

Artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung

Ortsumgehung Schwarzenbek

Streckenabschnitt II (Zubringer Nord bis K 17)

PLANFESTSTELLUNG

Deckblatt

überarbeitete Fassung

Planfeststellungsunterlage vom 30.10.2017

Auftraggeber:

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Niederlassung Lübeck
Jerusalemsberg 9
23568 Lübeck

Landesbetrieb
Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein



Auftragnehmer:

Landschaftsplanung Jacob
Ochsenzoller Straße 142a
22848 Norderstedt

LANDSCHAFTSPLANUNG JACOB
Freie Landschaftsarchitektin bdla



Bearbeitet von:

Planula
Planungsbüro für Naturschutz und Landschaftsökologie
Neue Große Bergstraße 20
22767 Hamburg



Bearbeiter:

Dipl.-Biologin Danja Kölln

Hamburg 06.02.2017

ergänzt am 06.10.2017

ergänzt am 13.03.2018

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Fragestellung.....	2
2	Prüfung der zumutbaren Alternativen	2
2.1	Auswahl und Beschreibung der geprüften Alternativen der Trassenfindung .	2
2.2	Darstellung der artenschutzrechtlichen Konflikte	4
3	Sicherung des Erhaltungszustands der betroffenen Arten und FCS-Maßnahmen	6
3.1	Haselmaus.....	6
4	Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	8
4.1	Schwere der Konflikte aus artenschutzfachlicher Sicht	8
4.2	Bedeutung des Vorhabens aus Sicht des öffentlichen Interesses einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Belange.....	8
4.3	Abwägungsergebnis.....	9
5	Fazit.....	9
6	Literatur und Quellen	10

1 Anlass und Fragestellung

Aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt sowie der Neufassung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 20. Januar 2005 ist es erforderlich, die Ortsumgehung Schwarzenbek (Kreis Herzogtum Lauenburg) im Zuge der B 209 / B 404 fortzuführen und u. a. den Streckenabschnitt II zwischen dem Abzweig des Zubringers Nord und der K 17 zu realisieren.

Bei dem Bau der Ortsumgehung Schwarzenbek kommt es absehbar zur Verwirklichung unvermeidbarer artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (vgl. Artenschutzfachbeitrag, Materialband 3), die eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich machen. Die artenschutzrechtliche Bewertung der Sachverhalte wurde in enger Abstimmung mit dem LLUR vorgenommen.

Im Artenschutzfachbeitrag wurde der Bestand der artenschutzrechtlich relevanten Arten ermittelt und die Konfliktpotenziale aufgezeigt, die durch die Verwirklichung der Ortsumgehung Schwarzenbek entstehen. Hierbei wurden alle Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung potenzieller Zugriffsverbote berücksichtigt. Im Ergebnis der Prüfung verbleiben folgende unvermeidbare Zerstörungen bzw. Beschädigungen von insgesamt fünf Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus durch vorzunehmende Knickdurchbrüche (vgl. Anlage 12.1):

- Verlust von max. zwei Haselmausrevieren durch die zu realisierenden Knickdurchbrüche am geplanten Kreisverkehr an der K17 Grabauer Straße (vgl. Konfliktbereich K 15 Ar, Bau-km 4+100).
- Verlust eines Haselmausrevieres am Redder Im Strange an der geplanten und als Querungshilfe für Fledermäuse konzipierten Fußgängerbrücke (vgl. K 8a Ar, Bau-km 2+000).
- Beschädigung eines Revieres im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG durch die Entnahme von Knickstrukturen östlich des Zubringer Nord (K 3 Ar, Bau-km 1+300) sowie
- Beschädigung eines Revieres an der B207 Möllner Straße (K 11 Ar, Bau-km 2+900).

In diesen Bereichen ist die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang trotz nahegelegener, geeigneter und unbesetzter Strukturen vorsorglich als nicht mehr gesichert anzusehen.

In der vorliegenden Unterlage erfolgt daher auf der Grundlage der vorliegenden Daten die Prüfung, ob die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Ausnahme gemäß § 45 (7) BNatSchG vorliegen.

2 Prüfung der zumutbaren Alternativen

2.1 Auswahl und Beschreibung der geprüften Alternativen der Trassenfindung

Im Rahmen der Voruntersuchung zur Bestimmung der Linienführung gemäß § 16 FStrG sind verschiedene Varianten der Trassenführung für die geplante Ortsumgehung untersucht worden. (vgl. Anlage 1, Erläuterungsbericht, LBV-SH LÜBECK 2009). Um die umweltverträglichste Lösung zu ermitteln, wurden neben weiteren planungsrelevanten Kriterien wie Agrarstruktur, Forstwirtschaft, Städtebau und Wirtschaftlichkeit auch Gesichtspunkte des Natur- und Landschaftsschutzes berücksichtigt. Hierbei waren u.a. folgende naturschutzfachliche Zwangspunkte zu berücksichtigen:

- Der Sachsenwald und das Feuchtgebiet der Schwarzen Au sind unantastbar, die Verbindung zwischen Autal und Wald ist zu erhalten,
- Der parallel zur Gemeindegrenze Schwarzenbek / Grove verlaufende Redder ist zu erhalten, ebenso wie die Anbindung des Redders an das nördlich anschließende dichte Knicknetz,
- Diagonaldurchschneidung landwirtschaftlicher Fläche ist zu vermeiden,
- städtebauliche Entwicklungsflächen nach Norden sind zu erhalten.

