
DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

im Auftrag der



Freien und Hansestadt Hamburg

A 26 Hafenpassage Hamburg

AK HH-Hafen (A 7/A 26) bis AD HH-Süderelbe (A 1/A 26)

Abschnitt 6b: AS HH-Moorburg (A 26) – AS HH-Hohe Schaar

Unterlage 19.5

UVP-Bericht



KORTEMEIER BROKMANN
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

A 26 Hafenpassage Hamburg

AK HH-Hafen (A 7/A 26) bis AD HH-Süderelbe (A 1/A 26)

Abschnitt 6b: AS HH-Moorburg (A 26) – AS HH-Hohe Schaar

Unterlage 19.5

UVP-Bericht

Auftraggeber:

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

Verfasser:

Kortemeier Brokmann
Landschaftsarchitekten GmbH
Oststraße 92, 32051 Herford

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Rainer Brokmann
Dipl.-Ing. Karsten Kindermann

Grafik:

Holger Küpschull

Herford, den 27.11.2019

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Aufgabenstellung	1
1.1	Veranlassung	1
1.2	Rechtliche Grundlagen	2
1.3	Methodische Vorgehensweise	2
2	Beschreibung des Vorhabens und der wesentlichen Wirkfaktoren	3
2.1	Standort des Vorhabens	3
2.2	Physische Merkmale des Vorhabens	4
2.3	Wesentliche betriebsbedingte Merkmale.....	11
2.4	Zu erwartende Rückstände und Emissionen.....	12
2.5	Abfälle	15
2.6	Wesentliche Wirkfaktoren	16
3	Beschreibung der geprüften Alternativen und „Nullvariante“	18
3.1	Zusammenfassende Darstellung der Linienbestimmung	18
3.2	„Nullvariante“	21
4	Kurzcharakteristik des Untersuchungsgebietes	22
4.1	Abgrenzung und Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebietes	22
4.2	Geographische und naturräumliche Lage sowie administrative Grenzen	22
4.3	Fach- und gesamtplanerische Vorgaben und Festsetzungen.....	23
4.3.1	Hafenentwicklungsplan	23
4.3.2	Landschaftsplanung und naturschutzfachliche Fachkonzeptionen.....	23
4.3.3	Wasserschutzgebiete / Trinkwassernutzung	27
4.3.4	Überschwemmungsgebiete / Hochwasserschutz.....	27
4.3.5	Stadtentwicklung / Bauleitplanung	28
4.3.6	Schutzgebiete sowie schutzwürdige Bereiche und Objekte.....	29
5	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie der zu erwartenden Auswirkungen	31
5.1	Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit.....	31
5.1.1	Bestand	31
5.1.2	Umweltauswirkungen.....	33
5.2	Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	36
5.2.1	Bestand	36
5.2.1.1	Fledermäuse	36
5.2.1.2	Brutvögel	39
5.2.1.3	Rastvögel / Vogelzug	46
5.2.1.4	Amphibien / Reptilien	52
5.2.1.5	Sonstige Arten	54
5.2.1.6	Biotopstrukturen	58
5.2.1.7	Gesetzlich geschützte Biotope	59
5.2.1.8	FFH-Lebensraumtypen	60
5.2.1.9	Gefährdete Pflanzenarten.....	60
5.2.1.10	Biotopverbundfunktionen	61
5.2.2	Umweltauswirkungen.....	61

5.2.2.1	Fledermäuse	61
5.2.2.2	Brutvögel	63
5.2.2.3	Rastvögel / Vogelzug	64
5.2.2.4	Amphibien / Reptilien	67
5.2.2.5	Sonstige Arten	68
5.2.2.6	Biotopstrukturen	68
5.2.2.7	Gesetzlich geschützte Biotope	71
5.2.2.8	FFH-Lebensraumtypen	72
5.2.2.9	Gefährdete Pflanzen	72
5.2.2.10	Biotopverbundfunktionen	73
5.3	Schutzgüter Boden und Fläche	73
5.3.1	Bestand	73
5.3.2	Umweltauswirkungen	75
5.4	Schutzgut Wasser	76
5.4.1	Bestand	76
5.4.1.1	Oberflächengewässer	76
5.4.1.2	Grundwasser	77
5.4.2	Umweltauswirkungen	78
5.4.2.1	Oberflächengewässer	78
5.4.2.2	Grundwasser	79
5.5	Schutzgüter Klima und Luft	81
5.5.1	Bestand	81
5.5.2	Umweltauswirkungen	81
5.6	Schutzgut Landschaft	83
5.6.1	Bestand	83
5.6.2	Umweltauswirkungen	94
5.7	Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	104
5.7.1	Bestand	104
5.7.2	Umweltauswirkungen	106
5.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	106
6	Beschreibung grenzüberschreitender Auswirkungen	107
7	Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete	107
8	Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf besonders geschützte Arten	108
9	Vermeidung, Verminderung, Ausgleich und Ersatz von Umweltauswirkungen und Maßnahmen zur Überwachung	110
9.1	Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen	110
9.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	112
9.3	Überwachung	115

10	Anfälligkeit des Vorhabens für Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen	115
11	Hinweise auf Schwierigkeiten und Unsicherheiten bei der Zusammenstellung der Angaben	118
12	Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung	118
13	Literaturverzeichnis.....	119

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Übersicht der untersuchten Varianten in der Linienbestimmung	19
Abb. 2	Auszug aus dem Landschaftsprogramm für den Planungsraum (räumliche und inhaltliche Auswahl, unmaßstäblich)	25
Abb. 3	Ausschnitt aus dem Blatt „Südwest“ sowie der dazugehörigen Legende der Landschaftsprogrammänderung L 01/17 Biotopverbund (BUE, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Entwurf Stand Januar 2018)	26
Abb. 4	Ausschnitt aus der Nutzungsdarstellung des Flächennutzungsplans Hamburg (un-maßstäblich)	28
Abb. 5	Lage von FFH- und Vogelschutzgebieten im Korridor der A 26	30
Abb. 6	Untersuchungsgebiet und Zählgebiete der Gastvogelerfassungen (MITSCHE 2016 und 2019).....	47
Abb. 7	Landschaftsbildensemble Moorburg Kattwykbrücke (Aufnahme 2008, Kraftwerk Moorburg noch im Bau).....	90
Abb. 8	Süderelbe-Achse Richtung Osten mit Kattwykbrücke (Aufnahme 2008, Kraftwerk Moorburg noch im Bau).....	90
Abb. 9	Süderelbe-Achse Richtung Norden (Aufnahme 2008, Kraftwerk Moorburg noch im Bau)	91
Abb. 10	Die Süderelbe im Bereich Kattwykbrücke 2018, die Neue Bahnbrücke Kattwyk (NBK) befindet sich im Bau (Quelle: www.geoportal-hamburg.de).....	91
Abb. 11	Reiherstieg-Achse und Hafenbahnhof Hohe Schaar (2008).....	92
Abb. 12	Blick vom Moorburger Hinterdeich Richtung Osten, deutlich erkennbar die Dampfschwaden vom Kraftwerk Moorburg, links im Bild wird zukünftig die planfestgestellte A 26-West verlaufen (Foto Februar 2019).....	93
Abb. 13	Blick vom Moorburger Hinterdeich Richtung Norden, im Hintergrund die Krananlagen des CTA, durch das Bild wird zukünftig die planfestgestellte A 26-West verlaufen (Foto Juni 2016).....	94
Abb. 14	Visualisierung der geplanten Süderelbquerung, daneben die Kattwykbrücke und die neue Bahnbrücke Kattwyk	95
Abb. 15	Blick vom Anfang Moorburger Elbdeich Richtung Kattwykbrücke ohne A 26	97
Abb. 16	Blick vom Anfang Moorburger Elbdeich Richtung Kattwykbrücke mit A 26 (Fotomontage)	97
Abb. 17	Blick vom Friedhof Richtung Kraftwerk Moorburg ohne A 26	99
Abb. 18	Blick vom Friedhof Richtung Kraftwerk Moorburg mit A 26 (Fotomontage).....	99
Abb. 19	Blick vom Moorburger Elbdeich weiter westlich Richtung Kraftwerk Moorburg ohne A 26	100
Abb. 20	Blick vom Moorburger Elbdeich weiter westlich Richtung Kraftwerk Moorburg mit A 26 (Fotomontage, der Pfeil kennzeichnet die Lärmschutzwand auf der A 26).....	100
Abb. 21	Blick vom Moorburger Elbdeich Richtung Kraftwerk Moorburg im unbelaubten Zustand (Februar 2019), man erkennt auch im Winter die sichtverschattende Wirkung der Gehölze nördlich der Ortslage (linker Bildrand).....	101
Abb. 22	Blick von der Haltestelle Moorburger Elbdeich 273 Richtung Osten (Februar 2019), selbst im Winter ist das Kraftwerk aufgrund der sichtverschattenden Wirkung der Gehölze nicht zu sehen	103
Abb. 23	Visualisierung aus dem 3D-Echtzeitmodell: Perspektive in etwa von der Haltestelle Moorburger Elbdeich 273 ohne sichtverschattende Gehölze und Gebäude; zur Verdeutlichung, wie sich die Brücke in die übrigen vertikalen Bauwerke im Hafen einfügt.....	103

