

# DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs und –Bau GmbH

Im Auftrag der

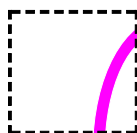


## Freien und Hansestadt Hamburg

### B 4/B 75 Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße Hamburg

Unterlage 12.5

Artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung



**GFN**  
**GESELLSCHAFT**  
**FÜR FREILANDÖKOLOGIE**  
**UND NATURSCHUTZPLANUNG MBH**

Adolfplatz 8  
24105 Kiel

0431 / 800 94 80 Tel.  
0431 / 800 94 79 Fax  
Email: kiel@gfnmbh.de  
Internet: www.gfnmbh.de



**KIELER INSTITUT FÜR**  
**LANDSCHAFTSÖKOLOGIE –**  
**Dr. U. Mierwald**

Rendsburger Landstraße 355  
24111 Kiel

0431 / 6913700 Tel.  
0431 / 6913701 Fax  
Email: kifl@kifl.de  
Internet: www.kifl.de

# **B4/B 75 Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße Hamburg**

## **Unterlage 12.5**

### **Artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung**

Auftraggeber:

DEGES  
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH  
Zimmerstraße 54, 10117 Berlin

Verfasser:

GFN - GESELLSCHAFT FÜR FREILANDÖKOLOGIE UND NATURSCHUTZPLANUNG MBH  
KifL - KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE

Projektleitung:

Dipl. Biol. C. Martin, GFN mbH  
Dipl. Biol. Dr. U. Mierwald, KIFL

**Inhaltsverzeichnis**

**1        Veranlassung ..... 1**

**2        Übersicht der artenschutzrechtlichen  
Betroffenheiten ..... 2**

**3        Ausnahmeverfahren gem. § 45 (7) BNatSchG..... 3**

**3.1      Rechtliche Rahmenbedingungen für ein  
artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren..... 3**

**3.2      Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen für eine  
Ausnahme gem. § 45 (7) BNatSchG ..... 4**

    3.2.1    Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden  
                 öffentlichen Interesses gem. § 45 (7) BNatSchG ..... 4

    3.2.2    Darstellung des Fehlens zumutbarer Alternativen gem. § 45 (7)  
                 BNatSchG ..... 12

    3.2.3    Darstellung der Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der  
                 betroffenen Arten gem. § 45 (7) BNatSchG ..... 17

    3.2.4    Darlegung des Überwiegens des öffentlichen Interesses an der  
                 Verlegung der Wilhemsburger Reichstraße gegenüber den  
                 hierdurch eintretenden artenschutzrechtlich Konflikten..... 23

**4        Ergebnis der Ausnahmeprüfung ..... 24**

**5        Quellenverzeichnis ..... 25**

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Maßnahmengbiet Kornweide ..... 19

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Übersicht über die Vogelarten, für die eine Ausnahme zu beantragen ist..... 2

---

## **Abkürzungen**

AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
BSU	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg
CEF	<i>Continuous ecological functionality</i> (Kontinuität der ökologischen Funktion ... eines Lebensraums)
CTM	Container Terminal Moorburg
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und –bau GmbH
FCS	<i>favourable conservation status</i> (günstiger Erhaltungszustand)
FFH-RL	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU
HPA	Hamburg Port Authority
HQS	Hafenquerspange
IBA	Internationale Bauausstellung
IGS	Internationale Gartenschau
LSBG	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer der Stadt Hamburg
ReGe	Realisierungsgesellschaft Hamburg
RL	Rote Liste
UG	Untersuchungsgebiet
VRL	Vogelschutzrichtlinie der EU
WBR	Wilhelmsburger Reichsstraße
WEA	Windenergieanlage
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie der EU

---

# 1 Veranlassung

Bei der Verlegung der B 4/75 kommt es absehbar zur Verwirklichung unvermeidbarer artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (vgl. Artenschutzbeitrag GFN/KIFL 2010), die artenschutzrechtliche Ausnahmen erforderlich machen.

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

---

## 2 Übersicht der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten

Im Artenschutzbeitrag (GFN/KIFL 2010) wurde der Bestand der artenschutzrechtlich relevanten Arten ermittelt und das Konfliktpotenzial aufgezeigt, das bei einer Verlegung der B 4/75 auftreten wird. Hierbei wurden alle Möglichkeiten zur Vermeidung / Minderung potenzieller Zugriffsverbote berücksichtigt.

Als Ergebnis der Prüfung stellte sich heraus, dass für drei Vogelarten die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nicht ausgeschlossen werden kann und somit zu prüfen ist, ob die artenschutzrechtlichen Ausnahmenvoraussetzungen gegeben sind, um eine Zulassungsfähigkeit zu erreichen.

In der folgenden Tabelle 1 sind die betroffenen Vogelarten mit der jeweiligen Anzahl unvermeidbar betroffener Brutpaare aufgeführt. Für andere Vogelarten oder weitere Arten des Anhangs IV FFH-RL liegen keine artenschutzrechtlich relevanten Betroffenheiten vor oder sie können durch Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen oder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden (s. GFN/KIFL 2010).

:

**Tabelle 1: Übersicht über die Vogelarten, für die eine Ausnahme zu beantragen ist**

Betroffene Art	RL HH	Kurzfr. Trend HH	Anzahl der betroffenen Brutpaare
Feldschwirl [g]	V	0	2
Sumpfrohrsänger [u]	V	-1	6
Kuckuck [g]	V	0	1

Erhaltungszustand (HH): [u] = ungünstig, [g] = günstig

ungünstiger Erhaltungszustand: RL 1, 2 und 3, RL V bei negativem Trend

günstiger Erhaltungszustand: kein RL-Status, RL V bei positivem Trend

Kurzfristiger Trend (Mitschke 2007):

-2 : Abnahme seit 1995 > 50%

-1 : Abnahme seit 1995 > 20%

0 : weitgehend stabiler Bestand

1 : Zunahme seit 1995 > 20%

Bei den in Tabelle 1 aufgeführten Arten und Brutpaaren gehen bau- und anlagebedingt Fortpflanzungsstätten verloren. Ein Ausweichen der betroffenen Brutpaare auf benachbarte Lebensräume ist nicht möglich, da keine strukturell geeigneten Habitate zur Verfügung stehen.

Für die drei betroffenen Arten stehen zwar Flächen für Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang zur betroffenen Population zur Verfügung, aber die Entwicklung der Maßnahmen bis zur Funktionsfähigkeit kann nicht vor Eintritt der Beeinträchtigung sichergestellt werden. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt somit im räumlichen Zusammenhang nicht erhalten.

---

## 3 Ausnahmeverfahren gem. § 45 (7) BNatSchG

### 3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen für ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren

Bei unvermeidbaren Zugriffsverboten ist die Zulässigkeit der Trasse nur durch artenschutzrechtliche Ausnahmen zu erreichen. Der rechtliche Rahmen für die Zulässigkeit einer Ausnahme ist in § 45 (7) BNatSchG definiert:

*„(7) Die nach Landesrecht für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden sowie im Fall des Verbringens aus dem Ausland das Bundesamt für Naturschutz können von den Verboten des § 44 im Einzelfall weitere Ausnahmen zulassen*

- 1. zur Abwendung erheblicher land-, forst-, fischerei-, wasser- oder sonstiger erheblicher wirtschaftlicher Schäden,*
- 2. zum Schutz der natürlich vorkommenden Tier- und Pflanzenwelt,*
- 3. für Zwecke der Forschung, Lehre, Bildung oder Wiederansiedlung oder diesen Zwecken dienende Maßnahmen der Aufzucht oder künstlichen Vermehrung,*
- 4. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder*
- 5. aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art.*

*Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG weiter gehende Anforderungen enthält. Artikel 16 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG und Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 79/409/EWG sind zu beachten. [...]*“

Die unter 1. bis 4. genannten Tatbestände, die eine Ausnahme rechtfertigen, treffen für die Verlegung der B 4/75 nicht zu.