Darüber hinaus wurde zusätzlich die Nullvariante, somit die Beibehaltung des Ist-Zustandes, und eine Ausbauvariante der B 404 (Bismarckstraße) untersucht. Beide Varianten wurden aufgrund ihrer starken Eingriffsintensität in die angrenzende Wohnbebauung, einer zu hohen Verkehrsbelastung des Stadtkerns sowie einer erheblichen Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern verworfen.

Im Rahmen der Voruntersuchung zur Linienbestimmung wurden die Varianten F3, G3 und G4 unter Berücksichtigung der benannten Vorgaben detaillierter untersucht. Hieraus wurde die Wahllinie G3/G4 erarbeitet und in Abstimmung mit Landschaftsplanern weiter optimiert (vgl. Anlage 1, Erläuterungsbericht, LBV-SH LÜBECK 2009).

Die aktuell vorliegende Linienführung der Variante G3/G4 ist somit das Ergebnis umfangreicher Abstimmungen zwischen den Akteuren unter Beachtung o.g. Zwangspunkte.

Nach Abwägung aller planungsrelevanten Belange erfolgte hierauf am 20.06.1986 mit dem Schreiben 20/40.10.81.1207/9 SH die Linienbestimmung durch den Bundesverkehrsminister und die Verankerung der vorliegenden Trassenführung in den aktuell rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Schwarzenbek.

Da es sich bei der vorliegenden Planung zur Ortsumgehung Schwarzenbek um die Fortführung des ersten Streckenabschnitts mit Anschluss im Bereich des Zubringers Nord handelt, ergeben sich keine grundlegenden Alternativen für den Streckenabschnitt. Er ist zumindest in seinem groben Verlauf am nördlichen Siedlungsrand von Schwarzenbek bis zur Einmündung in die K 17 vorgegeben. Zufriedenstellende, aus Sicht des Artenschutzes bessere Alternativlösungen sind nicht vorhanden.

Durch eine Prüfung des Trassenverlaufs im Detail konnte insbesondere der Knickverlust deutlich reduziert werden. So erfolgte entgegen dem ersten Bauvorentwurf eine parallele Ausrichtung der Trasse an dem etwa 450 m langen Redder entlang der Grenze zwischen der Stadt Schwarzenbek und der Gemeinde Grove zwischen Grover Weg und der B 207. Auf diese Weise konnte ein Verlust dieses Grenzknicke und damit auch eine Zerschneidung des Biotopverbundes vermieden werden.

Knickdurchbrüche sind hingegen aufgrund des im Plangebiet dicht ausgeprägten Knicknetzes und der straßenbautechnischen Anforderungen unumgänglich. Diese konnten insgesamt durch eine leichte Verschiebung der Trasse am Grover Weg und nordöstlich des Gewerbe- und Wohngebietes Lupus-Park sowie durch eine Optimierung der Lage der geplanten Wendekehren für den landwirtschaftlichen Verkehr reduziert werden.

Ebenso wurde für die Bauphase ein größtmöglicher Schutz vorhandener Gehölzstrukturen festgelegt (Maßnahme S 3). Zahlreiche weitere Minderungsmaßnahmen, u.a. die Berücksichtigung und Schonung ökologisch wertvoller Bereiche während der Bauphase, insbesondere des Redders am Weg Im Strange, sind der Anlage 12.0 zu entnehmen.

Entsprechend dem allgemeingültigen Vermeidungsgrundsatz ist davon auszugehen, dass mit dem Knickschutz zugleich die auf eine größtmögliche Schonung der Haselmauspopulation abzielende Vorhabenvariante realisiert wird. Aufgrund der gegebenen Raumstruktur in einer gleichartig gestalteten Landschaft und weiteren für Haselmäuse (und weitere Arten) geeigneten Habitatstrukturen sowie unter Berücksichtigung oben benannter Zwangspunkte ist davon auszugehen, dass auch bei Verlegung der Trasse keine aus artenschutzrechtlicher Sicht grundsätzlich bessere Lösung, d.h. mit geringeren unvermeidbaren Konflikten, bzgl. der Haselmaus erreicht werden kann.