Abb. 24	Blick vom Moorburger Elbdeich Höhe Einfahrt Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte Richtung Osten (Februar 2019), das rd. 2 km entfernte Kraftwerk an sich ist kaum sichtbar, nur die Dampfschwaden sind sehr gut erkennbar	104
---------	---	-----

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1	Bauwerksdaten Süderelbbrücke.....	5
Tab. 2	Übersicht potenziell erheblicher Umweltauswirkungen	16
Tab. 3	Baustufenpläne und Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet	29
Tab. 4	Nachgewiesene Fledermausarten im Untersuchungsgebiet.....	37
Tab. 5	Brutvögel mit Status 2017/2018, nur planungsrelevante Arten (vgl. Unterlage 19.2, Tabelle 6)	43
Tab. 6	Ungefährdete Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet des Abschnitts 6b der A 26 zusammengefasst in Gilden (basierend auf der Tabelle 7 in Unterlage 19.2)	45
Tab. 7	Die häufigsten Gastvögel der Erfassungen 2018/19 mit Summenangaben und zum Vergleich die jeweiligen Summen der Ersterfassung 2013/2014 (Mitschke 2019).....	48
Tab. 8	Amphibien im Untersuchungsgebiet (EGL 2013 und 2018).....	52
Tab. 9	Reptilien im Untersuchungsgebiet (EGL 2013).....	52
Tab. 10	Betroffenheit von Biotopstrukturen	69
Tab. 11	Bilanzierung der erheblichen Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Biotope (A 26 Abschnitt 6b)	71
Tab. 12	Kriterien zur Bewertung der Bedeutung von Landschaftsbildeinheiten nach Köhler & Preiss (2000).....	84
Tab. 13	Übersicht Landschaftsbildeinheiten im Planungsraum	86
Tab. 14	Beschreibung und Bewertung der Landschaftsbildeinheiten	87
Tab. 15	Boden- und Baudenkmäler sowie geschützte Ensembles im Untersuchungsgebiet.....	105
Tab. 16	Vermeidungsmaßnahmen	111
Tab. 17	Ausgleichsmaßnahmen	113

ANLAGENVERZEICHNIS

Bestands- und Konfliktkarten (Maßstab 1: 10.000)

Anlage 1	Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit, Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
Anlage 2a	Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt - Biotopstrukturen
Anlage 2b	Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt - Fauna
Anlage 3	Schutzgut Boden
Anlage 4	Schutzgut Wasser
Anlage 5	Schutzgut Klima und Luft
Anlage 6	Schutzgut Landschaft

1 Anlass und Aufgabenstellung

1.1 Veranlassung

Die DEGES plant im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, diese wiederum in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland, den Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg, die auch als A 26-Ost bezeichnet wird. Die geplante A 26 Hafenpassage Hamburg dient dem Netzlückenschluss zwischen den Bundesfernstraßen A 7 / A 26 im Westen und der A 1 im Osten. Sie stellt damit die Leistungsfähigkeit des gesamten übergeordneten Straßennetzes sicher. Die neue Autobahn soll als leistungsfähige Ost-West-Fernstraßenverbindung hergestellt werden. Neben dieser überregionalen Funktion im Autobahnnetz soll die A 26 Hafenpassage Hamburg zudem die Verkehrsinfrastruktur im Hamburger Hafen verbessern und insbesondere zu einer verbesserten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens beitragen. Darüber hinaus werden innerstädtische Quartiere von Verkehr und damit Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet.

Gegenstand des Antrages auf Planfeststellung ist der Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg im Abschnitt 6b vom Moorburger Hauptdeich von östlich der neuen Anschlussstelle HH-Moorburg (A 26) bis auf die Hohe Schaar (Anschlussstelle HH-Hohe Schaar). Dieser Abschnitt wird auch als Verkehrseinheit (VKE) 7052 bezeichnet.

Der Abschnitt 6b beinhaltet die Querung der Süderelbe mit einer neuen Großbrücke und wird im Hafen als Hochstraße über das vorhandene Verkehrsnetz und Nutzungen geführt. Die Planung umfasst zudem Anpassungen am untergeordneten Wege- und Leitungsnetz und berücksichtigt den geplanten zweigleisigen Ausbau des Schienennetzes der Hafenbahn. Gegenstand der Planung ist auch die Verlegung eines Teilstücks des Moorburger Hauptdeichs.

Der Autobahnbau erfordert außerdem eine Teilstilllegung der vorhandenen Entwässerungsfelder Moorburg-Ost der HPA (Hamburg Port Authority), bei denen es sich um eine Anlage nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) handelt. Mit der Teilstilllegung verbundene, erhebliche Umweltwirkungen werden ebenfalls im Rahmen dieses UVP-Berichts berücksichtigt, da es sich um eine Folgemaßnahme (und somit Vorhabenbestandteil) der A 26 handelt. Die Verlagerung eines Gewerbebetriebes im Bereich der Vorlandbrücke Ost auf der Hohen Schaar ist nicht Gegenstand des UVP-Berichts.

Der geplante Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg ist Bestandteil eines mehrstufigen Planungs- und Zulassungsprozesses. Für die geplante Autobahn fand im Zeitraum 2010/2011 das Linienbestimmungsverfahren statt. Im Zuge des Linienbestimmungsverfahrens wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Dazu wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, in der verschiedene Varianten bezüglich der Umweltauswirkungen beurteilt wurden. Am 15.02.2011 erfolgte die geänderte Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) für die Variante Süd 1. Die Variante Süd 1 stellt die

Grundlage für die weitere Entwurfsplanung der A 26 Hafenpassage Hamburg in den Abschnitten 6a, 6b und 6c dar.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Für den Neubau des Abschnitts 6b der A26 Hafenpassage Hamburg besteht gemäß § 6 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) in Verbindung mit Anlage 1 UVPG, Nr. 14.3 (Bau einer Bundesautobahn) die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Gemäß Anlage 1 Nr. 13.13 wäre für die Verlegung des Hochwasserschutzdeiches eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht erforderlich. Da es sich bei dem Hochwasserdeich jedoch gleichzeitig um den Straßendamm handelt und er damit unverzichtbarer Bestandteil des Straßenbauwerks ist, wird er innerhalb der UVP zur Autobahn bereits vollständig berücksichtigt.

Entsprechend den allgemeinen Vorschriften für Umweltprüfungen umfassen diese die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter. Umweltprüfungen dienen damit einer wirksamen Umweltvorsorge nach gesetzlichen Beurteilungsmaßstäben und einheitlichen Grundsätzen unter Beteiligung der Öffentlichkeit (vgl. § 3 UVPG). Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens (§ 4 UVPG).

Schutzgüter im Sinne des Gesetzes sind gemäß § 2 UVPG:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Der Vorhabenträger hat der zuständigen Behörde einen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) vorzulegen (vgl. § 16 UVPG). Diese Funktion übernimmt die vorliegende Unterlage.

1.3 Methodische Vorgehensweise

Der Aufbau und die Inhalte dieses UVP-Berichts berücksichtigen die Vorgaben und Hinweise des § 16 UVPG sowie der Anlage 4 zum UVPG. Da die gesetzlichen Vorgaben sehr detailliert sind, wird darauf an dieser Stelle nicht im Einzelnen eingegangen, sondern stattdessen auf die Bezüge zum § 16 UVPG bzw. der Anlage 4 zum UVPG in den einzelnen Kapiteln dieses UVP-Berichts hingewiesen.

Aufgrund der bereits durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung zur Linienbestimmung ergibt sich aus § 15 (4) UVPG eine Relevanz für den Inhalt und Umfang dieses UVP-Berichts. Im Rahmen der Planfeststellung soll sich die Umweltverträglichkeitsprüfung auf zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen sowie auf erforderliche Aktualisierungen und Vertiefungen beschränken.

Eine erste Bestandsaufnahme und -bewertung der Schutzgüter erfolgte in der UVS zur Linienbestimmung. Im Rahmen dieses UVP-Berichts erfolgt jedoch eine vollständige Neubearbeitung und Aktualisierung der vorhandenen Umweltsituation. So werden die laut Gesetz aktuellen Schutzgutbegriffe sowie das neue Schutzgut Fläche berücksichtigt. Bezüglich der Biotoptypen- und Nutzungsstrukturen sowie der Kenntnisse zur Verbreitung von Arten und der faunistischen Bedeutung des Planungsraumes sind Ergebnisse von durchgeführten Plausibilitätsprüfungen und neuen Kartierungen berücksichtigt. Zudem liegen für Hamburg neue Veröffentlichungen zu Grundlagendaten vor, z. B. zum Boden- und Klimaschutz, die nun ebenfalls berücksichtigt werden können. Im Einzelnen wird hierauf in den Kap. 4 und 5 jeweils hingewiesen.

Auf der Grundlage der aktuellen Bestandsaufnahme und -bewertung erfolgt dann anschließend im Zuge der Auswirkungsprognose eine Ermittlung und Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen. Dabei konzentriert sich der UVP-Bericht auf das Bauvorhaben in der beantragten Ausführung. Soweit möglich bedient sich der UVP-Bericht dafür der Ergebnisse anderer Unterlagen wie z. B. der immissionstechnischen Fachgutachten, des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (ASB), des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP), des hydrogeologischen Fachbeitrags und des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie. Im Einzelnen geht dies aus den jeweiligen Querbezügen im Text hervor.