Es ist somit darzulegen, dass

1. *andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art für die Auswahl dieser Trasse vorliegen,*
2. zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und
3. der Erhaltungszustand der Populationen der durch diese Trasse betroffenen Arten günstig bleibt bzw. bei Arten in einem ungünstigen Erhaltungszustand die Wiedererreichung eines günstigen Erhaltungszustands durch das Vorhaben nicht behindert wird bzw. eine weitere vorhabensbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustands ausgeschlossen werden kann.

Im nachfolgenden Text werden diese Ausnahmevoraussetzungen geprüft.

---

## 3.2 Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Ausnahme gem. § 45 (7) BNatSchG

### 3.2.1 Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gem. § 45 (7) BNatSchG

Zusammenfassend lassen sich folgende Gründe des öffentlichen Interesses für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße benennen:

- Es besteht aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens die zwingende Notwendigkeit der Aufrechterhaltung von drei leistungsfähigen Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung im Süden von Hamburg. Neben der BAB A 7 im Westen und den BAB A 1 und A 255 im Osten ist eine dieser Achsen die B 4/75.
- Es besteht ein dringender Erneuerungs- und Ausbaubedarf der B 4/75, da die Dimensionierung der vorhandenen B 4/75 und ihr technischer Zustand unzureichend sind.
- Mit einer Verlegung der B 4/75 an die Bahnanlagen werden die verkehrsbedingten Lärmbelastungen wegen der vollumfänglichen Berücksichtigung der kritischen Vorbelastung durch den Bahnlärm in Wilhelmsburg deutlich reduziert und eine Verbesserung der Gesamtlärsituation erreicht. Die Lebensqualität für die Bewohner Wilhelmsburgs steigt.
- Zusätzlich werden mit einer Verlegung aktuell vorhandene, sowohl städtebaulich als auch umweltseitig sehr erhebliche Zerschneidungswirkungen im Stadtteil Wilhelmsburg aufgehoben und Freiräume für nachhaltige und qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklungen geschaffen.
- Erst eine Verlegung der B 4/75 ermöglicht eine nachhaltige Entwicklung des Gartenschaugeländes igs 2013 zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark

Die o.g. Gründe werden im Folgenden ausführlich dargelegt.

#### **Aufrechterhaltung von drei Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung**

Der Planungsraum liegt in Hamburg südlich der Norderelbe in den Bezirken Harburg und Hamburg- Mitte.

Rückgrat der überregionalen als auch der regionalen Verkehrsinfrastruktur sind die am westlichen Rand des Planungsgebietes verlaufende BAB 7 und die am östlichen Rand des Planungsgebietes verlaufenden BAB 1 und BAB 255. Innerhalb des Planungsgebietes liegt die autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße 4/75.

Alle 3 Achsen sind in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet und hoch belastet.

Im Planungshorizont bis 2025 wird die BAB 7 ab Dreieck Süderelbe (A7/26) in Richtung Norden 8-streifig ausgebaut und von bis zu 140.000 KFZ/24 h befahren sein. Den 6-



streifigen Querschnitt der BAB 1 befahren ca. 141.000 KFZ/24 h. Auf der B 4/75 werden bis zu 68.000 KFZ/24 h erwartet (Bild 1).



Bild 1: Querschnittsbelastungen 2025 in KFZ/24 h (Vergleichsfall ohne HQS)

In Summe stehen für ca. 350.000 KFZ/24 h in Nord-Süd-Relation ausgerichtete Fahrten 3 Hauptverkehrsstraßen mit 8, 4 und 6 Fahrstreifen im Hamburger Süden zur Verfügung. Zur Bewältigung dieses Verkehrsaufkommens sind auch zukünftig zwingend mindestens diese 3 Verkehrsachsen anzubieten.

Eine Abwicklung dieser Verkehre allein auf den Autobahnen A 7 und A 1 / A 255 ist wegen der zu geringen Kapazität nicht möglich. Ein 8-streifiger Ausbau der A 1 und A 255 könnte die zusätzlichen Belastungen nicht abfangen. U.a. wegen des Autobahnkreuzes Hamburg Süd wären diese Autobahnen auch in einem ausgebauten Zustand nicht leistungsfähig genug, zusätzliche Verkehre aufzunehmen.

### **Dringender Erneuerungsbedarf der bestehenden Wilhelmsburger Reichstraße (B4/75)**

Während die Querschnitte der Bundesautobahnen 1 und 7 weitestgehend bedarfsgerecht angeboten bzw. ertüchtigt werden, ist die B4/75 bereits heute in einem durchgehend instandsetzungsbedürftigen Zustand. Die in den Jahren 1949 bis 1951 hergestellte Wilhelmsburger Reichsstraße hat heute einen Ausbaustandard, der erheblich schlechter

---

ist als eine sonstige Hauptverkehrsstraße in Hamburg. Die Fahrbahnbreiten sind unterdimensioniert und entsprechen in den Sicherheitsanforderungen keinem geltenden Regelwerk.

Die Verkehrsbelastung liegt zurzeit bei über 50.000 KFZ/24 h mit einem LKW-Anteil von etwa 10 % (DTV<sub>w</sub>). Aufgrund der eng bemessenen Fahrstreifen ist als Richtgeschwindigkeit 70 km/h angeordnet. In den Jahren 2000 bis 2003 haben sich auf der relativ kurzen Strecke pro Jahr bis zu 65 Verkehrsunfälle ereignet. Nach dem Einbau einer Betongleitwand ist die Unfallrate bis zum Jahr 2006 auf 43 Unfälle pro Jahr gesunken. In den Ausfahrten wurden in den Jahren 2000 bis 2006 durchschnittlich 27 Unfälle pro Jahr aufgenommen. In sieben Jahren sind insgesamt 232 Personen zu Schaden gekommen, zwölf davon wurden schwer verletzt. Wesentliche Unfallursachen sind neben Geschwindigkeitsüberschreitungen und Abstandsunterschreitungen vor allem seitliche Berührungen.

Die Ostrampe der Anschlussstelle Wilhelmsburg entspricht nach den heute gültigen Richtlinien nicht dem geforderten Ausbaustandard. Die Ein- und Ausfahrtradien und Entwicklungslängen der Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren sind für diese Straßenkategorie nicht verkehrsgerecht.

Die Warnwerte der Zustandsmerkmale des Straßenoberbaus sind bezüglich der Ebenheiten in Längs- und Querprofil sowie der Griffigkeit erreicht bzw. teilweise überschritten. Schadensmerkmale des Oberbaus (vor allem Setzungen, Schubverformungen, Aufwölbungen, abgedrückte Ränder u.a.) sind in mittlerer bis schwerer Stärke ausgeprägt. Deck- bzw. Deck-/Binderschicht-Erneuerungen sind nicht zielführend. Ein dauerhaft verkehrssicherer Zustand kann nur mit einem grundhaften Straßenneubau hergestellt werden.

#### Instandsetzungsbedürftige Bauwerke

Auf Grund des schlechten Zustandes der Bestandsbauwerke und wegen der Notwendigkeit der Verbreiterung zur Herstellung eines verkehrsgerechten Querschnittes wird der Abbruch und Neubau von fünf Straßenbrücken und einer Fußgängerbrücke erforderlich (Bild 3).