2.2 Darstellung der artenschutzrechtlichen Konflikte

Die Trassenführung ist durch o.g. Zwangspunkte weitgehend vorgegeben, durch kleinräumige Anpassungen und Verschiebungen wurde der Knickverlust auf das notwendige Maß reduziert. Alternativen, die nicht ebenfalls zu gleichartigen oder schwerwiegenderen artenschutzrechtlichen Konflikten führen, sind nicht gegeben. Zur Vermeidung von Tötungen von Haselmäusen im Rahmen der Knickentnahme ist eine Bauzeitenreglung mit einer zeitlich gestaffelten Umsetzung (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, Materialband 3) sowie einer Umweltbaubegleitung durch einen Fachgutachter vorgesehen.

Die Zerstörung von drei und Beschädigung von zwei Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus ist im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens nicht weiter vermeidbar. Zumutbare Alternativen sind nicht gegeben bzw. aus nachfolgenden Gründen nicht zielführend:

K17 Grabauer Straße (vgl. Konfliktbereich K 15 Ar, Bau-km 4+100, Anlage 12.1): Verlust von max. zwei Haselmausrevieren durch die unvermeidbaren Knickdurchbrüche am geplanten Kreisverkehr

Der gesetzlich vorgezeichnete Weg über CEF-Maßnahmen am geplanten Kreisverkehr an der K17 ist aufgrund der zukünftig geplanten Fortführung der Ortsumgehung (Streckenabschnitt III) nach Süden und der Ortsrandlage nicht zielführend. Wirksame CEF-Maßnahmen mit räumlichem Bezug zur betroffenen lokalen Population wären hier nur sinnvoll im Bereich des geplanten Streckenabschnitts III der Ortsumgehung umzusetzen. Bei Fortführung der Baumaßnahme entstünden hier neue artenschutzrechtliche Konflikte.

Redder Im Strange (vgl. K 8a Ar, Bau-km 2+000): Verlust eines Haselmausrevieres an der geplanten und als Querungshilfe für Fledermäuse konzipierten Fußgängerbrücke.

Am Weg Im Strange entstehen durch die Anlage der Heckenbrücke und die Kappung von Leitstrukturen zur Verhinderung von Fledermauskollisionen konkurrierende und unvermeidbare artenschutzinterne Konflikte. Im Bereich des Redders liegen trassenquerend drei tradierte Flugrouten von Zwerg- und Breitflügelfledermäusen (vgl. Materialband 2). Zur Vermeidung von signifikanten Tötungen durch Fahrzeugkollisionen ist die Anlage einer Querungshilfe vorgesehen. Hierzu werden u.a. die auf die Trasse zuführenden Knicks abschnittsweise entfernt (vgl. Maßnahme V 9 Ar) und somit vorhandene Leitstrukturen unterbrochen. Gleichzeitig wird die in diesem Bereich geplante Fußgängerbrücke als Heckenbrücke und damit als zukünftige Querungshilfe ausgestaltet (Maßnahme V 4a Ar) und durch neue zuführende Leitstrukturen ergänzt (V/A 10 Ar + FCS). Für die artenschutzrechtlich erforderliche Maßnahme „Heckenbrücke“ ist die Inanspruchnahme eines Haselmausrevieres am Redder Im Strange unvermeidbar.

Die Anlage einer Querungshilfe ist unabdingbar und planungstechnisch nur im vorgesehenen Bereich realisierbar, da die Trasse hier in Troglage verläuft und die Fußwegeanschlüsse wegen der Rampenlängen und –steigungen die Brückenlage vorgeben. Durch den Umbau der Leitstrukturen und die Anlage der Querungshilfe wird sichergestellt, dass die Arten nach Fertigstellung der Trasse nicht mehr ihren tradierten Flugrouten folgen, sondern die Heckenbrücke zur Querung der geplanten Trasse nutzen. Auf diese Weise wird das Risiko systematischer Tötungen durch Fahrzeugkollisionen, die Auswirkungen auf die Erhaltungszustände der lokalen Populationen haben könnten, reduziert.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Haselmaus durch Verlust eines einzelnen Revieres ist nicht abzuleiten. Im verbleibenden Knickbereich am Redder Im Strange stehen weitere geeignete und unbesetzte Strukturen zur Anlage neuer Reviere zur Verfügung. Baubedingte Tötungen werden durch o.g. Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen.

Schlussfolgernd ist hier die Sicherung der Erhaltungszustände der lokalen Populationen der Zwerg- und Breitflügelfledermaus und somit der Bau der Fledermausquerungshilfe den Belangen des Schutzes einer einzelnen Fortpflanzungsstätte der Haselmaus vorzuziehen.