Eine Beurteilung bzw. ein Vergleich zusätzlicher Trassenvarianten wird nicht vorgenommen, da dies bereits auf der Ebene der Linienbestimmung erfolgte. Die Ergebnisse der Linienbestimmung werden im Rahmen dieses UVP-Berichts zusammenfassend wiedergegeben und die wesentlichen Gründe für die Wahl der Linie aufgeführt.

2 Beschreibung des Vorhabens und der wesentlichen Wirkfaktoren

Die Beschreibung des Vorhabens und der wesentlichen Wirkfaktoren erfolgt gemäß den Anforderungen des in § 16 (1) Nr. 1 UVPG und der Anlage 4, Nr. 1 UVPG. Bezüglich weiterer Angaben zum Vorhaben wird auf die Unterlage 1 verwiesen.

2.1 Standort des Vorhabens

Als neue West-Ost-Verbindung schließt die A 26 Hafenpassage Hamburg eine Netzlücke mit überregionaler Verbindungsbedeutung. Sie verknüpft die A 7 am Autobahnkreuz (AK) HH-Hafen (bisher HH-Süderelbe) und die A 1 am Autobahndreieck (AD) Süderelbe

(A 1/A 26) (bisher HH-Stillhorn). Sie wird als direkte Weiterführung der A 26 (Stade - Hamburg), nachfolgend mit A 26-West bezeichnet, geplant.

Die A 26 Hafenpassage Hamburg ist in die folgenden drei Verkehrseinheiten (VKE) gegliedert:

- VKE 7051, Abschnitt 6a, AK HH-Hafen (A7) – AS HH-Moorburg,
- VKE 7052, Abschnitt 6b, AS HH-Moorburg – AS HH-Hohe Schaar,
- VKE 7053, Abschnitt 6c, AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe (A1).

Gegenstand der vorliegenden Planfeststellungsunterlage ist der Abschnitt 6b (VKE 7052). Der Abschnitt 6b der A 26 Hafenpassage Hamburg beginnt östlich der Anschlussstelle (AS) HH-Moorburg (bisher HH-Hafen-Süd) bei Bau-km 1+950 und endet südlich der AS HH-Hohe Schaar bei Bau-km 5+840.

Damit verläuft die Trasse durch einen Bereich, der vollständig anthropogen überprägt ist durch Verkehrsflächen (Straßen und Bahnlinien, Bundeswasserstraße Süderelbe), hafenaf-fine Industrie- und Gewerbenutzungen (Raffinerien und sonstige Gewerbe und Industrieflächen auf der Hohen Schaar) sowie Sonderflächen (Hauptdeichlinie, Entwässerungsfelder (BlmSch-Anlage), Kraftwerk Moorbürg).

Der Eingriffsbereich umfasst neben dem eigentlichen Trassenverlauf auch die Flächen für Dämme, Nebenanlagen wie z. B. Rückhaltebecken und Leitungsverlegungen. Darüber hinaus werden z. T. umfangreiche bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen erforderlich für Baustraßen, Materiallager und baulegistische Abläufe, z. B. für die Anlieferung von Fertigbauteilen und Kranstellflächen.

2.2 Physische Merkmale des Vorhabens

Länge, Querschnitt, Bauwerke

Der Abschnitt 6b der A 26 Hafenpassage Hamburg beginnt am Bauende des Abschnitts 6a (VKE 7051) östlich der geplanten neuen AS HH-Moorburg (A 26) am Schnittpunkt mit dem Moorbürger Hauptdeich bei Bau-km 1+950 und endet südlich der AS HH-Hohe Schaar bei Bau-km 5+840. Der Abschnitt 6b ist ca. 3.890 m lang.

Am Bauanfang östlich der AS HH-Moorburg (A 26) verläuft die geplante A 26 zunächst in Dammlage über die vorhandenen Entwässerungsfelder der HPA. Die direkt überbauten Teile der Entwässerungsfelder sowie südlich und westlich des geplanten Autobahndamms liegende Anlagenflächen werden stillgelegt. Teile der BlmSch-Anlage im nordöstlichen Bereich werden für den Weiterbetrieb umgebaut.

Im weiteren Verlauf verläuft die A 26 ausschließlich auf Brückenbauwerken. Es sind fünf Großbrücken vorgesehen, deren Gesamtlänge rd. 2.900 m beträgt. Das prägende Bauwerk ist die Strombrücke Süderelbquerung. Hinzu kommt die aufgeständerte Anschlussstelle

HH-Hohe Schaar, für die vier weitere Brückenbauwerke für Hafenstraßen vorgesehen sind. Die Brückenbauwerke weisen große Feldweiten auf, um optisch für eine Durchlässigkeit zu sorgen. Für die Bauwerke der A 26 wird ein bauwerksübergreifendes Gestaltungskonzept erarbeitet, welches in der nächsten Planungsphase bei den Bauwerksentwürfen Berücksichtigung finden wird. Die AS HH-Hohe Schaar ist als aufgeständerter Verteilerkreis in der ersten Ebene über den Hafenbahnanlagen geplant. Darüber wird in zweiter Ebene die A 26 weiter Richtung Abschnitt 6c (VKE 7053) fortgeführt. Die Hafenstraßen werden über Rampen an den Verteilerkreis angeschlossen und dadurch kreuzungsfrei über die Hafenbahn überführt.

Im Abschnitt 6b kommt als Querschnitt im Streckenbereich ein RQ 31 mit vier Fahrsteifen zum Einsatz, im Bereich der Brückenbauwerke ein RQ 31 B. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden gewährleistet, da die Prognoseverkehrsbelastung mit einem DTV von ca. 50.000 Kfz/24h innerhalb der Leistungsfähigkeitsgrenzen dieses Querschnittes liegt.

Höhentechnisch beginnt der Abschnitt 6b mit der aus dem Abschnitt 6a übernommenen Dammlage. Im Bereich der Entwässerungsfelder Moorbürg-Ost liegt die Gradiente nicht tiefer als 12,00 m NHN (Normalhöhennull) und damit mindestens 2,5 m höher als die Deichkrone des vorgelagerten neuen Moorbürger Hauptdeiches. Im Verlauf über die Entwässerungsfelder endet die Dammlage und es beginnt der Brückenzug der A 26, der in Richtung Süderelbquerung mit 4 % ansteigt. Nach Erreichen einer maximalen Höhe von 57,53 m über der Süderelbe geht die A 26 zum Abbau der großen Höhe in ein Gefälle von 4 % über, bevor bei Bau-km 4+820 eine Überleitung in ein konstantes Längsgefälle von 1 % erfolgt. Im Bereich der AS HH-Hohe Schaar beträgt die Gradienten der A 26 rd. 23 m NHN.

Süderelbquerung

Das Brückenbauwerk wird im Zuge des Neubaus der Autobahn A 26 als Strombrücke über die Süderelbe errichtet. Die Süderelbbrücke in der vorliegenden Form ist das Ergebnis eines im Jahr 2013 durchgeführten Realisierungswettbewerbs. Die wesentlichen Bauwerksdaten sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Tab. 1 Bauwerksdaten Süderelbbrücke

Nummer des Bauwerks	Bw 7052/02
Bauwerksbezeichnung	Strombrücke Süderelbquerung
Bauwerkslänge (ohne Vorlandbrücken)	695,6 m
Gesamthöhe	140,0 m
Spannweite Hauptfeld	350,0 m
Spannweite Seitenfelder	170,0 m
Höhe Lichtraumprofil Hauptfeld (bezogen auf mittleres Tidehochwasser)	50,9 m
Vorgesehene Gründung	Tiefgründung auf Pfählen

Bei der Hauptbrücke der neuen Süderelbquerung handelt es sich um eine mitten-symmetrische fünffeldrige „integrale Schrägseilbrücke“ mit aufgelösten Maststielen und mittig angeordneten Doppel-Seilebenen in Fächerform. Die Gesamtlänge der Hauptbrücke beträgt 695,6 m, wobei das Hauptfeld eine Spannweite von 350 m besitzt. In den Seitenfeldern werden zusätzliche Pendelpfeiler für den vertikalen Lastabtrag angeordnet.

Die Stützung der Schrägseilbrücke erfolgt durch mittig in der Trassenachse angeordnete Maste mit einer Gesamthöhe von ca. 140 m. Die Maste werden als in Längsrichtung zweiteilig aufgelöste, pylonartige Rahmentragwerke mit durchgehend massiven Querschnitten vorgesehen.

Die Durchfahrtshöhe der Süderelbbrücke für Schiffe beträgt 53 m NHN in einer Breite von 150 m entsprechend den Anforderungen der Seeschifffahrt.

Für sämtliche Brückenbauwerke sind Tiefgründungen erforderlich. Für die östliche Mastgründung wird eine neue wasserdichte, rückverankerte Uferspundwand vom Wasser aus unter Verwendung eines Pontons hergestellt. Die bestehende Fingermole zwischen Süderelbe und Hohe-Schaar-Hafen wird im Zuge der Arbeiten abgebrochen. Anschließend wird die Spundwand hinterfüllt und ein Bohrplanum bei +2,50 m NN eingerichtet. Die neue Uferwand zur Süderelbe dient gleichzeitig als Schiffsanleger für den Baubetrieb. Die Baugrube des westlichen Mastes wird analog zur Ostseite hergestellt. Auch hier wird eine Uferspundwand gesetzt und anschließend hinterfüllt, so dass eine Arbeitsebene zur Herstellung der Mastgründung entsteht.

Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die A 26 liegt im Zuge einer überregionalen Verbindung mit Verbindungsfunktionsstufe (VFS) II. Sie ist gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) der Straßenkategorie AS II zuzuordnen. Ein zweibahniger Querschnitt und kurze Knotenpunktabstände kennzeichnen den Streckencharakter. In Anbetracht der teilweisen Führung innerhalb bebauter Gebiete und der überwiegenden Lage auf Bauwerken wird die Geschwindigkeit mit 80 km/h festgelegt. Durch die Trassenführung im Bereich des Hamburger Hafens mit extremen städtebaulichen Zwängen und der Aufgabe, innerstädtische und Hafenverkehre abzuwickeln, können die Entwurfs- und Betriebselemente einer Überregionalautobahn nicht erreicht werden. In Abwägung der Konfliktsituation zwischen der Verkehrsbedeutung der A 26, dem hohen Verkehrsaufkommen und dem überwiegend städtebaulichen Umfeld wurde die Einstufung als Stadtautobahn (EKA 3) vorgenommen. Der von der EKA 3 abweichende Querschnitt eines RQ 31 liegt in den langen Großbrücken begründet. Anders als der RQ 25 ermöglicht der RQ 31 eine 4+0-Verkehrsführung im Falle einer Bauwerkssanierung.

Mit der im Abschnitt 6b vorgesehenen Trassierung werden die Abschnitte 6a und 6c in einem gestuften Bogen verbunden. Die A 26 wird dabei westlich der Süderelbe geschwungen über die Entwässerungsfelder der HPA geführt. Anschließend verläuft sie nach Querung der Süderelbe im Bereich der Hohe-Schaar-Insel in West-Ost-Richtung gestreckt

durch einen von beiderseitigen Gewerbe- bzw. Industrieanlagen gebildeten engen Korridor, der keinerlei trassierungstechnischen Spielraum lässt, bevor sie an der AS HH-Hohe Schaar nach Süden in Richtung Reiherstiegsschleuse geführt wird.

Streckengestaltung

Östlich von Moorburg verläuft die A 26 in Dammlage, bevor mit dem deutlichen Anstieg in Richtung Süderelbe eine Fortführung auf Brückenbauwerken erfolgt.

Entwässerung

Entlang der gesamten Autobahntrasse wird anfallendes Oberflächenwasser über Borde und Rinnen gefasst und abgeleitet. Der Abschnitt 6b ist ausgehend vom Hochpunkt über der Süderelbe in zwei Haupt-Entwässerungsabschnitte untergliedert. Für die Behandlung des auf der A 26 anfallenden Oberflächenwassers und die Reduzierung von Abflussspitzen sind im Abschnitt 6b zwei Retentionsbodenfilteranlagen vorgesehen. Ein weiterer Entwässerungsabschnitt umfasst Flächen der geplanten A 26 vom Übergang zum Abschnitt 6a (VKE 7051) bis zum 200 m entfernten Zwischenhochpunkt. Das auf einer Fahrbahnfläche von 0,43 ha anfallende Straßenwasser wird der VKE 7051 zugeführt, dort übernommen, weiter abgeleitet und behandelt.

Böschungsgestaltung A 26

Die Straßenböschungen der A 26 werden mit einer Neigung von 1:2 ausgebildet und erhalten am Böschungsfußpunkt eine Ausrundung. Dies gilt nur für die westliche Dammböschung im Bereich der Entwässerungsfelder, da die östliche Böschung als Deich ausgebildet wird. Hiermit verbunden ist eine abweichende Böschungsgestaltung mit einer Neigung von 1:2 im oberen und 1:3 im unteren Bereich sowie einer dazwischen liegenden Berme zur Unterbringung der Deichverteidigungsstraße bzw. des Deichlagerstreifens. Auf der Deichböschung ist eine Bepflanzung mit Gehölzen nicht zulässig.

Hafenstraßen

Aufgrund der Führung der Trasse auf einer Hochstraße sind keine weiträumigen Veränderungen der vorhandenen Infrastruktur (Straßen, Wegen, Bahnanlagen, Leitungen etc.) erforderlich. Lokale Anpassungen sind im Bereich der Trassenführung jedoch unvermeidbar, insbesondere im Bereich der erforderlichen Pfeilerstandorte. So sind z. B. Verlegungen von Kattwykdamm und Hohe-Schaar-Straße vorgesehen. Die Erschließung benachbarter Flächen wird über das nachgeordnete Hafenstraßennetz sichergestellt. Im Bereich zu verlegender Hafenstraßen ist sofern erforderlich eine Anpassung vorhandener Zufahrten vorgesehen. Am Kattwykdamm wird z. B. im Zuge der Verlegung eine vollständig geänderte Zufahrt zum SHELL-Terminal vorgesehen.

Deich

Die Trasse der A 26 kreuzt unmittelbar am Beginn des Abschnitts 6b die bestehende Hauptdeichlinie und verläuft im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost außerhalb des bestehenden öffentlichen Hochwasserschutzes. Der Damm der A 26 hätte demzufolge beidseitig hochwassergeschützt ausgebildet werden müssen. Bestandteil der vorliegenden

Planfeststellungsunterlage ist daher die Verlegung der Hauptdeichlinie auf einer Länge von ca. 1.050 m an den östlichen Damm der A26. Die stillgelegten Flächen der Entwässerungsfelder westlich der A 26 stehen hochwassersicher für eine Nachnutzung zur Verfügung. Die neue Hauptdeichlinie verläuft ab Deich-km 9+800,0 parallel an der östlichen Böschung des Autobahndammes entlang, knickt am südlichen Brückenwiderlager in Richtung Westen ab und schließt wieder bei Deich-km 10+750,0 an die Hauptdeichlinie des Moorburger Hauptdeiches an. Die neue vorverlegte Deichlinie wird eine Länge von ca. 1.050 m aufweisen. Dementsprechend verlängert sich die neue Hauptdeichlinie um rd. 150 m.

An der Dammböschung verläuft der Deichverteidigungsweg (DV-Weg) mit einem kombinierten Lagerstreifen hochwassersicher auf Höhe der Deichkrone von NHN +9,50 m. Die Deichböschung unterhalb des Deichverteidigungsweges bis auf Höhe der zukünftigen GOK des jetzigen Entwässerungsfeldes Moorburg-Ost wird mit einer Neigung von 1:3 hergestellt. An der Deichfußböschung grenzt ein 3,00 m breiter, geschotterter Außendeichweg für die Treibselräumung und Unterhaltung des Deichgrabens an. Der Deichgraben dient der Oberflächen- und Deichfußentwässerung.

Der Deichkörper der alten Hauptdeichlinie zwischen Deich-km 9+800,0 und 10+750,0 wird zurückgebaut. Die Straße Moorburger Hauptdeich bleibt dabei bestehen. Der Sandkern und die Kleiabdeckungen oberhalb der Straße Moorburger Hauptdeich werden abgetragen und in das nächste Kleidepot abgefahren.

Der Rückbau der alten Deichlinie erfolgt erst, wenn die neue Deichlinie hergestellt wurde. Aufgrund dessen können die Deichbauarbeiten auch in der Sturmflutsaison (15. September bis 31. März) ausgeführt werden. Das vorhandene Kleidepot am Kattwykdamm (Deich-km 11+100) wird auf Grund der Verschattung und des Standortes des Einzelpfeilers 70 der Vorlandbrücke verlegt. Der neue Standort befindet sich am südlichen Ende des Entwässerungsfeldes zwischen dem Moorburger Hauptdeich und dem A 26-Damm. Es werden ca. 7.000 m³ deichbaufähiger Klei verlegt. Eine neue herzustellende Zufahrt über den Moorburger Hauptdeich sichert die schnelle Erreichbarkeit des Depots im Deichverteidigungsfall. Im Bereich der Zufahrt ist der vorhandene kombinierte Radweg/Lagerstreifen anzupassen.

Für den Bau der neuen Deichlinie inkl. des Deichverteidigungsweges werden ca. 10 Monate Bauzeit und für den Rückbau der alten Deichlinie und Verlegung des Kleidepots zusätzlich ca. 5 Monate veranschlagt.

Lärmschutzanlagen / multifunktionale Schutzwände

Neben einer 400 m langen Lärmschutzwand auf der Westseite der Vorlandbrücke West sind über längere Bereiche multifunktionale Schutzwände vorgesehen, die je nach Standort unterschiedliche Funktionen zum Schutz gegen Wind und Überwurf von Gegenständen auf angrenzende sensible Industrieanlagen (z. B. des SHELL-Terminals) übernehmen. Mit derartigen Schutzwänden wird der Brückenzug der A 26 beidseitig beginnend mit der Vorlandbrücke West über die Süderelbbrücke und weiter über die Vorlandbrücken Ost bis westlich des Verteilerkreises ausgerüstet. Die Schutzwände haben durchgehend eine Höhe von 2,5 m.