Bild 3: Brücke über den Ernst- August- Kanal und Vogelhüttendeich mit provisorischen statischen Sicherungsmaßnahmen

Aus allen oben genannten Gründen ergibt sich folgerichtig ein Ausbaubedarf der derzeit nur 14,20 m breiten B4/75, um dieses für den Verkehrsablauf im Süden Hamburgs wichtige Streckenelement für heutige und zukünftige Verkehrsaufkommen bedarfsgerecht anbieten zu können.

Zur Aufrechterhaltung der zwingend notwendigen Verkehrsachsen, ist daher die Erneuerung der B4/75 in bestehender Lage oder die Verlegung der B4/75 notwendig. Die bestehende B4/75 durchquert den Stadtteil Wilhelmsburg. Die Erneuerung der B4/75 in bestehender Lage wird diese Zerschneidung des Stadtteiles Wilhelmsburg langfristig zementieren und entscheidenden städtebaulichen Entwicklungszielen Hamburgs entgegenstehen.

### **Minderung der Lärmbelastung und Verbesserung der Lebensqualität für Wilhelmsburg**

Wilhelmsburg ist heute durch die Reichsstraße und die Bahnanlagen stadträumlich zerschnitten. An vielen Orten schränkt Lärm die Lebensqualität der Bewohner erheblich ein. In den durch Bahnlärm betroffenen Wohngebieten gelten die Lärmpegel sogar als gesundheitsgefährdend. In Spitzenzeiten erzeugt allein der S-Bahn-Verkehr alle zweieinhalb Minuten Lärmpegel von mehr als 70 db(A). Güterzüge können diese Pegel sogar noch übertreffen.

Für das Vorhaben werden die Auswirkungen durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen sowie die Gesamtlärsituation im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung beurteilt. Die nachfolgende Darstellung bezieht sich auf die Ergebnisse Stand Juli 2010. Sie geben

---

zusammenfassend die wesentlichen Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung wieder. Für Details und Plandarstellungen wird auf die Unterlage 11 verwiesen.

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen wurden gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) berechnet. Die Methoden für die Berechnung des Straßenlärms entsprechen den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sowie aus der Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung. Die Beurteilung der Lärmsituation bezieht sich auf das Prognosejahr 2025.

Mit der schalltechnischen Untersuchung wurde für die Verlegung die zwingende Notwendigkeit von umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -wälle) ermittelt. Aufgrund der Platzverhältnisse sind überwiegend Lärmschutzwände vorgesehen. Insgesamt sind rd. 8,6 km Lärmschutzwände mit Höhen von 2 – 6 m entlang der Straße erforderlich, d.h. die verlegte B 4/75 erhält fast durchgängig beidseitig fahrbahnparallele Lärmschutzwände. Die Lärmschutzwände sind ein zwingend erforderlicher Vorhabensbestandteil.

Darüber hinaus erfolgte eine Beurteilung der Gesamtlärmsituation. Wie der Summenpegel aus Straßen- und Bahnlärm gezeigt hat, sind neben den an der B 4/75 neu vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen umfangreiche zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an den Bahngleisen erforderlich. Im östlichen Bereich der Bahngleise sind daher auf rd. 6,1 km zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Teilweise sind Erhöhungen bestehender Lärmschutzwände auf bis zu 5,5 m und teilweise Neubauten vorgesehen.

Mit der Verlegung der B4/75 ist eine Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Wilhelmsburg und eine erhebliche Entlastungswirkung in östlich gelegenen Wohngebieten und dem Wilhelmsburger Park verbunden. Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, Straße und Bahn, kann die Gesamtlärmsituation deutlich verbessert werden. Summenpegel im Nachtbereich von > 60 dB(A) können mit Ausnahme von mehrgeschossigen, direkt an der Bahn liegenden Gebäuden fast vollständig ausgeschlossen werden.

Die Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Wilhelmsburg und die Entlastung der dort wohnenden und lebenden Menschen (Aufwertung von Wohn- und Erholungsfunktionen, Verringerung gesundheitlicher Risiken) ist zwingender Grund des öffentlichen Interesses.

### **Aufhebung der Zerschneidungswirkung im Stadtteil Wilhelmsburg und Schaffung von Freiräumen für eine nachhaltige qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung**

Durch den Rückbau der WBR entstehen neue Freiräume in denen in Verbindung mit einer deutlichen Lärminderung eine Steigerung der Lebensqualität für alle Bewohner Wilhelmsburg ermöglicht wird. So wird im Norden Wilhelmsburgs zwischen Alt-Wilhelmsburg, Aßmann- und Jaffe-Davids-Kanal qualitativ hochwertiges städtebauliches Entwicklungspotential geschaffen. In diesen entstehenden Freiräumen und insbesondere in den neu entstehenden „entlärmten“ Bereichen bieten sich Möglichkeiten für Stadtquartierentwicklungen, nachhaltige Freiraum- und Erholungsplanungen und der Entstehung neuer Arbeitsstätten. Diese großflächige, nachhaltige Entwicklung und



Aufwertung zentraler Bereiche Wilhelmsburg entspricht dem politischen Leitbild „Hamburg: Wachsen mit Weitsicht“ (Drs. 2009/00944). Integraler Bestandteil dieser übergeordneten Planung ist das Leitprojekt „Sprung über die Elbe“, welches eine qualitätvolle Stadtentwicklung für die Elbinseln zwischen HafenCity und Harburger Binnenhafen anstrebt. Der „Sprung über die Elbe“ stellt das zentrale Projekt der zukünftigen Stadtentwicklung Hamburgs dar. Durch die Bündelung künftiger städtebaulicher Aktivitäten in der geografischen Mitte der Stadt soll ein „Brückenschlag“ zwischen der Hamburger City und dem südlich der Elbe gelegenen Bezirk Harburg gestaltet werden. Der Trittstein im Norden, das neue Stadtquartier HafenCity, ist bereits in Bau. In Wilhelmsburg werden zahlreiche neue Bauprojekte vorbereitet, bestehende Quartiere erneuert sowie innovative Planungsansätze erprobt, die im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) sowie der Internationalen Gartenschau 2013 (igs) einer breiten Öffentlichkeit präsentiert werden sollen. Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße wird die wesentliche Grundlage für die Realisierung des Leitprojektes „Sprung über die Elbe“ in Wilhelmsburg geschaffen.



Abb. 1 Luftbildvisualisierung zum Masterplan „Wilhelmsburg Mitte“ (IBA-GmbH 2010)

---

## **Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße sichert die Entwicklung des Gartenschaugeländes der igs 2013 zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark**

Im Jahr 2013 findet in Wilhelmsburg die Internationale Gartenschau (igs 2013) statt. Dieses Großereignis von überregionaler Bedeutung wird seit Jahren geplant und befindet sich nun in der Umsetzungsphase. Ein Verbleib bzw. ein Ausbau der B 4/75 in bestehender Lage würde die dauerhafte Zerschneidung des mit der igs 2013 neu entstehenden Parks bedeuten. Die Zerschneidungswirkungen würden bei einem Ausbau in vorhandener Lage anlagebedingt durch die Verbreiterung der Straße und der Querungsbauwerke sowie fahrbahnparallele Lärmschutzwände zudem insgesamt zunehmen (Flächenverluste, visuelle Zerschneidungen, Abnahme der Landschaftsbildqualität). Bei einem Ausbau würden Teile der mit der Gartenschau neu angelegten Parkstrukturen wieder verloren gehen. Ggf. sind erneute Umstrukturierungen des Parkgeländes erforderlich. Alles zusammen würde sich bei einem Ausbau nachhaltig negativ auf die Erholungsqualität und Attraktivität des Wilhelmsburger Parks auswirken.

Erst durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße wird die Entstehung eines verkehrsberuhigten langfristig nutzbaren Naherholungsparks für Wilhelmsburg ermöglicht.

