können ausgeschlossen werden, da

- die genutzte Nahrungsressource (Vegetation auf intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen) während der Anwesenheit der Gänse in Frühjahr und Herbst im betroffenen Naturraum sehr weit verbreitet ist und somit ein Ausweichen innerhalb des großräumigen Rastgebiets jederzeit möglich ist,
- die Vögel den Naturraum sehr dynamisch und flexibel nutzen und ein Ausweichen auf entferntere Flächen jederzeit möglich ist, d.h. die Gänse würden auf lokale Flächenverluste z.B. durch eine vergrößerte Raumnutzung reagieren und z.B. auch weiter in das Binnenland fliegen, wodurch ihnen keine signifikanten Nachteile entstünden,
- Gewöhnungseffekte an die neue Autobahn bei der Bewertung nicht berücksichtigt wurden, obwohl die Erfahrung zeigt, dass Gänse bei gleichmäßig fließendem Verkehr wie auf einer Autobahn z.T. regelmäßig in Fahrbahnnähe äsen und somit der Verlust kleiner wäre,
- die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen das Äsungsangebot durchaus erweitern und somit zu einer Reduzierung des Konflikts beitragen.

In der Summe bedeutet dies, dass ein Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen auch in Bezug auf das Störungsverbot ausgeschlossen werden kann.

### 3 Berücksichtigung kumulativer Vorhaben im Rahmen der Verträglichkeitsprüfungen im Elbraum

#### 3.1 Hintergrund

Gemäß des Prüfvermerks des LBV-SH Kiel besteht die Forderung nach Überprüfung und Überarbeitung der FFH-VP zum FFH-Gebiet DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ in Bezug auf die kumulativen Wirkungen im Zusammenhang mit der Fahrrinnenanpassung (Gutachten BIOCONSULT 2010) unter Berücksichtigung der Vorbelastungen. Es sind die aktuellen Erkenntnisse bzw. Prognosen aus dem Gutachten BIOCONSULT 2010 in die Betrachtungen der kumulativen Wirkungen einzubeziehen.

Die Frage der Vorhabenwirkungen der A 20 auf die Erhaltungsziele (Elbästuar, Nordseeschnäpel, Finte etc) ist in Kumulation mit den Wirkungen der Elbvertiefung insbesondere des durch die Elbvertiefung bereits verschlechterten Erhaltungszustandes gegenüber dem angestrebten günstigen Erhaltungszustand zu betrachten und zu beantworten. Die Betrachtungen sind in Form einer Stellungnahme verfasst und werden hiermit der Anhörungsbehörde vorgelegt.

#### Ergebnis der FFH-VP Fahrrinnenanpassung (BIOCONSULT 2010)

Durch das Vorhaben kommt es zu keinem direkten Flächenverlust des Lebensraumtyps Ästuarien in den vier FFH-Gebieten · „NTP S-H Wattenmeer und angrenzende Küstengebiete“, „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“, „Untereibe“ und „Komplex NSG Neßsand und LSG Mühlenberger Loch“. Durch das Vorhaben wird allerdings auf insgesamt 3.451 ha Fläche bzw. ca. 7,2% der Fläche des LRT Ästuarien im Elbästuar die Naturnähe des LRT Ästuarien um bis zu 25% reduziert (gradueller Funktionsverlust).

Obwohl es sich auf dem überwiegenden Teil der Fläche um vergleichsweise schwache Veränderungen handelt, entfernt sich damit das Gesamtsystem weiter vom angestrebten günstigen Erhaltungszustand (Erhaltungsziel: Naturnähe der verschiedenen Strukturen und Funktionen). Der Funktionsverlust auf 321 ha LRT Ästuarien ist entsprechend der Fachkonventionsvorschläge aufgrund der großen betroffenen Fläche als **erhebliche Beeinträchtigung** der Erhaltungsziele zu werten.

Gleichzeitig wird durch das Vorhaben Elbvertiefung die Wiederherstellbarkeit des günstigen Erhaltungszustandes beeinträchtigt. Der nicht günstige Erhaltungszustand des LRT Ästuar ist im Vorhabensgebiet neben anderen Ursachen wie Vordeichungen und Aufspülungen auch durch vorangegangene gleichartige Vorhaben (Ausbaggerungen) entstanden. Auch die Wiederherstellbarkeit des günstigen Erhaltungszustandes aufgrund der vorangegangenen Vorbelastungen (Eindeichungen, frühere Unterhaltungsbaggerungen) wird erschwert, wenn es zu prinzipiell reversiblen graduellen Funktionsverlusten auf größeren Flächen durch die neuerliche Elbvertiefung kommt und

damit der Weg zur Erreichung des günstigen Erhaltungszustandes erschwert bzw. der ungünstige Erhaltungszustand verfestigt wird.

Bei der Bewertung des Vorhabens Elbvertiefung wurde deshalb davon ausgegangen, dass die Erheblichkeitsschwelle bei nicht günstigem Erhaltungszustand niedriger liegt als bei gutem Erhaltungszustand.