Eisenbahnen

Im gesamten Planungsabschnitt verläuft die A 26 neben bzw. über vorhandenen und geplanten Gleisanlagen der Hafenbahn. Im Abschnitt 6b plant die Hamburg Port Authority zeitgleich drei Vorhaben, welche sich in unterschiedlichen Stadien befinden:

- Südliche Bahnanbindung Altenwerder (SBA) westlich der Süderelbe (in Planung),
- Neue Bahnbrücke Kattwyk (NBK) (planfestgestellt, im Bau),
- Zweigleisiger Ausbau Hohe Schaar einschl. vier zusätzlicher Gleise Bahnhof Hohe Schaar (in Planung).

Die Planungen der HPA sind ausschließlich nachrichtlich dargestellt und kein Bestandteil der vorliegenden Planfeststellungsunterlage.

Leitungen

Im gesamten Bauabschnitt kommt es zu zahlreichen Konflikten mit über- und unterirdischen Leitungen von öffentlichen Ver- und Entsorgungsunternehmen. Die kreuzenden, auf der Hohe-Schaar-Insel vielfach längs verlaufenden Leitungen machen eine Vielzahl von Umverlegungen notwendig. Der Umfang reicht von punktuellen Maßnahmen bis zur Anpassung ganzer Trassen, um im engen Planungskorridor Verkehrswege, offene Entwässerungssysteme und Leitungen unterbringen zu können. Eingriffe durch erforderliche Leitungsumverlegungen werden im LBP zur A 26 berücksichtigt. Die Verlegung der bei Bau-km 3+150 kreuzenden 380-kV-Freileitung zum Kraftwerk Moorburg ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zum Abschnitt 6a (VKE 7051) und wird daher für den Abschnitt 6b als bereits realisiert vorausgesetzt.

Besondere Anlagen

Im Zusammenhang mit der A 26 sind Anpassungen von Gewerbe- und Industrieanlagen erforderlich. Dies betrifft die Entwässerungsfelder Moorburg-Ost der HPA und verschiedene private Industrie- und Gewerbeflächen beidseitig des Kattwykdamms. Die Bautätigkeiten im Bereich der Entwässerungsfelder im Rahmen der Teilstillegung umfassen im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Rückbau aller Entwässerungseinrichtungen wie Ablaufschächte, oberirdisch verlegte Leitungen sowie Drainageleitungen.
- Rückbau der Entwässerungsfelddämme bis auf das Niveau der vorhandenen Schlickdichtung, Rückbau der asphaltierten Baustraßen in den Feldern.
- Abtrag der oberen 10 cm der Dränsandschicht, so dass abschließend eine saubere unbelastete Oberfläche ansteht, die mit einem Sandgemisch ca. 1,0 m aufgefüllt wird.

Eingriffe in Biotopstrukturen wie Gehölze und Gewässer erfolgen nur soweit, wie es aus geotechnischer Sicht zwingend erforderlich ist. Daher bleiben die Gehölzstrukturen im Süden der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost ebenso wie das dort vorhandene Absetzbecken im Zuge der Teilstillegung erhalten. Unvermeidbar ist jedoch die Rodung des überwie-

genden Teils der Gehölze am westlichen Rand der Entwässerungsfelder entlang des Moorburger Hauptdeichs (siehe Unterlage 9.2, Blatt 1 und 2). Insgesamt handelt es bei den Rückbaumaßnahmen im Zuge der Teilstillegung um bauzeitlich kurzzeitige Eingriffe. Die Flächen westlich der geplanten A 26 werden jedoch darüber hinaus auch noch als Baustelleneinrichtungsfläche für den Bau der Autobahn genutzt. Dauerhaft ist auf einer kleinen Teilflächen westlich der A 26 ein Kleilager vorgesehen. Östlich der A 26 werden zwei Teilflächen für Kompensationsmaßnahmen hergerichtet (vgl. Unterlage 19.1, Kap.5.2.4.1). Im Übrigen bleibt der überwiegende Teil der Flächen nach der Andeckung mit Sand bis zu einer eventuellen Folgenutzung durch die HPA der Sukzession überlassen. Besondere Begrünungsmaßnahmen sind im Rahmen des LBP nicht vorgesehen.

Durch die Maßnahmen wird sichergestellt, dass sich die Einsickerungsrate von Wasser in den Altspülfeldkörper vorhabenbezogen nicht erhöht und sich die Grundwassersituation vorhabenbezogen nicht verschlechtert. Mit der Teilstillegung verbundene erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden innerhalb des LBP zur A 26 berücksichtigt (s. Unterlage 19.1). Dies betrifft in erster Linie die unvermeidbare Rodung von Gehölzen am westlichen Rand der Entwässerungsfelder. Für weitere Einzelheiten wird auf den Teilstilllegungsantrag nach § 15 BlmSchG (Unterlage 16.3) und dem Änderungsantrag nach § 16 BlmSchG (Unterlage 16.2) verwiesen.

Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsstreifen, Baustellenzufahrten

Für Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) und Arbeitsstreifen werden so weit wie möglich Flächen von geringer ökologischer Wertigkeit genutzt. Aufgrund beengter Platzverhältnisse lässt sich eine Inanspruchnahme von Gehölzstrukturen und Brachen jedoch teilweise nicht vermeiden, z. B. auf der Hohen Schaar im Umfeld der Industrie- und Gewerbeflächen nördlich des Kattwykdamms. Unvermeidbare Eingriffe durch erforderliche Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsstreifen und Baustellenzufahrten werden vollständig im LBP zur A 26 berücksichtigt.

Flächenbedarf

Baukörper und Baufeld der A 26 Abschnitt 6b beanspruchen zusammen insgesamt rd. 70 ha. Siedlungs- und Verkehrsflächen ohne relevanten Biotopwert haben daran einen Anteil von rd. 19 ha. Der überwiegende Teil der Flächeninanspruchnahmen (rd. 42 ha) ist baubedingt, d. h. die Flächen werden für Baustraßen, Lagerplätze etc. nur vorübergehend in Anspruch genommen. Die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen durch Versiegelungen und Teilversiegelungen beziffern sich auf rd. 21 ha. Aufgrund der Vorbelastung der Flächen ist die Neuversiegelung jedoch nur auf 14 ha zu beziffern. Der Anteil der dauerhaften Flächeninanspruchnahmen für Böschungen, Deiche und Nebenanlagen (Mulden, Retentionsfilterbecken etc.) beziffert sich auf rd. 7 ha (vgl. LBP, Kap. 4.2.2).

Weitere Einzelheiten der technischen Planung sind dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) sowie den Lage- und Höhenplänen (Unterlagen 5 und 6) zu entnehmen.

2.3 Wesentliche betriebsbedingte Merkmale

Das UVPG enthält in der Anlage 4, Nr. 1 c eine beispielhafte Auflistung zu ggf. umweltrelevanten, betriebsbedingten Merkmalen, wie Energiebedarf und Energieverbrauch, Art und Menge der verwendeten Rohstoffe, Art und Menge der natürlichen Ressourcen (insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt). Gemäß § 16 (3) UVPG sind die in Anlage 4 zum UVPG genannten, weiteren Angaben nur erforderlich, soweit diese Angaben für das Vorhaben von Bedeutung sind. Die in Anlage 4, Nr. 1 c UVPG aufgelisteten Aspekte treffen vorwiegend für Produktionsprozesse zu. Da die A 26 betriebsbedingt keine Produktionsprozesse beinhaltet, sind diese Aspekte nicht relevant. Dagegen sind bei einer Straße zusätzliche bzw. andere betriebsbedingte Merkmale von Bedeutung, auf die nachfolgend eingegangen wird.

Verkehrsbelastung

In der verkehrstechnischen Untersuchung (vgl. Unterlage 22.1) wurden die verkehrlichen Auswirkungen einer abschnittswisen Realisierung der A 26 Hafenpassage Hamburg ermittelt. Maßgeblich für die Entwurfsplanung, die immissionstechnischen Untersuchungen sowie die Beurteilung sonstiger Umweltauswirkungen ist der Planfall 1, der von einem durchgehenden Ausbau der A 26 Hafenpassage Hamburg von der A 7 (AK HH-Hafen) bis zur A 1 (AD Süderelbe) ausgeht.

Für das Jahr 2030 werden demnach für den Abschnitt 6b bis zu 49.300 Kfz/24h, davon ca. 26 % Schwerlastverkehr als durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) prognostiziert. Bedeutsam ist bei einer durchgehenden Strecke zwischen der A 7 bis zur A 1 der Durchgangsverkehrsanteil am Gesamtverkehr. Gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung werden sich positive verkehrliche Wirkungen auf das untergeordnete Straßennetz im gesamten Hamburger Süderelberaum ergeben. Konkret ist mit deutlichen Verkehrsabnahmen bzw. -entlastungen auf der B 73 zu rechnen. Der Kfz-Verkehr würde sich gegenüber dem Prognosenullfall um rd. 40 % reduzieren, der Schwerlastverkehr sogar um rd. 70 %. Lediglich für den Moorburger Bogen südlich des Fürstenmoordamms und die Hohe-Schaar-Straße nördlich des Kattwykdamms ergeben sich gegenüber dem Prognosenullfall deutlich höhere Belastungen.