Durch den Rückbau der vorhandenen B 4/75 wirkt sich die Verlegung auf die Erholungsfunktionen und Wegebeziehungen im Wilhelmsburger Park außerordentlich positiv aus. Der bislang zweigeteilte Erholungspark kann zu einer Einheit zusammenwachsen, wodurch die Erholungsqualität und Attraktivität deutlich zunimmt. Die Erreichbarkeit zwischen Parkanlagen und Wohnquartieren wird verbessert. Die durch den Betrieb der Straße entstehenden Beeinträchtigungen entfallen. Neben dem Lärm (s.o.) entfallen auch Schadstoffemissionen, visuelle Störungen, Erschütterungen, Luftverwirbelungen in Straßennähe etc. Auch in Nord-Süd-Richtung können durch den Rückbau die Wege- und Funktionsbeziehungen qualitativ deutlich aufgewertet werden, da die B 4/75 als Belastungsquelle entfällt.

Eine Begründung des Überwiegens der öffentlichen Belange erfolgt in Kap. 3.2.4.



---

### **3.2.2 Darstellung des Fehlens zumutbarer Alternativen gem. § 45 (7) BNatSchG**

Das Fehlen von zumutbaren Alternativen zur geplanten Trasse muss im Rahmen des artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens geprüft und begründet werden. Primär erfolgt hier eine Prüfung unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten, in einem zweiten Schritt sind neben städtebaulichen Gründen und verkehrlichen Wirkungen auch ggf. vorhandene Be- und Entlastungswirkungen für die Umwelt und den Menschen zu gewichten.

Im vorliegenden Fall ist als einzige Alternative zur Verlegung der Ausbau im Bestand, d.h. die Sanierung und Instandsetzung und Verbreiterung der WBR im derzeitigen Trassenverlauf zu nennen.

Die vorhandene B 4/75 ist mit einer Verkehrsbelastung von ca. 55.000 KFZ/24 h bereits überlastet bzw. unterdimensioniert. Für die derzeit nutzbare Verkehrsfläche bedeutet dies, dass schon leichte Auffahrunfälle und größere Unterhaltungsarbeiten eine Vollsperrung der jeweiligen gesamten Richtungsfahrbahn erforderlich machen. Notwendige Grundinstandsetzungen sind fast unmöglich und können nur bei längeren Vollsperrungen und großräumigen Umleitungen durchgeführt werden. Für den Umleitungsverkehr stehen nur die Autobahnen 1 und 7 oder Straßen in der Ortslage Wilhelmsburg zur Verfügung. Beide Autobahnen alleine können jedoch nicht langfristig die Verkehrsströme bewältigen. Den BAB A 1 und A 255 mit dem Autobahnkreuz Hamburg Süd sind bezüglich eines leistungsfähigeren Ausbaus aufgrund der Verkehrsströme und entwurfstechnischer Vorgaben Grenzen gesetzt.

Ein Ausbau der B 4/75 im Bestand, beispielsweise eine beidseitige Verbreiterung, ist prinzipiell möglich, allerdings hätte ein Ausbau erhebliche städtebauliche und umweltseitige Nachteile und würde den wesentlichen Projektzielen des Vorhabens widersprechen:

- Mit einem Ausbau wird keine Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Wilhelmsburg erreicht,
- städtebauliche Entwicklungen werden gehemmt. Neben der Tatsache, dass die B 4/75 in vorhandener Lage als wesentliche Belastungsquelle Grünanlagen und Baugebiete weiterhin zerschneiden und beeinträchtigen würde (Lärm, Luftschadstoffe) würden bei einem Ausbau auch keine städtebaulichen Entwicklungspotenziale freigesetzt. Betroffen hiervon wären insbesondere die neue Wilhelmsburger Mitte und Wohnquartiere in Wilhelmsburg Rotehaus.
- Die Entwicklung des Gartenschaugeländes igs 2013 zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark und die Verbesserung der siedlungsnahen Erholungssituation in Wilhelmsburg wird unmöglich gemacht.

Auch aus Umweltsicht ist ein Ausbau insgesamt ungünstiger einzustufen als eine Verlegung. In der Umweltverträglichkeitsstudie wird dies entsprechend dargelegt (s. Unterlage 12.1). Ausschlaggebend sind insbesondere die sehr deutlichen Vorteile einer



---

Verlegung bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit, denen im Rahmen der Abwägung aufgrund der städtischen Prägung des Planungsraumes und der hohen Bevölkerungsdichte eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Auch bezüglich der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wird ein Ausbau insgesamt als ungünstiger eingestuft. Dies hängt ebenfalls mit den Entlastungswirkungen zusammen, mit einer Bündelung von Bahn und Straße und einem Rückbau der B 4/75 in diesem Fall erreicht werden können. Die B 4/75 stellt in der vorhandenen Lage eine erhebliche Vorbelastung und Beeinträchtigung von Tierlebensräumen, Biotopen und Funktionsbeziehungen im Wilhelmsburger Park und den Grünanlagen parallel zur Rathauswettern dar. Die B 4/75 zerschneidet derzeit sehr hochwertige Tierlebensräume und führt dadurch neben den Lebensraumbeeinträchtigungen auch zu hohen Kollisionsrisiken und Barrierewirkungen für einzelne Arten (z.B. Amphibienarten). Diese Situation würde bei einem Ausbau nicht wesentlich verbessert.

Mit einer Verlegung werden dagegen diese bestehenden Konflikte im Wilhelmsburger Park und den Grünanlagen entlang der Rathauswettern entfallen. Der Wert der Grünanlagen als Biotop und Tierlebensraum wird deutlich zunehmen, da neue Flächenpotenziale mit dem Rückbau freigesetzt werden und betriebsbedingte Wirkungen entfallen. Kollisionsrisiken werden insgesamt reduziert, da die neue Trasse in konfliktärmeren Bereichen verläuft und zudem die durchgängigen Lärmschutzwände das Kollisionsrisiko für einzelne Arten deutlich mindern (z.B. Amphibien). In Anbetracht dieser wesentlichen Vorteile treten die unvermeidbaren Beeinträchtigungen einzelner Arten- und geschützter Biotope bei einer Verlegung in den Hintergrund, zumal es sich bei den betroffenen Habitaten bzw. Biotopen um relativ einfach auszugleichende Strukturen mit geringen Entwicklungszeiten handelt bzw. auch um Strukturen, die sukzessionsbedingt ohnehin nicht dauerhaft in der heutigen Form Bestand haben werden. Letzteres betrifft z.B. die insektenreichen Bahnbrachen und die geschützten Trocken- und Magerrasen auf den Bahngeländen, die entweder durch einen erweiterten Betrieb der Bahnanlagen oder anderenfalls aber durch fortschreitende Sukzession mittel- bis langfristig verschwinden würden.

Im Sinne eines nachhaltigen Naturschutzgedankens, der die faunistischen Lebensraumfunktionen insgesamt berücksichtigt, hat die Verlegung aus naturschutzfachlicher Sicht Vorteile gegenüber einem Ausbau.

Weitere Vorteile einer Verlegung sind aus Umweltsicht geringere Auswirkungen auf Bodenfunktionen, geringere Auswirkungen auf lufthygienische Ausgleichsfunktionen und geringere Auswirkungen auf Landschaftsbildfunktionen. Im Einzelnen wird dies in der UVS erläutert (s. Unterlage 12.1).I

Andere Alternativen als einen Ausbau oder eine Verlegung an die Bahn gibt es nicht. Dies wurde bereits in einer Machbarkeitsstudie zur Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg zwischen der vorhandenen B 4/75 im Westen und der BAB 1 im Osten von der DEGES geprüft. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden unter Einbeziehung städte-

---

baulicher, verkehrsplanerischer, straßenbaulicher, umweltfachlicher und wirtschaftlicher Aspekte verschiedene Varianten geprüft und beurteilt. Es handelte sich im Wesentlichen um verschiedene Detaillösungen zur Verlegung unter Einbeziehungen verschiedener Szenarien einer geplanten Hafensperre.