Am Zubringer Nord (K 3 Ar, Bau-km 1+300) und an der B207 Möllner Straße (K 11 Ar, Bau-km 2+900): Beschädigung je eines Reviers der Haselmaus

Am Zubringer Nord und an der Möllner Straße werden jeweils lediglich Teile des Reviers von je einem Individuum in Anspruch genommen. Durch die kleinflächige Inanspruchnahme verbleiben im selben Knick und damit im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang ausreichend unbesetzte Strukturen für die Individuen vorhanden, um die zeitliche Lücke bis zur Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen in diesem Bereich (u.a. V/A 5 Ar + FCS, V/A 7 Ar + FCS, Anlage 12.0) zu kompensieren. CEF-Maßnahmen sind hier nicht erforderlich.

Vermeidung des Eintretens weiterer artenschutzrechtlicher Konflikte im Bezug auf Europäische Vogelarten

Die zeitlich gestaffelte Knickentnahme zur Vermeidung von Tötungen der Haselmaus könnte artenschutzrechtliche Konflikte mit Arten der Europäischen Brutvögel auslösen. Potenziell könnte sich die Attraktivität der gerodeten Knickwälle als Brutplatz für Bodenbrüter des Offenlandes erhöhen oder es könnten Gehölzbrüter die Knickabschnitte wieder besiedeln, wenn die Rodung der Stubben nicht im selben Jahr wie das Herunternehmen des Knicks erfolgt und die Strukturen wieder dichter aufwachsen. Bei Aufnahme der Bautätigkeiten innerhalb der Brutzeit wäre so ein Eintreten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch Zerstörung von Nestern und Eiern oder Tötungen von nicht flüggen Jungvögeln potenziell möglich.

Im Rahmen der Kartierung konnten keine bodenbrütenden Vogelarten (z.B. Rebhuhn, Feldlerche, vgl. Materialband 2) im Einzugsbereich der vorzunehmenden Knickdurchbrüche in den Konfliktbereichen K 3 Ar, K 8 Ar, K 11 Ar und K 15 Ar (Anlage 12.1) festgestellt werden. Auch wenn die nachgewiesenen Arten jedes Jahr neue Nistplätze besetzen, ist eine Aufnahme des Brutgeschehens an den neu entstehenden offenen Stellen in den Konfliktbereichen K 8 Ar, K 11 Ar und K 15 Ar unwahrscheinlich. Alle drei Abschnitte befinden sich im unmittelbaren Einflussbereich größerer Straßen (K 11 Ar, B 207, Möllner Straße und K 15 Ar, K17, Grabauer Straße) oder gut frequentierter Fuß- und Wirtschaftswege (K 8 Ar, Redder im Strange). Die

durch die Rodung ungeschützten, offenen Bereiche besitzen durch diese Einwirkung von Lärm und Bewegung nur eine sehr geringe Attraktivität als Brutplatz.

Der Konfliktbereich K 3 Ar liegt geschützter und ist weniger durch Störungen vorbelastet. In diesem Bereich ist u.a. zur Vermeidung von Tötungen von Fledermäusen das Aufsetzen von Bodenwällen vorgesehen (vgl. Maßnahme V/M 6 Ar, Anlage 12.2). Bei einem Baubeginn dieser Maßnahme vor Beginn der Brutzeit im März und kontinuierlichem Bauablauf bis zur Beseitigung der Knickwälle ist auch im Konfliktbereich K 3 Ar eine Aufnahme des Brutgeschehens auf oder am Fuß des Knickwalls unwahrscheinlich. Sollten die Aufnahme der Bautätigkeiten nicht entsprechend erfolgen, sind vor Beginn der Brutzeit geeignete Vergrämungsmaßnahmen (wie z.B. das Aufstellen von Flatterbändern) umzusetzen. Art und Umfang der Maßnahmen sind im Rahmen der Umweltbaubegleitung mit einem Fachgutachter auf die örtlichen Gegebenheiten abzustimmen und umzusetzen.

Erfolgen das Entfernen der Gehölzstrukturen und die anschließenden Bodenarbeiten nicht innerhalb derselben Vegetationsperiode ist im Rahmen der Umweltbaubegleitung der Bereich der Knickdurchbrüche an allen vier Konfliktbereichen (K 3 Ar, K 8 Ar, K 11 Ar und K 15 Ar, Anlage 12.1) vor Beginn der Brutzeit zu kontrollieren und der sich ggf. entwickelte Aufwuchs (neu austreibende Gehölze, Etablierung von Gräsern und Stauden) zu entfernen. Die Höhe der Stubben sollte dabei nicht mehr als eine Handbreit über dem Boden betragen. Hierdurch wird zum einen die Wiederansiedlung von gehölzbrütenden Arten verhindert und zum anderen der deckungsarme Zustand der Offenstellen erhalten und somit, wie oben beschrieben, die Attraktivität als Brutplatz für Bodenbrüter herabgesetzt.