Aufgrund der teilweisen Führung innerhalb bebauter Gebiete und der überwiegenden Lage auf Bauwerken wird die Geschwindigkeit mit 80 km/h festgelegt. Durch die Trassenführung im Bereich des Hamburger Hafens mit extremen städtebaulichen Zwängen und der Aufgabe, innerstädtische und Hafenverkehre abzuwickeln, können die Entwurfs- und Betriebselemente einer Überregionalautobahn nicht erreicht werden. In Abwägung der Konfliktsituation zwischen der Verkehrsbedeutung der A 26, dem hohen Verkehrsaufkommen und dem überwiegend städtebaulichen Umfeld wurde die Einstufung als Stadtautobahn (EKA 3) vorgenommen (vgl. Unterlage 1, Kap. 1.2).

Betriebsbedingte Emissionen

Auf betriebsbedingte Emissionen Schall- und Luftschadstoffemissionen wird im nachfolgenden Kapitel 2.4 eingegangen.

Beleuchtung

Es ist eine architektonische Beleuchtung vorgesehen, welche die Maste, den Lichtspalt zwischen den beiden Überbauhälften sowie die Seile illuminiert. Eine Beleuchtung der Richtungsfahrbahnen ist nicht vorgesehen.

Entwässerung

Entlang der gesamten Autobahntrasse wird anfallendes Oberflächenwasser über Borde und Rinnen gefasst und sicher abgeleitet. Für die Behandlung des auf der A 26 anfallenden Oberflächenwassers und die Reduzierung von Abflussspitzen sind im Abschnitt 6b zwei Retentionsbodenfilteranlagen vorgesehen (vgl. Kap. 2.2). Von dort aus wird das behandelte Wasser in die Süderelbe bzw. den Reiherstieg eingeleitet.

2.4 Zu erwartende Rückstände und Emissionen

Im Gegensatz zu den anlage- und betriebsbedingten Wirkungen haben baubedingte Wirkungen bei der Beurteilung des Vorhabens i. d. R. nur eine untergeordnete Bedeutung, da sie nur zeitlich begrenzt auftreten und darüber hinaus Möglichkeiten bestehen, die Auswirkungen z. B. bei der Standortwahl von Baustelleneinrichtungen und dem Einsatz von emissionsarmen Baumaschinen zu verringern.

Luftschadstoffe

Zur Ermittlung der relevanten Luftschadstoffimmissionen aus dem Kfz-Verkehr wurde für die Luftschadstoffuntersuchung die Prognoseverkehrsbelastung 2030 für den Planfall 1 zugrunde gelegt. Weiterhin wurde eine bauliche Umsetzung und Inbetriebnahme der A 26 für das Jahr 2025 angenommen. Mit diesem Ansatz wird die prognostizierte Verkehrsbelastung 2030 mit den Emissionen einer Fahrzeugflotte im Jahr 2025 untersucht. Hierdurch bewegt sich der Nachweis auf der sicheren Seite, da für eine Fahrzeugflotte im Jahr 2030 aufgrund der fortschreitenden Technik niedrigere spezifische Emissionen anzusetzen wären. Die Beurteilung der Maßnahme erfolgte im Vergleich mit bestehenden Grenzwerten der 39. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstäube (PM₁₀, PM_{2.5}). Im Ergebnis wird der seit dem Jahr 2010 geltende Grenzwert für NO₂ (Jahresmittelwert) von 40 µg/m³ nicht erreicht und nicht überschritten. Die NO₂-Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen. Auch die geltenden Grenzwerte für Feinstäube (PM₁₀- und PM_{2.5}-Jahresmittelwerte) werden im Planfall nicht erreicht und nicht überschritten. Die Feinstaub-Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert ebenfalls als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen. Neben dem Grenzwert für das Jahresmittel ist in der 39. BImSchV auch ein 24-Stundengrenzwert für Partikel (PM₁₀) von 50 µg/m³ definiert, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf. Dieser strengere PM₁₀-Kurzzeitgrenzwert wird nicht überschritten. Die Berechnungen ergaben maximale Überschreitungen dieses 24-Stundengrenzwertes an 26 Tagen für 2 Berechnungspunkte am

Kattwykdamm. Insgesamt sind die Planungen aus lufthygienischer Sicht und im Hinblick auf die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit bezogen auf die bestehende Wohnnutzung mit den geltenden Vorschriften vereinbar (vgl. Unterlage 1, Kap. 6.2).

Luftschadstoffimmissionen aus dem Straßenverkehr führen zu einer Schadstoffbelastung der an die Fahrbahn angrenzender Böden, die mit zunehmender Entfernung zur Straßen-trasse abnimmt. Quantität und Wirkungsweise der im Boden angelagerten Schadstoffe lassen sich nach dem derzeitigen Kenntnisstand der Wissenschaft nur bedingt ermitteln. Zur Abschätzung der räumlichen Reichweite und der Intensität bei Schadstoffeintrag werden die Untersuchungsergebnisse des F+E-Projektes 02.168 R95L „Herleitung von Kenngrößen zur Schadstoffbelastung des Schutzgutes Boden durch den Straßenverkehr“ der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 1997 zugrunde gelegt. Im F+E-Projekt wird festgestellt, dass sowohl an freien Strecken als auch in städtischen Räumen häufige und z.T. hohe Überschreitungen der Frachtgrenzwerte (entsprechend Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV)) von Zink und Cadmium und in abnehmendem Maß auch von Blei auftreten. Ebenso liegen Grenzwertüberschreitungen von Kupfer, Nickel und Chrom vor. Der Entfernungsbereich, in dem sehr häufige Überschreitungen auftreten, beträgt 0 – 10 m vom Fahrbahnrand und nimmt bis 50 m vom Fahrbahnrand stark ab. In dem Bereich größer 50 m zur Autobahntrasse sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Bodenhaushaltes zu erwarten. Der negative Einwirkungsbereich der Straße für den Boden wird daher gleichbleibend mit 50 m Breite angenommen. Aufgrund des hohen Vorbelastungsgrades der Böden führen die betriebsbedingten Wirkungen im Abschnitt 6b der A 26 jedoch nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen. In dem Bereich bis 50 m ab Fahrbahnrand sind keine hochwertigen Böden oder Böden mit besonderen Bodenfunktionen vorhanden. Die betriebsbedingten Wirkungen der Luftschadstoffimmissionen auf Böden sind somit unerheblich (vgl. LBP, Kap. 4.3.3).

Bauzeitliche Staubentwicklungen und Luftschadstoffemissionen, z. B. durch Baustellenverkehre und Bautätigkeiten, treten nur vorübergehend und lokal auf und werden aufgrund der Vorbelastungen durch Hafen- und Gewerbenutzungen nicht als umweltrelevanter Wirkfaktor eingestuft. Zur Vermeidung von baubedingten Emissionen werden zudem die Möglichkeiten einer Schiffsandienung im Hohe-Schaar-Hafen genutzt (vgl. Kap. 2.2).

Betriebsbedingte Schallimmissionen

Zur Beurteilung der zukünftigen Verkehrslärmsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (siehe Unterlage 17.1). Die rechtliche Grundlage der schalltechnischen Untersuchung bildet das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der auf § 43 BImSchG gründenden 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Da es sich bei dem Vorhaben gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz in Verbindung mit der 16. BImSchV um einen Neubau handelt, ergibt sich ein Anspruch auf Lärmschutz unter Anwendung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte.

Die Berechnungen erfolgten auf der Basis der prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2030. Es wurden lärmindernde Fahrbahnbeläge für die Straßenoberfläche der Hauptfahrbahn der A 26 zugrunde gelegt (angewendeter Korrekturwert Straßenoberfläche (D_{StrO}) = 2,0 dB(A)).

Gemäß der Prognose wären im Bereich des Ortsteils Moorburg ohne Lärmschutzmaßnahmen an sieben Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten. Die Beurteilungspegel in diesem Mischgebiet liegen bei bis zu 62 dB(A) am Tage und 58 dB(A) in der Nacht.

Zur Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen in Moorburg ist als aktive Lärmschutzmaßnahme eine 400 m lange und 2,5 m hohe Lärmschutzwand im Bereich der Vorlandbrücke West vorgesehen (vgl. Kap. 2.2).

Baubedingte Immissionen

Baustellen gelten nach § 3 Abs. 5 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes BImSchG als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nach BImSchG wird vom Betreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Grundlage für die Beurteilung der Schallimmissionen aus dem Baubetrieb ist die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm)“.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme, insbesondere beim Bau der Brückenbauwerke ist eine Geräuscherzeugung durch Baumaschinen nicht vermeidbar. In der Unterlage 17.4 werden Schallwirkungen während der Bauzeit prognostiziert. Dabei wurde der Baulärm während der lautesten Bauphase, der Herstellung der Brückenpfeilergründungen, betrachtet. Im Rahmen einer „Worst-Case-Betrachtung“ wurde der Schallleistungspegel als Punktschallquelle im Bereich des zur Bebauung Moorburg nächstgelegenen Brückenpfeilers angenommen. Untersucht wurde eine Herstellung des Baugrubenverbaus mit Spundwänden mittels einer Vibrationsramme sowie das Bohren der Gründungspfähle mittels Großbohrdrehgerät. Im Ergebnis sind Überschreitungen der Richtwerte und der Eingreifwerte in einzelnen Bauphasen und in einzelnen Bereichen unter Berücksichtigung gesetzlich zugelassener Baumaschinen, dem Stand der Lärminderung bei üblichen Bauverfahren sowie der im öffentlichen Interesse liegenden möglichst kurzzeitigen Durchführung einer Baumaßnahme nicht vermeidbar. Eine Überschreitung der Eingreifwerte wurde nur an einem Objekt ermittelt und wird nur an wenigen Tagen (Betrieb Vibrationsramme) auftreten. Die erforderliche Bauzeit erscheint als zumutbar für die betroffene Nachbarschaft, insbesondere, da die durch den Baulärm verursachten Beurteilungspegel in der Regel unterhalb der Immissionsrichtwerte liegen werden.