Eine Nullvariante, d.h. eine Beibehaltung der aktuellen Situation, ist keine Alternative. Die vorhandene B 4/75 einschließlich aller Bauwerke ist dringend instandsetzungsbedürftig. Der Unterbau der Bundesstraße weist Tragfähigkeitsdefizite auf. Eine Instandsetzung unter Beibehaltung des vorhandenen Querschnittes kommt nicht in Betracht, da bei einer Gesamtbreite von 14 m mit vier Fahrstreifen kein verkehrssicherer Zustand vorhanden ist. Durch den Verkehr kommt es schon heute zu erheblichen Belastungen von Wohn- und Erholungsbereichen. Bereits aus Gründen der Lärmvorsorge sind vor dem Hintergrund zunehmender Verkehrszahlen Maßnahmen dringend geboten, die sich jedoch im vorhandenen Querschnitt nicht realisieren lassen. Die Verkehrsprobleme in Hamburg und insbesondere in Wilhelmsburg würden nicht gelöst.

#### **Vergleich artenschutzrechtlicher Auswirkungen der Varianten Ausbau der vorhandenen Trasse und Verlegung/Rückbau**

Sowohl bei einer Verlegung als auch bei einem Ausbau der B4/75 sind artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht auszuschließen.

Bei einem **Ausbau der derzeitigen Trasse** mit einer Breite von 14,20 m auf 28 m Breite (RQ 28) wird der beiderseits der vorhandenen Trasse vorhandene ältere Baumbestand, den unter anderem verschiedene nicht gefährdete Vogelarten wie z.B. Amsel, Buchfink, Grünfink, Zaunkönig oder Zilpzalp als Bruthabitat nutzen, zerstört. Durch die im Zusammenhang mit dem Ausbau erforderliche Verlegung der parallel zur B4/75 verlaufenden Wege kommt es zu einer weiteren Flächeninanspruchnahme auch in ökologisch sensiblen Bereichen des Wilhelmsburger Parks.

Bei einem Ausbau der vorhandenen Trasse kommt es zum Verlust von zwei Fledermausquartieren in straßenbegleitenden Altgehölzen sowie zur Beeinträchtigung von Brutrevieren der Teichralle und der Nachtigall sowie einer großen Zahl von Revieren ungefährdeter Gebüschbrüter. Weiterhin kommt es zu einer Zunahme der dauerhaften Zerschneidung einer größeren innerstädtischen Grünanlage mit einem hohen ökologischen Potenzial für artenschutzrechtliche Arten (Vögel, Fledermäuse).

Bei einer **Verlegung der B4/75** an die Bahnlinie kommt es zu einem Lebensraumverlust im Bereich von Feuchtbrachen und Röhrichtern und damit zum Verlust von 6 Revieren des Sumpfrohrsängers und 2 Revieren des Feldschwirls sowie einem Territorium des Kuckucks. Durch den mit der Verlegung zusammenhängenden Rückbau der B4/75 im Bereich des Wilhelmsburger Parks erfolgt eine erhebliche Aufwertung des ökologisch hochwertigen Parkgeländes durch Schaffung größerer zusammenhängender Flächen.

---

Die unterschiedlichen Auswirkungen auf artenschutzrechtliche Belange beider Varianten sind aufgrund unterschiedlicher Inanspruchnahme verschiedener Lebensräume nicht direkt zu vergleichen. Da ein Ausgleich in beiden Fällen durch geeignete Maßnahmen möglich ist, die betroffenen Arten wenig spezialisiert sind und angebotene Ausgleichsmaßnahmen gut annehmen, können beide Varianten - aus artenschutzrechtlicher Sicht - in ihren Auswirkungen insgesamt gesehen als gleichwertig bewertet werden. Dem Verlust von alten Bäumen und älteren Gehölzlebensräumen und einer Festschreibung einer dauerhaften Zerschneidung einer Parkanlage mit altem Baumbestand und Gewässern steht eine Zerstörung von Feuchtwiesenbrachen und Röhrichten und jüngeren Gehölzbeständen bei gleichzeitigem Rückbau einer Trasse und damit einer Aufhebung der Zerschneidungswirkung in einer Parkanlage gegenüber.

Bei beiden Varianten sind die artenschutzrechtlichen Auswirkungen gemessen am Umfang des Eingriffs vergleichsweise gering. Es kommt nicht zu Verbotstatbeständen bei denen sehr seltene oder stark gefährdete Arten betroffen sind. Betroffen sind bei beiden Varianten ausschließlich weit verbreitete Arten, die maximal auf der Vorwarnliste geführt werden. Die betroffenen artenschutzrechtlich relevanten Funktionen sind vergleichsweise einfach auszugleichen.

## **Fazit**

Für die geplante Verlegung der WBR an die Bahnlinie sprechen im Wesentlichen die Gründe, die bei der Darlegung des öffentlichen Interesses beschrieben (Kap. 3.2.1) wurden. Diese sind:

- Deutliche Minderung der Lärmbelastung für Wilhelmsburg und Erhöhung der Lebensqualität für die Bewohner Wilhelmsburgs.
- Aufhebung der Zerschneidungswirkung im Stadtteil Wilhelmsburg und Schaffung von Freiräumen für eine nachhaltige qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung Wilhelmsburgs
- Entwicklung des Gartenschaugeländes igs 2013 zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark und Verbesserung der siedlungsnahen Erholungssituation in Wilhelmsburg

Ein Ausbau der bestehenden Wilhelmsburger Reichsstraße würde diesen Gründen des öffentlichen Interesses, die auch die Projektziele darstellen, entgegenstehen.

Die Instandsetzung der WBR auf der jetzigen Trasse stellt keine Alternative im Sinne des § 45 (7) BNatSchG zum geplanten Vorhaben dar, weil die verfolgten Ziele nicht erreicht werden können.

Bei den beiden geprüften Varianten können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht ausgeschlossen werden, wobei jeweils andere Arten und Funktionen betroffen sind. Die Verbotstatbestände sind in beiden Varianten wenig schwerwiegend und die

---

beeinträchtigten Funktionen in relativ kurzer Zeit vollumfänglich ausgleichbar. Somit ergibt sich aus artenschutzrechtlicher Sicht keine zwingende Bevorzugung einer der beiden Varianten, so dass andere gewichtige Gründe für die Festlegung der Variante durchschlagend sein können. (s. Kap. 3.1.1). Andere zumutbare Alternativen mit geringeren artenschutzrechtlichen Konflikten sind nicht vorhanden.

---

### 3.2.3 Darstellung der Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der betroffenen Arten gem. § 45 (7) BNatSchG

Der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich auch im Ausnahmefall nicht verschlechtern bzw. im Falle eines ungünstigen Erhaltungszustands darf die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert werden. (vgl. Urteil des BVerwG vom 14.4.2010 zur A 44)

Falls eine vorhabensbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustands nicht ausgeschlossen werden kann, sind gezielte Maßnahmen zur Sicherung des günstigen Erhaltungszustands (FCS-Maßnahmen) notwendig. Dies kann z.B. durch die Schaffung neuer oder durch die Aufwertung vorhandener Lebensräume der Arten realisiert werden. Anders als bei den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF), die explizit auf die Erhaltung der ökologischen Funktion von Lebensstätten *im räumlichen Zusammenhang* abzielen, ist hier jedoch der Raumbezug weniger eng. Der räumliche Bezug für den Populationsbegriff im Ausnahmeverfahren ist nach derzeit vorherrschender Rechtsauffassung nicht die „lokale“ Ebene, sondern weiter gefasst.