3 Sicherung des Erhaltungszustands der betroffenen Arten und FCS-Maßnahmen

3.1 Haselmaus

Als naturschutzfachliche Ausnahmevoraussetzung ist gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG darzulegen, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet nicht verschlechtert. Zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes bzw. der Wiederherstellungsaussichten des günstigen Erhaltungszustandes sind FCS-Maßnahmen vorzusehen.

Der Erhaltungszustand der Haselmaus in Schleswig-Holstein (Berichtszeitraum 2007-2012) ist in seiner Gesamtbewertung für die zu betrachtende kontinentale Region als „ungünstig - unzureichend“ mit stabilem Trend eingestuft.

Insgesamt sind die Zerstörung von maximal drei und die Beschädigung von zwei Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens unvermeidbar. Die geplanten Maßnahmen zum Eingriffsausgleich (vgl. Anlage 12.0) beinhalten zahlreiche Maßnahmen, die zum Schutz und zur Entwicklung von Haselmauslebensräumen und damit zur Sicherung und Verbesserung des Erhaltungszustands der betroffenen lokalen Population geeignet sind.

Als FCS-Maßnahmen anzurechnen sind die Maßnahmen A/E 2 Ar + FCS, A 3 Ar + FCS, A 6 Ar + FCS, A/E 7 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar + FCS, A 10 Ar + FCS, M/A 1 Ar + FCS, V/A 5 Ar + FCS, V/A 7 Ar + FCS, V/A 8 Ar + FCS, V/A 10 Ar + FCS, V/A 11 Ar + FCS und V/A 13 Ar + FCS (vgl. Anlage 12.0).

Gehölzgruppen und die Entwicklung von Waldbeständen mit Saumzonen vorgesehen. Die Knicks und Gehölzgruppen werden aus regionaltypischen Arten zusammengesetzt, Haselnuss und zahlreiche beerentragende Gehölze bilden hier eine gute Nahrungsgrundlage für die Haselmaus. Insgesamt entstehen durch die Maßnahmen rund 4,5 ha für die Haselmaus geeigneter Lebensräume, darunter rund 850 m neue Knickstrukturen durch die Maßnahmen V/A 8 Ar + FCS, A 3 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar+ FCS und A 10 Ar + FCS (vgl. Anlage 12.0). Da sich die geplanten Pflanzungen im Wirkradius der Haselmausvorkommen des Untersuchungsgebietes befinden, ist davon auszugehen, dass die Gehölzneuanlagen eine Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population gewährleisten.

Für lineare Habitate existieren bislang kaum Studien zur Ermittlung der Aktionsraumgröße und Siedlungsdichte sowie des daraus abzuleitenden Ausgleichsbedarfs. Im Artensteckbrief des Landes Nordrhein-Westfalen (Fachinformationssystem Geschützte Arten in NRW) wird der Ausgleichsbedarf für die Haselmaus im Rahmen der Anlage von strukturreichen Waldmänteln pro beeinträchtigtem Revier mit 70 m Waldrandlänge angegeben. Der im Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der Bundesautobahn A 20 angewandte Ansatz von 50 m reichstrukturierter Knick pro Haselmaus wurde im Urteil vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 9 A 14.12) nicht beanstandet. Im Verhältnis zu den o.g. quantitativen Ansätzen in Verbindung mit [den Vorgaben im Merkblatt des LLUR \(2018\)](#) und der fachgutachterlichen Einschätzung wird ein Ausgleichsbedarf von 100 m geeigneter Strukturen pro Individuum angesetzt.

Somit ist bei einer Zerstörung bzw. Beeinträchtigung von maximal fünf Revieren der Haselmaus durch den Neubau der Trasse von einem Ausgleichsbedarf von 500 m geeigneter Haselmauslebensräume auszugehen. Die im Rahmen der FCS-Maßnahmen vorgesehene Neuanlage von rund 4,5 ha für die Haselmaus geeigneter Lebensräume, darunter rund 850 m neue Knickstrukturen im räumlichen Umfeld der betroffenen Population ist somit als ausreichend anzusehen, um die bau- und anlagebedingten Verluste auszugleichen. Eine Sicherung und Verbesserung des Erhaltungszustands der Populationen der Art ist durch Anreicherung geeigneter Habitate, durch Vergrößerung des besiedelbaren Areals und durch Schaffung neuer Nahrungsgrundlagen gewährleistet. Überlebenschance und Fortpflanzungserfolg der Populationen werden gesteigert.

