



Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein,

Niederlassung Lübeck

Jerusalemsberg 9,
23568 Lübeck

Rendsburger Landstraße 355
24111 Kiel

Tel.: 0431 / 69 13 70-0 Fax.: 0431 / 69 13 70-1
kifl@kifl.de
www.kifl.de

Steuer Nr. 2008360144 Finanzamt Kiel-Süd

Kiel, den 3. September 2015

Betr: A 20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg Abschnitt 4 – A 7 bis B 206

Untersuchung zur Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens gemäß § 25 LNatSchG
i.V.m. § 34 BNatSchG im Bereich des Vogelschutzgebiets DE 2026-401
„Barker und Wittenborner Heide“

**hier: Fachliche Stellungnahme zum Einfluss der veränderten Verkehrszahlen
für das Prognosejahr 2030 auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung**

Für den Abschnitt 4 – A 7 bis B 206 der A 20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg werden für den Bereich des Vogelschutzgebiets „Barker und Wittenborner Heide“ die Ergebnisse der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2011 (Stand November 2010, aktualisiert April 2011 im Deckblattverfahren) grundsätzlich herangezogen.

Diese Unterlage basierte auf der Verkehrsprognose für das Jahr 2020. Im Rahmen einer fachlichen Stellungnahme des Kieler Instituts für Landschaftsökologie vom 18. September 2012 wurde der Einfluss der für den Prognosehorizont 2025 ermittelten Verkehrszahlen auf die Ergebnisse der FFH-VU geprüft. Gegenüber der für 2020 prognostizierte Verkehrsmenge wurde für das Prognosejahr 2025 ein leichter Rückgang ermittelt. Dementsprechend wurde eine leicht geringere Reichweite von verkehrsbedingten Auswirkungen attestiert. Die Anwendbarkeit der Prüfergebnisse für den hier gegenständlichen Abschnitt 4 wurde bestätigt.

Das Naturschutzgebiet „Barker Heide“ wurde im Jahr 2003 erweitert. Diese Erweiterung hat keine Änderung der Natura 2000-Kulisse nach sich gezogen, daher ist sie für das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nicht relevant.

Mittlerweile liegt eine neue Verkehrsprognose für das Jahr 2030 vor. Gegenüber dem Prognosejahr 2025 wird für 2030 in dem für das Vogelschutzgebiet relevanten Bereich eine um 600 Kfz/24 h (DTVw) geringere Verkehrsbelastung prognostiziert. Die Lage des Übergangspunktes zwischen den Abschnitten 3 und 4 wurde geringfügig nach Süden verschoben.

Die Reichweite der möglichen vorhabenbedingten Auswirkungen durch **verkehrsbedingten Lärm** wird dementsprechend in einem geringen Umfang weiter zurückgehen.



Die Ausführungen zu eventuellen Auswirkungen von **verkehrsbedingten Stickstoffeinträgen** in Vogelhabitaten wurden geprüft und für nicht erheblich befunden. Dieses Ergebnis wurde im Rahmen des Rechtstreites zur planfestgestellten Teilstrecke 5 vom BVerwG bestätigt:

Urteil des 9. Senats vom 6. November 2013 - BVerwG 9 A 14.12:
Rn. 63

„Mögliche Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge werden zwar für die Heidelerche und den Neuntöter als relevant eingestuft; dies ist aber im Ergebnis unproblematisch, da der Bagatellwert von 3 % des Critical Load bei der prognostizierten Verkehrsmenge in einem Abstand von 300 m zur Trasse unterschritten wird. Damit können relevante Einträge in das mindestens 500 m entfernte Vogelschutzgebiet ausgeschlossen werden.“

Aufgrund des zwischenzeitlich ermittelten Verkehrsrückgangs für das Jahr 2030 bleibt diese Feststellung weiter gültig.

2013 wurde vorsorglich davon ausgegangen, dass die critical Loads basierte Beurteilungsmethode für Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL uneingeschränkt auf Tierhabitats übertragbar sein.

Der CL-Ansatz basiert auf einer Bilanzierung des N-Eintrags aus der Luft im Kontext der Wechselbeziehungen zwischen Boden, Vegetation, Oberflächen- und Grundwasser. CL-Werte werden daher ausschließlich im Zusammenhang mit vegetationskundlichen, bodenkundlichen und hydrologischen Fragestellungen angewendet. Der quantifizierte CL richtet sich nach der Empfindlichkeit der anfälligsten Rezeptoren des betrachteten Ökosystems bzw. des Lebensraumtyps. Ein Anstieg der N-Deposition auf einer Heide mag ein Rückgang der Flechtenart A und ihre Ablösung durch die weniger empfindliche Flechtenart B auslösen. Die Eventualität einer solchen Veränderung wird bei der Bestimmung des CL berücksichtigt. Für bodenbrütende Vögel, die nicht auf ein Vorkommen der Flechtenart A angewiesen sind, sondern lediglich eine halboffene, schwachwüchsige Vegetation benötigen, ist die Artverschiebung innerhalb der Flechtengemeinschaft nicht relevant. Es wäre daher nicht angemessen, den CL-Wert des Lebensraumtyps auf seine Brutvogelgemeinschaft zu übertragen.

Mittlerweile liegen „Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen – HPSE“ (FGSV 2014, Gelbdruck November 2014¹) vor. Darin wird Folgendes klargestellt:

„Die Habitatfunktion von Vogelhabitaten in Vogelschutzgebieten wird von den HPSE nicht abgedeckt. Für Tierarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie werden ebenfalls keine Aussagen gemacht.“ (FGSV 2014, S. XI).

Gegenüber dem Stand der verwendeten FFH-VP sind folglich keine neuen, schärferen fachwissenschaftlichen Anforderungen zu berücksichtigen.

Obwohl die HPSE für Vogelschutzgebiete nicht anzuwenden ist, wurde 2015 vorsorglich eine Berechnung der vorhabenbedingten Stickstoffeinträge unter Berücksichtigung des aktuellen Sachstands (Verkehrsprognose, Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.2 /5/, neue Lage des Übergangspunktes zwischen den Abschnitten 3 und 4) durchgeführt (Gutachten TÜV-Nord, August 2015).

¹ In diesem „Stickstoffleitfaden Straße“ wurden im Zeitraum 2013-2014 von einem Arbeitskreis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die Ergebnisse des Forschungsvorhabens des BMVBS (2013) für die Anwendungspraxis aufgearbeitet.



Diese Berechnung zeigt, dass die vorhabenbedingten N-Einträge in das Vogelschutzgebiet weit unterhalb des Abschneidekriteriums FGSV 2014 liegen. Das bisherige Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung bleibt daher unverändert gültig.

Das Vorhaben A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt 4 A 7 bis B 206 löst weder isoliert noch in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des DE 2026-401 „Barker und Wittenborner Heide“ aus.

A. Garniel

Dr. Annick Garniel