Im EU-Guidance Document<sup>1</sup>, das nach vorherrschender Auffassung auch für Vogelarten Anwendung finden kann, findet sich hierzu:

*(43) Gemäß Artikel 16 Absatz 1 muss gewährleistet sein, „dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen“. Im Rahmen der Umsetzung dieser Bestimmung sollte eine zweistufige Bewertung vorgenommen werden:*

*- zum einen muss der Erhaltungszustand der Populationen einer Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in dem betreffenden Mitgliedstaat (und – wenn die Populationen sich auf Nachbarländer erstrecken - möglichst über die nationalen Grenzen hinaus) ermittelt werden,*

*- zum anderen sind die Auswirkungen der geplanten Ausnahme auf die betroffene(n) Population(en) zu untersuchen. Die Bewertung erfolgt somit auf zwei Ebenen: auf Ebene des „natürlichen Verbreitungsgebiets“ und auf Ebene der „Population“.*

*Der Klarheit halber ist „Population“ hier definiert als eine Gruppe von Individuen derselben Art, die zur selben Zeit am selben Ort leben und sich miteinander fortpflanzen (können) (d. h. sie verbindet ein gemeinsamer Genpool)..(...)*

Der Populationsbegriff ist damit weiter gefasst, eine Beschränkung auf eine *lokale* Population erfolgt explizit nicht. Der Bezugsraum ist artspezifisch festzulegen und kann z.B. bei hochmobilen Arten u. U. die Population eines ganzen Naturraums oder sogar der jeweiligen Biogeografischen Region sein. Der günstige Erhaltungszustand kann dann durch geeignete FCS-Maßnahmen auch an anderer Stelle als am Eingriffsort gesichert werden.

Angaben zu den Erhaltungszuständen der Tierarten des Anhangs IV FFH-RL wurden von der BSU zur Verfügung gestellt. Für die Avifauna fehlt eine solche Auflistung

---

<sup>1</sup> EU-KOMMISSION (2007): Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG (Final version, February 2007)

derzeit. Daher wird hilfsweise der Status gemäß der aktuellen Roten Liste Hamburgs (MITSCHE 2007) in Verbindung mit dem kurzfristigen Bestandstrend genutzt.

#### Erhaltungszustand HH

**Rot** = ungünstiger Erhaltungszustand = RL-Status 1, 2 und 3, RL V bei negativem Trend

**Grün** = günstiger Erhaltungszustand = kein RL-Status, RL V bei stabilem Bestand oder positivem Trend

#### Kurzfristiger Trend (Mitschke 2007):

- 2 : Abnahme seit 1995 > 50%
- 1 : Abnahme seit 1995 > 20%
- 0 : weitgehend stabiler Bestand
- 1 : Zunahme seit 1995 > 20%

#### Erhaltungszustand D

**Rot** = ungünstiger Erhaltungszustand = RL-Status 1, 2 und 3

**Grün** = günstiger Erhaltungszustand = kein RL-Status

**Gelb** = Zwischenstadium = RL-Status V

Betroffene Art	Trend	RL D	RL HH	Erhaltungszustand HH	Erhaltungszustand D
Feldschwirl	0	V	V		
Sumpfrohrsänger	-1	-	V		
Kuckuck	0	V	V		

Im erweiterten Umfeld der Planung, insbesondere in den Marschen- und Flussniederungsgebieten der Elbregion, sind aus fachlicher Sicht zahlreiche geeignete Flächen für die im Folgenden dargestellten FCS-Maßnahmen vorhanden.

#### FCS-Maßnahmen

Die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt auf Flächen im Bereich südlich der Kornweide. Dieser Raum liegt rd. 1 km südöstlich des Eingriffsraumes. Dort können insgesamt mehr als 3,5 ha derzeit als Intensivgrünland genutzte Flächen durch gezielte Management-Maßnahmen sehr zeitnah (in 3 Jahren) so aufgewertet werden, dass sich hier neben Grünländern mit Blänken auch Brachen, Röhrichte und Feuchte Hochstaudenbestände entwickeln, die dann u. a für den Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und den Kuckuck (aber auch für andere Arten der Feuchtgrünlandbrachen und Röhrichte) als Lebensraum geeignet sind.

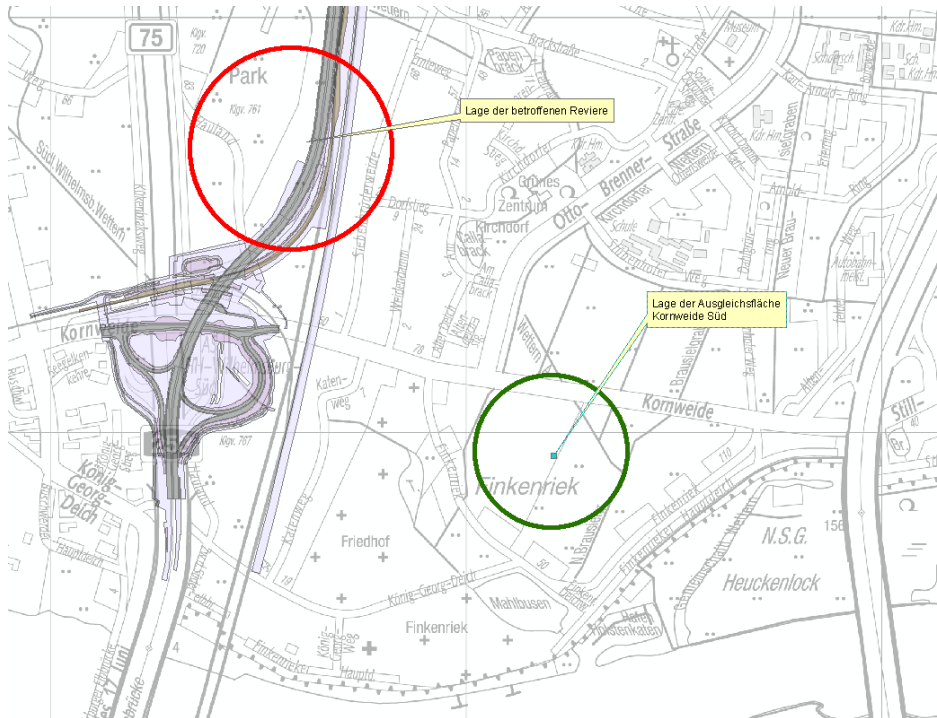


Abbildung 1: Maßnahmengbiet Kornweide

Im Bereich der Kornweide zwischen dem Friedhof Finkenriek im Westen und der Autobahn A 1 im Osten werden südlich der vorhandenen Straße Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt (Maßnahmennummern im LBP 7.1 AFCS und 7.2 AFCS) mit denen Lebensraumfunktionen für die betroffenen Arten Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und Kuckuck und auch für Amphibien geschaffen werden. Auf einer Fläche von mind. 3,5 ha werden Hochstaudenfluren, Röhrichte oder Feuchtgrünlandbrachen entwickelt.

Die dort überwiegend noch vorhandene intensive landwirtschaftliche Nutzung wird zugunsten zielgerichteter Biotopentwicklungsmaßnahmen aufgegeben. Innerhalb der Fläche wird eine größere Blänke angelegt, um feuchtere Standortbedingungen zu fördern. Außerdem werden mehrere Kleingewässer angelegt, ggf. auch durch Grabenaufweitungen. Die Entwässerungsfunktionen vorhandener Drainagen und Gräben wird soweit wie möglich eingeschränkt. Im Norden der Maßnahme ist ein Gehölzband vorgesehen, um störende Effekte des vorhandenen Verkehrs auf der Kornweide (Straßenverkehr) abzupuffern.