Hierbei erlangen auch Maßnahmen im unmittelbaren Trassenumfeld ihre vollumfängliche Wirksamkeit für die Haselmaus. Für die Art ist das Vorhandensein geeigneter Habitate, wie z.B. unterholzreicher, dichter Knicks mit den erforderlichen Nahrungspflanzen das wesentliche Kriterium für ein Vorkommen. Hierbei werden, wie neuere Untersuchungen belegen (z.B. SCHULZ et al. (2012), LANG & KIEPE (2011)), auch geeignete Habitate entlang von vielbefahrenen Straßen genutzt. Da die stark deckungsliebende Art mit kleinem Aktionsradius keine regelmäßigen Wanderungen unternimmt, ist keine betriebsbedingte systematische über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Gefährdung durch die Trassennähe abzuleiten (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungen), Materialband 3). Auch lässt sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Empfindlichkeit der Art während der relevanten Zeiten gegenüber Schall, Licht, Erschütterungen oder Bewegungen belegen, so dass sich auch nach Inbetriebnahme der Trasse keine betriebsbedingten Störungen zu relevanten Zeiten mit erheblichen Auswirkungen auf die lokale Population ableiten lassen (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungen), Materialband 3).

Durch die benannten Maßnahmen wird sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Population trotz unvermeidbarer Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht

Hierdurch sind in unmittelbarer Nähe zum Vorhabenbereich und mit Bezug zur lokalen Population Neuanlagen und Bepflanzungen von Knicks, die Entwicklung von Ruderalfluren mit Gehölzgruppen und die Entwicklung von Waldbeständen mit Saumzonen vorgesehen. Die Knicks und Gehölzgruppen werden aus regionaltypischen Arten zusammengesetzt, Haselnuss und zahlreiche beerentragende Gehölze bilden hier eine gute Nahrungsgrundlage für die Haselmaus. Insgesamt entstehen durch die Maßnahmen rund 4,5 ha für die Haselmaus geeigneter Lebensräume, darunter rund 850 m neue Knickstrukturen durch die Maßnahmen V/A 8 Ar + FCS, A 3 Ar + FCS, A 8 Ar + FCS, A/E 9 Ar+ FCS und A 10 Ar + FCS (vgl. Anlage 12.0). Da sich die geplanten Pflanzungen im Wirkradius der Haselmausvorkommen des Untersuchungsgebietes befinden, ist davon auszugehen, dass die Gehölzneuanlagen eine Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population gewährleisten.

Für lineare Habitate existieren bislang kaum Studien zur Ermittlung der Aktionsraumgröße und Siedlungsdichte sowie des daraus abzuleitenden Ausgleichsbedarfs. Im Artensteckbrief des Landes Nordrhein-Westfalen (Fachinformationssystem Geschützte Arten in NRW) wird der Ausgleichsbedarf für die Haselmaus im Rahmen der Anlage von strukturreichen Waldmänteln pro beeinträchtigtem Revier mit 70 m Waldrandlänge angegeben. Der im Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der Bundesautobahn A 20 angewandte Ansatz von 50 m reichstrukturierter Knick pro Haselmaus wurde im Urteil vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 9 A 14.12) nicht beanstandet. Im Verhältnis zu den o.g. quantitativen Ansätzen in Verbindung mit der fachgutachterlichen Einschätzung wird ein Ausgleichbedarf von 100 m geeigneter Strukturen pro Individuum angesetzt.

Somit ist bei einer Zerstörung bzw. Beeinträchtigung von maximal fünf Revieren der Haselmaus durch den Neubau der Trasse von einem Ausgleichsbedarf von 500 m geeigneter Haselmauslebensräume auszugehen. Die im Rahmen der FCS-Maßnahmen vorgesehene Neuanlage von rund 4,5 ha für die Haselmaus geeigneter Lebensräume, darunter rund 850 m neue Knickstrukturen im räumlichen Umfeld der betroffenen Population ist somit als ausreichend anzusehen, um die bau- und anlagebedingten Verluste auszugleichen. Eine Sicherung und Verbesserung des Erhaltungszustands der Populationen der Art ist durch Anreicherung geeigneter Habitate, durch Vergrößerung des besiedelbaren Areals und durch Schaffung neuer Nahrungsgrundlagen gewährleistet. Überlebenschance und Fortpflanzungserfolg der Populationen werden gesteigert.

Hierbei erlangen auch Maßnahmen im unmittelbaren Trassenumfeld ihre vollumfängliche Wirksamkeit für die Haselmaus. Für die Art ist das Vorhandensein geeigneter Habitate, wie z.B. unterholzreicher, dichter Knicks mit den erforderlichen Nahrungspflanzen das wesentliche Kriterium für ein Vorkommen. Hierbei werden, wie neuere Untersuchungen belegen (z.B. SCHULZ et al. (2012), LANG & KIEPE (2011)), auch geeignete Habitate entlang von vielbefahrenen Straßen genutzt. Da die stark deckungsliebende Art mit kleinem Aktionsradius keine regelmäßigen Wanderungen unternimmt, ist keine betriebsbedingte systematische über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Gefährdung durch die Trassennähe abzuleiten (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungen), Materialband 3). Auch lässt sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Empfindlichkeit der Art während der relevanten Zeiten gegenüber Schall, Licht, Erschütterungen oder Bewegungen belegen, so dass sich auch nach Inbetriebnahme der Trasse keine betriebsbedingten Störungen zu relevanten Zeiten mit erheblichen Auswirkungen auf die lokale Population ableiten lassen (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungen), Materialband 3).