Erschütterungen

Bauzeitlich können z. B. beim Einsetzen von Spundwänden Erschütterungen entstehen. Im Bereich der Süderelbe sind in dem Zusammenhang zum Schutz von Fischen Schutzmaßnahmen vorgesehen, insbesondere sollen erschütterungsarme Bauverfahren (z. B. Vibrationsrammen) zum Einsatz kommen.

Licht

Mit der geplanten Illumination der Süderelbquerung (vgl. Kap. 2.3) sowie den Scheinwerfern der Kfz sind betriebsbedingte Lichtemissionen verbunden. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten bestehen für die Illumination der Süderelbquerung über die Maßnahme 1.7 V_{CEF} spezielle Vorgaben (indirekte Beleuchtung der Pylone, keine Lichtabstrahlung in den freien Luftraum, Verzicht auf ein Anstrahlen der Brücke). Aufgrund dieser Vermeidungsmaßnahme sind die betriebsbedingten Lichtemissionen nicht als erheblich einzustufen.

Bauzeitliche Lichtemissionen sind, da sie nur lokal und vorübergehend vorkommen, aufgrund der Lage des Vorhabens in einem sehr stark urban geprägten Raum nicht als relevanter Wirkfaktor anzusehen.

Sonstige Emissionen und Rückstände

Sonstige Emissionen wie z. B. Wärme, Strahlungen etc. sind im Zusammenhang mit der Autobahnplanung nicht relevant.

Bauzeitliche Belastungen durch Staub- oder Sandaustragungen werden durch geeignete Maßnahmen wie Bewässerungen oder das Aufbringen von Bindemitteln so weit wie möglich vermieden.

Verunreinigungen des Wassers, z. B. durch bau- oder anlagebedingte Einleitungen, sind aufgrund der Möglichkeiten bauzeitlicher Schutzmaßnahmen sowie der geplanten Entwässerung über Bodenretentionsfilter nicht als relevanter Wirkfaktor einzustufen. Temporäre Gewässertrübungen (z. B. durch Sedimentaufwirbelungen) sind während der Bauphase nicht vollständig vermeidbar. Sie stellen jedoch ebenfalls keinen relevanten Wirkfaktor dar, da sie nur vorübergehend und lokal auftreten, und dadurch keine erheblichen Beeinträchtigungen verursachen. Es wird auf den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie verwiesen (Unterlage 18.7), demzufolge Verschlechterungen des ökologischen Potenzials des OWK Elbe/Hafen ausgeschlossen sind.

2.5 Abfälle

Im Zuge der Bauphase anfallende Abfälle (z. B. bei Abrissarbeiten) werden ordnungsgemäß entsorgt bzw. so weit wie möglich einer Wiederverwertung zugeführt. Gleiches gilt für anfallende Böden.

Im Übrigen werden in der Betriebsphase der Autobahn (anders als z. B. bei produzierendem Gewerbe) keine Abfälle in relevanten Mengen erzeugt.

2.6 Wesentliche Wirkfaktoren

Die Auswirkungen eines Vorhabens sind in der Regel nach ihrer Art, Intensität, räumlichen Ausdehnung und ihrer Dauer für die einzelnen Schutzgüter sehr unterschiedlich. Zudem lassen sich Auswirkungen wie bereits aus den Kap. zuvor hervorgeht danach unterteilen, ob sie auf den Bau des Vorhabens zurückzuführen sind (baubedingte Auswirkungen), auf die Anlage (anlagebedingte Auswirkungen) oder ob sie sich auf den Betrieb des Vorhabens (betriebsbedingte Auswirkungen) zurückzuführen sind.

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht über das Spektrum der projektspezifischen Wirkfaktoren des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter. Hierbei wird in bau-, anlage-, und betriebsbedingte Wirkungen unterschieden. Die Beurteilung der Intensität und Relevanz der einzelnen Wirkfaktoren erfolgt innerhalb der Auswirkungsprognose in Kapitel 5.

Tab. 2 Übersicht potenziell erheblicher Umweltauswirkungen

Vorhabenbestandteil	Wirkfaktor	Betroffene Schutzgüter
baubedingt		
- Baustelleneinrichtungen - Fäll- und Rodungsarbeiten - Abrissarbeiten - Bauwerksgründungen - Baustellenbetrieb - Beleuchtung	- temporäre Flächenbeanspruchung - Biotopverlust / -degeneration - Beeinträchtigung / Zerschneidung von Lebensräumen	- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt - Fläche und Boden
	- Temporäre Erschütterungen / Bodenvibration durch Baustellenbetrieb und -verkehr - Beunruhigungen und Belästigungen	- Menschen, menschliche Gesundheit - Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
	- Eingriffe / Veränderungen in den Grundwasserständen und des Wasserhaushalts - Bodendegeneration durch Verdichtung / Veränderung etc. - Verunreinigung von Boden, Wasser und Luft	- Fläche und Boden - Wasser - Klima und Luft
	- Temporäre visuelle und akustische Störungen (Lärm und Licht), Blendwirkungen, Lärm- und Lichtverschmutzung - Beeinträchtigung angestammter Lebensräume durch Anlockungseffekte oder auch Vergrämung lichtempfindlicher Arten	- Menschen, menschliche Gesundheit - Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt - Landschaft
	Temporäre Staub- und Schadstoffimmissionen	- Menschen, menschliche Gesundheit - Klima und Luft - Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Vorhabenbestandteil	Wirkfaktor	Betroffene Schutzgüter
anlagebedingt		
• Flächenbeanspruchung / Flächenversiegelung durch dauerhafte Überbauung • Visuelle räumliche und landschaftliche Veränderungen	• Biotopverlust / -degeneration • Potenzieller Lebensraumverlust • Zerschneidung / Barrierewirkungen, Eingengung von Lebensräumen	• Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
	• Veränderung von Standortverhältnissen für den Wasserhaushalt und den Boden (Verringerung der Versickerungsrate, Veränderung der Grundwasserverhältnisse, Bodenverlust / -degeneration, Verunreinigungen etc.) • Flächenbeanspruchung / -versiegelung	• Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt • Fläche und Boden • Wasser • Klima und Luft
	• Visuelle und akustische Störungen (Lärm und Licht), Blendwirkungen, Lärm- und Lichtverschmutzung • Beeinträchtigung angestammter Lebensräume durch Anlockungseffekte oder auch Vergrämung lichtempfindlicher Arten	• Menschen, menschliche Gesundheit • Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt • Landschaft
	• Veränderung kleinklimatischer Verhältnisse • Veränderung bis Verlust von lokalen Zirkulationssystemen	• Klima und Luft • Menschen, menschliche Gesundheit
	• Verlust von prägenden Landschaftselementen • Veränderung von Landschaftsstrukturen • Beeinträchtigung des landschaftsästhetischen Eigenwerts und des Landschaftserlebens	• Menschen, menschliche Gesundheit • Landschaft
	• Verlust / Beeinträchtigung von kulturhistorisch bedeutsamen Objekten / Flächen	• Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
betriebsbedingt		
• Störungen und Immissionen, Quellverkehre etc. • Beleuchtung • Schadstoffeinträge etc.	• Störung / Beunruhigung und Vergrämung durch Lärmimmissionen	• Menschen, menschliche Gesundheit • Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
	• Störung / Beunruhigung und Vergrämung durch Lichtimmissionen und Blendwirkungen	• Menschen, menschliche Gesundheit • Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
	• Barrierewirkungen / Räumliche und optische Trennwirkung • Minderung der Lebensraumeignung benachbarter Flächen	• Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
	• Schadstoffablagerungen und Luftverschmutzung	• Menschen, menschliche Gesundheit • Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt • Fläche und Boden • Wasser • Klima und Luft

3 Beschreibung der geprüften Alternativen und „Nullvariante“

3.1 Zusammenfassende Darstellung der Linienbestimmung

Dem Antrag auf Planfeststellung ging gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) ein Linienbestimmungsverfahren voraus. Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens wurden Alternativen in Form verschiedener Trassenvarianten geprüft.

Der erste Antrag auf Linienbestimmung wurde bereits 2002 für eine im Bereich der Haupt-hafenroute verlaufende Autobahn von der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen eingereicht.

Im Juli 2005 wurde diese Autobahn unter der Bezeichnung „A 252 Südtangente Hamburg Hafenquerspange“ durch das BMBVS (jetzt BMVI) in der Linie bestimmt.