Damit sich die für die betroffenen Arten wichtigen Biotopstrukturen in kurzer Zeit entwickeln können, findet entlang der Gräben eine Anpflanzung von Schilf statt. Dieses kann von dort in die angrenzenden Feuchtflächen eindringen. Hierdurch entwickeln sich reich strukturierte Feuchtbrachen, die denen entsprechen, die im Rahmen des Baus in Anspruch genommen werden.

Zur Verhinderung eines zu starken Gehölzaufwuchses sind aufkommende Gehölze zu entfernen.

---

## Arten, für die eine Ausnahme beantragt wird

Nachfolgend werden die Brutvogelarten dargestellt, für die ein artenschutzrechtliches Ausnahmenverfahren notwendig wird. Arten des Anh. IV FFH-RL sind nicht von einem Ausnahmeverfahren betroffen.

### Feldschwirl (günstiger Erhaltungszustand)

*Verlust von 2 Brutrevieren auf einer Feuchtbrache im Süden zwischen Lärmschutzwand und Bahnlinie durch dauerhaften Lebensraumverlust (Lage auf der geplanten Trasse )*

Der langfristige Bestandstrend der Art in Hamburg ist negativ, der kurzfristige dagegen neutral, d.h. in den letzten Jahren sind die Bestände weitgehend stabil geblieben. Habitatverluste werden in der Regel durch die an anderer Stelle stattfindenden Nutzungsaufgaben (und die damit entstehenden Brachflächen) weitgehend ausgeglichen.

Um den Erhaltungszustand dieser Art, die europaweit als nicht gefährdet gilt, nicht weiter zu verschlechtern, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die den entstandenen Verlust an Bruthabitaten ausgleichen.

Die Größe eines Feldschwirlreviers liegt nach BAUER et al. (2005) zwischen 0,1 ha und 0,7 ha. Bei einer optimalen Biotopgestaltung wird daher davon ausgegangen, dass gemäß der Maximalangabe von BAUER et al. (2005) für ein Brutpaar ein Flächenumfang von rd. 0,7 ha erforderlich sein wird. Da zumindest in den ersten Jahren nach Umsetzung der Maßnahmen für die derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen noch keine optimale Habitatqualität angenommen werden kann und Teile der Ausgleichsfläche in einer geringeren Entfernung als der artspezifischen Effektdistanz von 100 m zur vorhandenen Straße „Kornweide“ liegen, erfolgt nach Abstimmung mit der BSU ein Zuschlag von 50% zu den Angaben in der Literatur. Um einen Ausgleich für die beiden Reviere zu schaffen, wird daher von einem Ausgleichsflächenbedarf von ca. 1,05 ha je Revier ausgegangen,. Damit sind **mindestens 2,1 ha** (arrondiert) strukturreiche und mit Feuchtstellen und niedrigen Gehölz- bzw. Röhrchinseln durchsetzte Feuchtbrachenkomplexe zu entwickeln.

Die Anlage von Ersatzlebensräumen in der genannten Größenordnung erfolgt im Bereich Kornweide-Süd auf derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen. Dieses Gebiet liegt rd. 1 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt im gleichen Naturraum (vgl. Abbildung 1) und damit in hinreichender Nähe zum Eingriffsort, so dass die Maßnahmen die betroffene lokale Population fördert.

Die Maßnahmen haben im LBP die Maßnahmennummern **7.1 A<sub>FCS</sub>** und **7.2 A<sub>FCS</sub>** und werden durch die insgesamt hohe Dichte der Feldschwirlpopulation im Süden von Hamburg (Schwerpunkt der Verbreitung ist die Elbmarsch) und der nicht allzu engen Brutplatztreue ist eine schnelle Besiedlung geeigneter Ersatzlebensräumen in diesem Raum anzunehmen.



---

## Sumpfrohrsänger (ungünstiger Erhaltungszustand)

*Verlust von 5 Brutrevieren auf einer mit Hochstauden und Röhrichten bestandenen Feuchtbrache im Süden zwischen Lärmschutzwand und Bahnlinie sowie eines Reviers im Bereich der Anbindung Kornweide durch dauerhaften Lebensraumverlust (Lage auf der geplanten Trasse)*

Sumpfrohrsänger sind Langstreckenzieher. Die Ortstreue über mehrere Jahre ist zwar bei einem Teil der Individuen nachgewiesen, aber nur ca. die Hälfte der Männchen erweist sich als ortstreu (BAUER et al. 2005).

Der Sumpfrohrsänger zeigt in Hamburg einen deutlichen Verbreitungsschwerpunkt im Elbtal. Hier kommen ca. 90% der 2100 Brutpaare umfassenden Hamburger Population vor (MITSCHKE 2006). Während der Bestand des Sumpfrohrsängers durch Nutzungsaufgabe im Süderelberaum in den 90er Jahren deutlich zugenommen hat, sind die Bestände im inneren Stadtgebiet fast vollständig erloschen. Durch Intensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung und Rückgang der Brachflächen ist der Bestand der Art aktuell wieder rückläufig. Obwohl die Art mit ca. 2100 Brutpaaren noch als häufig gelten kann, ist der Erhaltungszustand aufgrund der zurückgehenden Bestände als ungünstig eingestuft.

Um den auf lokaler Ebene ungünstigen Erhaltungszustand nicht weiter zu verschlechtern, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die den entstandenen Verlust an Bruthabitaten ausgleichen.

Durch die Verlegung der B 4/75 gehen insgesamt 6 Reviere der Art im südlichen Wilhelmsburg verloren. Um einen „Ausgleich“ für diese Reviere zu schaffen, sind entsprechende Lebensräume (Feuchtwiesenbrachen, Röhrichte) zu entwickeln. Bei einer Reviergröße von ca. 500 - 1000 m<sup>2</sup> und hohen Siedlungsdichten von bis maximal 67 Brutpaaren/10 ha (BAUER et al: 2005) sind für den Sumpfrohrsänger bei Berücksichtigung eines mit der BSU abgestimmten Zuschlages von 50% aufgrund der Lage der Flächen (zum Teil innerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 200 m) neue Lebensräume im Umfang ca. 1500 m<sup>2</sup> je Revierpaar, d.h. insgesamt ca. 1 ha für 6 Revierpaare anzulegen, so dass die für den Feldschwirl anzulegenden Kompensationsflächen von mindestens **2,1 ha** (arrondierter) strukturreicher Grünlandbrache/Röhricht ausreichen, um mindestens 6 Revierpaaren des Sumpfrohrsängers einen geeigneten Lebensraum zu bieten.

Da Feldschwirl und Sumpfrohrsänger gemeinsam im selben Lebensraum vorkommen, erfolgt auch die Anlage von Ersatzlebensräumen für den Sumpfrohrsänger auf denselben Flächen wie für den Feldschwirl auf landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen im Bereich Kornweide Süd. Dieses Gebiet liegt rd. 1 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt im gleichen Naturraum (vgl. Abbildung 1) und damit in hinreichender Nähe, so dass die betroffene lokale Population gefördert wird. Somit ist davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand dieser Art nicht weiter verschlechtert und auch eine Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustands in Hamburg nicht behindert wird.

Durch die insgesamt hohe Dichte der Sumpfrohrsängerpopulation im Süden von Hamburg (Schwerpunkt der Verbreitung ist die Elbmarsch) und der nicht allzu engen Ortstreue ist eine schnelle Besiedlung geeigneter Ersatzlebensräumen in diesem Raum anzunehmen.