Durch die benannten Maßnahmen wird sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Population trotz unvermeidbarer Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht verschlechtert. Einer Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der landesweiten Haselmauspopulation steht das Vorhaben nicht entgegen. Durch die Sicherungsmaßnahmen für den Erhalt der betroffenen Populationen der Haselmaus kann den naturschutzfachlichen Ausnahmekriterien somit entsprochen werden.

4 Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

4.1 Schwere der Konflikte aus artenschutzfachlicher Sicht

Insgesamt ist von der unvermeidbaren Zerstörung von maximal drei Revieren und der Beschädigung von zwei Revieren der Haselmaus nur ein kleiner Teil der lokalen Population betroffen. Im intensiv untersuchten 200 m Radius um die Trasse konnten insgesamt ca. 25-30 Reviere der Art festgestellt werden (vgl. Materialband 3). Im nördlichen und östlichen Umfeld des Untersuchungsraums sind ähnlich geartete und in gleicher Weise geeignete Habitate vorhanden, so dass davon auszugehen ist, dass diese in gleicher Weise besiedelt und ebenfalls der lokalen Population zuzurechnen sind.

Zudem werden baubedingte Tötungen der Art (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, Materialband 3) durch entsprechende Maßnahmen vermieden. Bis zur Wirksamkeit der vorgesehenen FCS-Maßnahmen verbleiben aber auch im Umfeld der betroffenen Reviere nachweisbar unbesetzte geeignete Strukturen, die von betroffenen Individuen genutzt werden können, so dass eine vorhabenbedingte Verschlechterung oder Behinderung der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Population sowohl im Umfeld der Maßnahme und als auch in der zu betrachtenden biogeografischen Region Schleswig-Holsteins ausgeschlossen werden kann.

Insgesamt ist daher von einer geringen Schwere des artenschutzrechtlichen Konfliktes auszugehen.

4.2 Bedeutung des Vorhabens aus Sicht des öffentlichen Interesses einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Belange

Derzeit laufen alle Hauptverkehrsstraßen im Zentrum von Schwarzenbek zusammen: Die Bundesstraßen B 207 und B 404, die Landesstraße L 219 sowie die Kreisstraße K 17. Dies bringt ein hohes Verkehrsaufkommen mit sich, das ein Sicherheitsrisiko insbesondere für die schwachen Verkehrsteilnehmer (wie spielende Kinder, Fußgänger und Radfahrer) und eine große Lärmbelästigung sowie Schadstoffbelastung für die Menschen im Siedlungsbereich von Schwarzenbek darstellt. So ist es insbesondere aus Gründen der Sicherheit, der Verbesserung der Wohnsituation und der besseren Abwicklung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt erforderlich, die Ortsumgehung Schwarzenbek im Zuge der B 209/ B 404 fortzuführen und damit einen erheblichen Anteil des Verkehrs in einen Bereich außerhalb dichter Besiedlung umzuleiten und infolgedessen dort die Lärm- und Abgasimmissionen zu vermindern. Damit erfüllt der Antragsteller das Ziel der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 18. Februar 2002, nach der Lärmkarten und Lärmaktionspläne (Lärminderungspläne) zu erstellen sind.

Auch aufgrund des weit vorangeschrittenen Planungsstandes und der Tatsache, dass der Streckenabschnitt I der Ortsumgehung von der B 404 Bereich Radekamp bis zum zeitgleich

realisierten Zubringer Nord bereits gebaut und 1997 in Betrieb genommen wurde, ist der Weiterbau der Ortsumgehung dringend erforderlich.

Der Streckenabschnitt II besitzt aufgrund seiner entlastenden Wirkung für den Stadtkern auch ohne den noch nicht realisierten Abschnitt III einen eigenen Verkehrswert. So weist z.B. das Teilstück zwischen der B 207 und K 17 gemäß den Verkehrsuntersuchungen von MASUCH & OLBRISCH (2007) den höchsten prognostizierten DTV-Wert auf. Auch muss der Verkehr aus den vorhandenen Gewerbegebieten an der B 207 und K 17 zur A 24 nicht mehr über das Stadtzentrum laufen.

Die B 404 und die B 207 dienen des Weiteren bei Sperrungen der A 24 als Bedarfsumleitungsstrecke zwischen den Anschlussstellen Schwarzenbek/Grande und Talkau und auch in diesen zunehmend häufiger eintretenden Fällen der Entlastung der Innenstadt.