## 3.2 Ergänzende Stellungnahme

Die vom Bau der A20 ausgehenden Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ sind dagegen sehr gering. Nach den Angaben des Vorhabensträgers (ELBE-LINK INGENIEURSGESELLSCHAFT 2007) wird in Bezug auf die baubedingte Einleitung von Bauwasser in die Elbe von einem für die maßgeblichen Arten und Lebensräume uneingeschränkt unbedenklichen Zustand des Wassers ausgegangen (insbesondere in Bezug auf den Chemismus, Temperatur, Schadstoffgehalt u.a.). Die während der rd. 2 jährigen Zeit des Tunnelvortriebs eingeleitete Wassermenge von max. 300 m<sup>3</sup> / h und während der 4 – 5 monatigen Herstellungszeit der offenen Baugrube von 860 m<sup>3</sup>/Tag (ca. 10l/s) ist gemessen am gesamten Wasservolumen der Elbe (mittlerer Abfluss im Mündungsbereich[1] der Elbe rd. 861 m<sup>3</sup>/s) vernachlässigbar gering.

Da die Einleitungsstelle in einem stark durchströmten Gewässerabschnitt mit je nach Tide und Schiffsverkehr wechselnden Strömungsrichtungen liegt, ist zudem mit einer schnellen und effizienten Durchmischung des Einleitungswasserkörpers und daher mit einer sehr raschen Verdünnung der Schwebstofffahne zu rechnen. Schädliche Sauerstoffengpässe sind daher auszuschließen.

Auch die Wasserentnahme für den Spülbetrieb über eine aufgeweitete Rohrleitung mit Schutzgitter und einem Durchmesser von 30 cm, Pumpleistung maximal 300 m<sup>3</sup>/h, Ansaugströmung maximal 0,3 m/s) ist wenig konflikträchtig, da die geringe Ansaugströmung und das Schutzgitter signifikante Beeinträchtigungen maßgeblicher Arten wirksam verhindert (vgl. z.B. Kap. 6.3.1. FFH-VP Elbästuar).

Vorhabensbedingt sind in der Summe keine signifikanten Beeinträchtigungen von maßgeblichen Schutzgütern bzw. Erhaltungszielen des Gebietes zu erwarten. Dies gilt insbesondere für den FFH-LRT Ästuar, der durch die baubedingten Wirkungen der A20 nicht beeinträchtigt wird.

Eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme erfolgt nicht, weil der Tunnel unterhalb der Gewässersohle gebohrt wird und damit keine Beeinträchtigungen des LRT „Ästuar“ verbunden sind. Eine Kumulation der ausschließlich baubedingten Auswirkungen mit der Fahrrinnenanpassung, die zu einer Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle führen könnte, kann daher schon aufgrund der sehr geringen Signifikanz, hier insbesondere die zeitliche Beschränkung auf die 2-jährige Bauzeit, die sehr geringen möglichen Auswirkungen durch Wasserentnahme bzw. einleitung auf die maßgeblichen Arten und

---

[1] Quelle: <http://www.arge-elbe.de/wge/Einzug/EinStart.html>



LRT sowie deren räumlicher Beschränktheit auf den unmittelbaren Umgebungsbereich der Entnahme- bzw. Einleitstelle können vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Dies gilt auch, wenn diese *Erheblichkeitsschwelle* durch die angestiegenen Vorbelastungen aufgrund der geplanten Elbvertiefung gesunken ist.

Auch für die maßgeblichen Tierarten im Rahmen der Prüfung der vom Bau der A20 ausgehenden Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ (Meer- und Flussneunauge, Lachs, Finte, Rapfen, und Seehund) wurden im Rahmen der detaillierten Prüfungen keine oder allenfalls sehr geringe und zudem zeitlich eng befristete Beeinträchtigungen ermittelt. Nur baubedingt sind zeitlich begrenzte Eingriffe in den Gewässerkörper vorhanden, die in Bezug auf die Tierarten vertieft geprüft wurden:

- Prozesswasserentnahme
  - Bauwerk
  - Ansaugvorgang
  - Immissionen
  
- Prozesswassereinleitung
  - Bauwerk
  - Schadstoffe

Die (geringen) Beeinträchtigungen wirken lokal und zeitlich sehr begrenzt. Eine Kumulation wäre zudem nur denkbar, wenn es zu einer zeitlichen Überlagerung beider Vorhaben käme. Aber selbst in diesem Fall sind die möglichen vom Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen auf die maßgeblichen Arten und LRT zu gering, um durch das hier zu prüfende Vorhaben der A20 eine erhebliche Beeinträchtigung der maßgeblichen Schutzgüter auszulösen. Veränderungen des Erhaltungszustands der maßgeblichen Arten des Anh. II bzw. charakteristischer Arten der LRT des Anh. I FFH-RL z.B. durch Verluste einzelner Individuen sind durch die sehr geringen Auswirkungen des Vorhabens ebenso auszuschließen wie Beeinträchtigungen der LRT des Anh. I FFH-RL z.B. durch Flächenverluste oder Immissionen.