---

## **Kuckuck (günstiger Erhaltungszustand)**

*(Indirekter) Verlust von 1 Territorium durch Verlust des Lebensraumes der Wirtsarten Sumpfrohrsänger und Feldschwirl*

Kuckucke sind Langstreckenzieher. Angaben zu einer ausgeprägten Geburts- und Brutortstreue liegen nicht vor. Der Kuckuck ist ein Brutparasit und ist daher eng an die Vorkommen der Wirtsarten, im Untersuchungsgebiet vermutlich v.a. Sumpfrohrsänger und Feldschwirl, gebunden.

Der Bestand des Kuckucks in HH liegt aktuell bei ca. 330 Brutpaaren. Aufgrund der Verluste möglicher Brutreviere seiner Wirtsarten, sind für den Kuckuck ebenfalls Maßnahmen durchzuführen, die zur Sicherung des Erhaltungszustandes seiner Wirtsarten beitragen.

Durch die Anlage von Ersatzlebensräumen (FCS-Maßnahme) in einer Größenordnung von min. 2,1 ha im Bereich Kornweide Süd werden die Wirtsarten des Kuckucks (Feldschwirl, Sumpfrohrsänger) und damit indirekt auch der Kuckuck als Art gefördert. Dieses Gebiet liegt rd. 1 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt (vgl. Abbildung 1). Die Maßnahmen sind mit den Maßnahmennummern **7.1 A<sub>FCS</sub>** und **7.2 A<sub>FCS</sub>** im LBP beschrieben.

## **Fazit**

Durch Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Kap. 0) auf derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen im Raum Kornweide-Süd auf rd. 3,5 ha kann zeitnah (binnen 3 Jahren) Ersatzlebensraum für die Arten Feldschwirl (2 Reviere), Sumpfrohrsänger (5 Reviere) und Kuckuck (1 Revier) geschaffen werden, damit der günstige Erhaltungszustand der Vogelarten erhalten bleibt bzw. im Falle des Sumpfrohrsängers die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes durch die Realisierung der Maßnahme nicht behindert wird.

---

### **3.2.4 Darlegung des Überwiegens des öffentlichen Interesses an der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße gegenüber den hierdurch eintretenden artenschutzrechtlichen Konflikten**

Bei den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen, die durch die Verlegung der WBR verwirklicht werden, handelt es sich um den Verlust zweier Brutplätze des Feldschwirls sowie von sechs Brutplätzen des Sumpfrohrsängers. Indirekt ist davon auch ein Kuckuckpaar als Brutparasit betroffen.

Alle drei betroffenen Vogelarten sind auf der Roten Liste der gefährdeten Brutvogelarten Hamburgs lediglich auf der Vorwarnliste geführt, d.h. es handelt sich aktuell nicht um seltene oder gefährdete Arten, sondern um Arten, die zwar noch häufig sind, aber eine negative Bestandsentwicklung aufweisen. Bei zwei Arten ist der Erhaltungszustand in Hamburg aktuell noch günstig; nur beim Sumpfrohrsänger ist der Erhaltungszustand in Hamburg ungünstig (in Gesamtdeutschland dagegen günstig).

Bei allen betrachteten Arten sind im Vergleich zum Hamburger Brutbestand nur sehr wenige Individuen (1-6 Reviere) betroffen. Eine vorhabensbedingte Verschlechterung oder eine Behinderung der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Populationen kann durch gezielte Maßnahmen im Umfeld sicher ausgeschlossen werden. Die artenschutzrechtlichen Konflikte führen nicht zu einer nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population und sind somit nicht schwerwiegend.

Den artenschutzrechtlichen Konflikten stehen die in Kap. 3.2.1 dargelegten Gründe des *öffentlichen Interesses* für die geplante Verlegung der WBR gegenüber, die für das Vorhaben sprechen:

- Notwendigkeit der Aufrechterhaltung von drei Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung
- Dringender Erneuerungs- und Ausbaubedarf der bestehenden WBR
- Deutliche Minderung der Lärmbelastung für Wilhelmsburg und Erhöhung der Lebensqualität für die Bewohner Wilhelmsburgs.
- Aufhebung der Zerschneidungswirkung im Stadtteil Wilhelmsburg und Schaffung von Freiräumen für eine nachhaltige qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung durch Verlegung der WBR
- Entwicklung des Gartenschaugeländes igs 2013 zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark

Hinsichtlich der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ist festzuhalten, dass bei einem mindestens 2-3-jährigen Vorlauf vor Beginn der Bauarbeiten diese Maßnahmen auch als CEF-Maßnahmen umgesetzt werden könnten, da der vom Gesetzgeber geforderte *räumliche Zusammenhang* hier gegeben ist (Begründung s.o.) und die Funktionalität des Habitats für Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und des Kuckucks damit gesichert werden

---

kann. Ein Ausnahmeverfahren wäre in diesem Fall nicht erforderlich. Das Umsetzen von CEF-Maßnahmen würde jedoch die Realisierung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße um 2-3 Jahre verzögern. Da die artenschutzrechtlichen Konflikte wie oben beschrieben nicht schwerwiegend sind und der Erhaltungszustand der betroffenen Arten sich nicht verschlechtert bzw. die beeinträchtigten Funktionen im räumlichen Umfeld schon nach kurzer Zeit und im räumlichen Umfeld der betroffenen Population sicher wieder hergestellt werden können, ist eine Verzögerung der Minderung der Lärmbelastung für Wilhelmsburg und der Entwicklung siedlungsnaher Erholungsstrukturen nicht zumutbar.

## **Fazit**

Wie dargelegt überwiegen die aufgeführten zwingenden Gründe für die Verlegung der B 4/75 und die damit verbundenen Vorteile für die betroffene Bevölkerung über die daraus resultierenden artenschutzrechtlichen Konflikte, die in kurzer Zeit und im räumlichen Umfeld ausgleichbar sind.

## **4 Ergebnis der Ausnahmeprüfung**

Als Ergebnis der Ausnahmeprüfung ist festzustellen, dass für die Verlegung der B4/B75 aufgrund

- der Sicherstellung der Nichtverschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen Vogelarten durch gezielte FCS-Maßnahmen,
- des Fehlens zumutbarer Alternativen ohne artenschutzrechtliche Konflikte und
- des Vorliegens von *zwingenden* Gründen des *überwiegenden* öffentlichen Interesses

die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Ausnahme von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gem. § 45 (7) BNatSchG für die betroffenen Brutreviere europäischer Vogelarten Feldschwirl, Kuckuck und Sumpfrohrsänger vorliegen.

---

## 5 Quellenverzeichnis

BAUER, H-G., BEZZEL, E., FIEDLER, W. (2005): Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas, AULA-Verlag.

BSU - BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, AMT FÜR UMWELTSCHUTZ, FREIE HANSESTADT HAMBURG (2008): Hinweise zum Artenschutz in der Bauleitplanung. (Stand: Februar 2008). 17 S. zzgl. Anhänge.

BSU - BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, AMT FÜR UMWELTSCHUTZ, FREIE HANSESTADT HAMBURG (2007): Entwurf zur Fachkonzeption Biotopverbund Wilhelmsburg, Stand Juli 2007.

GARNIEL, A. (2008), Kieler Institut für Landschaftsökologie: A 252 Hafenuferspanne. Einschätzung der FFH-Verträglichkeit der Nordtrasse. Auftraggeber: ReGe Hamburg.

GFN/KIFL (2010): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Ausbau der B 4/75 „Wilhelmsburger Reichsstraße“ in Hamburg.- Gutachten im Auftrag der DEGES.

MITSCHE, A. (2006/2007): Rote Liste der gefährdeten Brutvögel in Hamburg. 3. Fassung 2006. Hamburger avifaunistische Beiträge: 34 (2007), 183-227.