Zudem dient die Realisierung der Nordostumgehung Schwarzenbek der Erfüllung des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen (Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes) und ist deshalb im Bundesverkehrswegeplan 2003 sowie gemäß Beschluss 2016 im „Bundesverkehrswegeplan 2030“ mit „Vordringlichem Bedarf“ eingestuft und somit grundsätzlich mit zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses verbunden.

4.3 Abwägungsergebnis

Als Ergebnis der Ausnahmeprüfung ergibt sich, dass für die Verwirklichung der Ortsumgehung Schwarzenbek aufgrund

- der Sicherstellung der Nichtverschlechterung des Erhaltungszustandes der Haselmaus durch gezielte FCS-Maßnahmen,
- des Fehlens zumutbarer Alternativen ohne weitere artenschutzrechtliche Konflikte und
- des Vorliegens von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses

die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Ausnahme von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG für die betroffenen Reviere der Haselmaus vorliegen.

5 Fazit

Da zwingende Gründe des öffentlichen Interesses vorliegen, die für die Umsetzung des Vorhabens sprechen, keine zumutbaren Alternativen gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Haselmaus in Schleswig-Holstein bei Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und FCS-Maßnahmen vorhabenbedingt nicht verschlechtern wird, liegen die artenschutzrechtlichen Ausnahmevoraussetzungen für den Neubau des Streckenabschnitts II der Ortsumgehung Schwarzenbek vor.

Eine Abweichung von den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist daher gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zulässig.

6 Literatur und Quellen

- BVERWG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14. 12 (*Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Bundesautobahn A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westliche Weede*)
- LANG, J. & K. KIEPE (2011). Straßenränder als Ausbreitungssachse für die Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*). In Hessische Faunistische Briefe 30 (4): 49-54; Darmstadt
- LANUV NRW (2014): Infosysteme und Datenbanken: *Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen. Artensteckbrief Haselmaus*. Internetseite aufgerufen am 16.12.2016, 8:40 h.
<http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe/saeugetiere/kurzbeschreibung/6549>
- LBV-SH – LANDESBETRIEB STRAßENBAU UND VERKEHR SCHLESWIG-HOLSTEIN (2016): Beachtung des Artenschutzrechts bei der Planfeststellung – Aktualisierung mit Erläuterungen und Beispielen (in Zusammenarbeit mit dem KfL und dem LLUR), 85 S. + Anlagen.
- LBV-SH LÜBECK (2009): Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Schwarzenbek Streckenabschnitt II (Zubringer Nord bis K 17), 30. S. – Anlage 1
- LLUR – LANDESAMT FÜR LANDWIRTSCHAFT, UMWELT UND LÄNDLICHE RÄUME SCHLESWIG-HOLSTEIN (2018): *Haselmaus (Muscardinus avellanarius) – Merkblatt zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Haselmaus bei Vorhaben in Schleswig-Holstein, 27 S.*
- MASUCH + OLBRISCH (2007): Ergänzende Verkehrsuntersuchung für die Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II, Zubringer Nord bis K 17.
- SCHULZ, B., S. EHLERS, J. LANG & S. BÜCHNER (2012): Hazel dormice in roadside habitats. In PECKIANA Volume 8 (2012), S. 49 – 55

6 Literatur und Quellen

- BVERWG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14. 12 (*Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Bundesautobahn A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westliche Weede*)
- LANG, J. & K. KIEPE (2011). Straßenränder als Ausbreitungssachse für die Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*). In Hessische Faunistische Briefe 30 (4): 49-54; Darmstadt
- LANUV NRW (2014): Infosysteme und Datenbanken: *Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen. Artensteckbrief Haselmaus*. Internetseite aufgerufen am 16.12.2016, 8:40 h.
<http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe/saeugetiere/kurzbeschreibung/6549>
- LBV-SH – LANDESBETRIEB STRAßENBAU UND VERKEHR SCHLESWIG-HOLSTEIN (2016): Beachtung des Artenschutzrechts bei der Planfeststellung – Aktualisierung mit Erläuterungen und Beispielen (in Zusammenarbeit mit dem KfL und dem LLUR), 85 S. + Anlagen.
- LBV-SH LÜBECK (2009): Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Schwarzenbek Streckenabschnitt II (Zubringer Nord bis K 17), 30. S. – Anlage 1
- MASUCH + OLBRISCH, 2007: Ergänzende Verkehrsuntersuchung für die Ortsumgehung Schwarzenbek, Streckenabschnitt II, Zubringer Nord bis K 17.
- SCHULZ, B., S. EHLERS, J. LANG & S. BÜCHNER (2012): Hazel dormice in roadside habitats. In PECKIANA Volume 8 (2012), S. 49 – 55