Die Prognosen zu Hafenumschlag und -entwicklung, die zukünftigen Schiffsgößen im Hamburger Hafen, das städtebauliche Leitprojekt „Sprung über die Elbe“, die Projekte HafenCity und Spreehafen sowie notwendige Modernisierungen und Ergänzungen im Hafenbahn- und Hafenstraßennetz machten im Jahr 2008 eine Neubewertung der Linienführungen erforderlich. Die Nordtrasse entsprach nicht den aktualisierten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes. Sie entsprach insbesondere nicht den Rahmenbedingungen im Hamburger Hafen und berücksichtigte nicht die aktuellen städtebaulichen Entwicklungen. Zwischenzeitlich durchgeführte Untersuchungen zeigten zudem, dass die Anpassung der linienbestimmten Trasse an die neuen Randbedingungen zu einer unverhältnismäßigen Kostensteigerung führen würde.

Die Neubewertung der Varianten in den beiden Korridoren Nord und Süd des Hafengebietes erfolgte im Rahmen einer Projektstudie analog zu anderen landesplanerischen Abstimmungen. Im Juni 2009 wurde in deren Ergebnis eine Variante im Südkorridor als Vorzugslinie ausgewiesen, die sich, unter Berücksichtigung der aktualisierten Rahmen- und Entwicklungsbedingungen, erheblich kostengünstiger realisieren lässt.

Basierend auf den Ergebnissen der Projektstudie wurde dann eine Änderung der Linienbestimmung vorbereitet. Am 15.09.2009 fand in dem Zusammenhang ein Scopingtermin zur Umweltverträglichkeitsprüfung statt.

Insgesamt wurden zusätzlich zur 2005 bestimmten Linie (Nordtrasse) weitere vier Varianten untersucht. Die Variantenuntersuchung erfolgte im Rahmen der Voruntersuchung zur Änderung unter der Überschrift „A 252 – Hafenquerspange Hamburg“ im Jahr 2010. Im Einzelnen handelte es sich um die Varianten (vgl. Abb. 1):

- Variante Nord (2005 linienbestimmt),
- Variante Nord 1,
- Variante Süd 1 (2011 linienbestimmt),
- Variante Süd 2,
- Variante Süd 4.

Damals wurde noch von einer Verlegung der AS HH-Moorburg (A 7, heutige AS HH-Hausbruch) von der A 7 an die A 26 unter Beibehaltung des Anschlussstellennamens ausgegangen. Im Zuge der Entwurfsbearbeitung der vorliegenden Maßnahme ist eine Offenhaltung der AS HH-Moorburg (A 7, heutige AS HH-Hausbruch) an der A 7 untersucht und bestätigt worden, wobei die neue Anschlussstelle an der A 26 zur Unterscheidung zunächst den geänderten Arbeitstitel AS HH-Hafen-Süd erhalten hat. Mit der Festlegung, die ehemalige AS HH-Moorburg an der A 7 in AS HH-Hausbruch umzubenennen, wurde der Arbeitstitel der neuen Anschlussstelle an der A 26 in AS HH-Moorburg geändert. Dies entspricht auch der Anschlussstellenbezeichnung in der nachfolgenden Darstellung der Varianten. In dem Zuge wurde auch die während der Linienbestimmung verwendete Bezeichnung des AK bzw. AD „HH-Süderelbe“ in „HH-Hafen“ geändert. Dies entspricht auch der Anschlussstellenbezeichnung in der nachfolgenden Darstellung der Varianten.

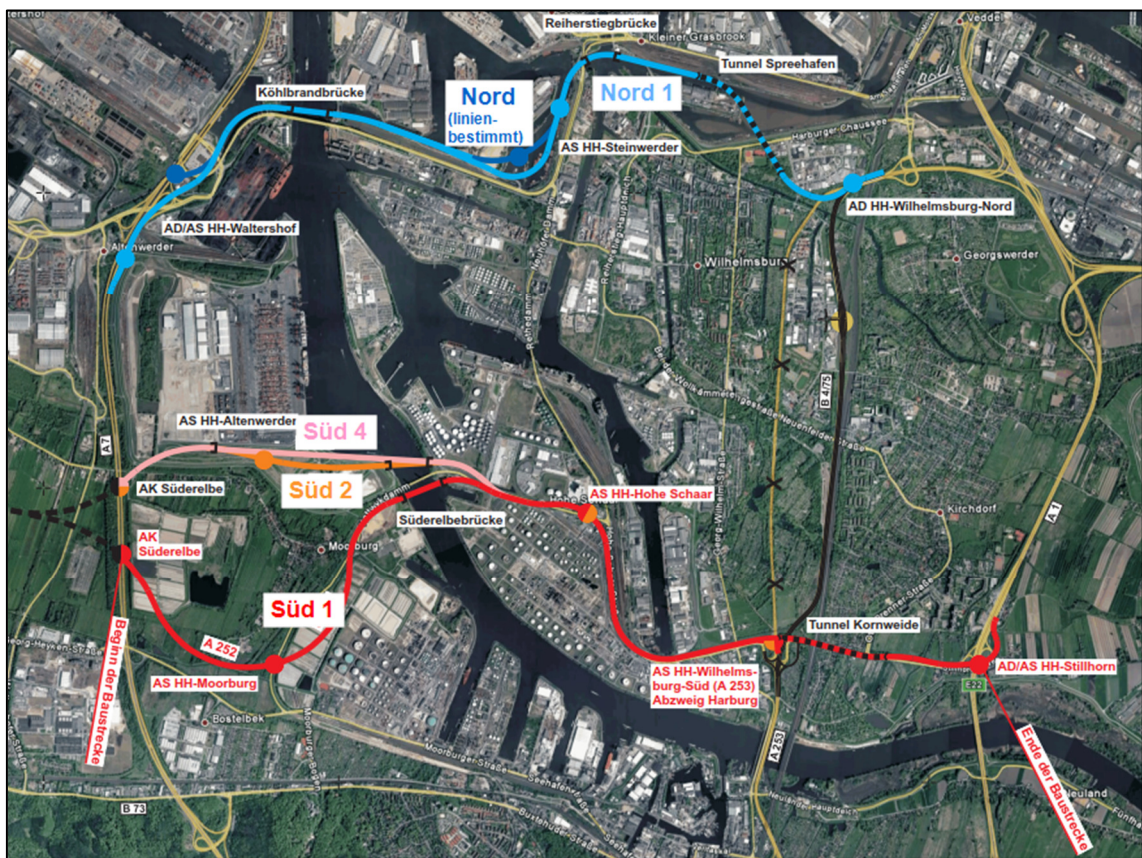


Abb. 1 Übersicht der untersuchten Varianten in der Linienbestimmung

Die Bewertung der untersuchten Varianten erfolgte in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg und unter Einbeziehung der Hamburg Port Authority (HPA) über die sechs Zielfelder Verkehrliche Wirkung, Technische Gestaltung, Umweltverträglichkeit, Stadtentwicklung/Stadtbild, Hafenbelange und Kosten- sowie zusätzliche Artenschutzprognosen.

Im Ergebnis der Gesamtbewertung über alle Zielfelder ergaben sich insgesamt deutliche Vorteile für die Varianten des Südkorridors. Somit war die Grundlage für eine Änderung der Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 (Nordtrasse) gegeben. Aufgrund der Realisierbarkeit der Projektziele bei Beachtung der Planungsrandbedingungen und der Ausgewogenheit in der Gesamtbewertung war die Variante Süd 1 im Südkorridor die Vorzugslinie. Variante Süd 1 erfüllte alle Vorgaben an eine leistungsfähige Bundesfernstraße und bot ideale Voraussetzungen für die uneingeschränkte Entwicklung des Hafengebietes. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschloss daher am 23. Februar 2010, die Variante Süd 1 dem BMVBS zur Änderung der Linienbestimmung vorzulegen.

Der Antrag auf Änderung der Linienbestimmung wurde am 31.03.2010 gestellt. Die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurden vom 18.10. bis 18.11.2010 öffentlich ausgelegt. Am 15.02.2011 erfolgte die geänderte Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 FStrG für die Variante Süd 1, mit der heutigen Bezeichnung A 26 Hafenpassage Hamburg.

Die Variante Süd 1 erreicht in der Zusammenfassung der Bewertungen den Rang 1. Sie ist hinsichtlich der verkehrlichen und technischen Beurteilung sowie hinsichtlich der Hafenbelange vorteilhaft. Hinsichtlich der Umweltwirkungen und des Artenschutzes ist die Variante Süd 1 als konfliktreicher einzustufen. In der artenschutzrechtlichen Beurteilung wurde vorsorglich prognostiziert, dass für einige Brutvogelarten eine Erzeugung von Verbotstatbeständen wahrscheinlich nicht zu vermeiden sei und die Zulässigkeit nur über ein formelles Ausnahmeverfahren gem. 45 Abs. 7 BNatSchG erreicht werden kann. Im Rahmen der weiteren konkreten Entwurfsplanung, der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der artenschutzrechtlichen Prüfung kann nun jedoch durch die Möglichkeit der Realisierung vorzogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) der Eintritt eines Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 vermieden werden.

Die artenschutzrechtlich konfliktärmere Variante Süd 2 erreicht den Rang 2. Die Variante Süd 2 führt durch das nach dem Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) festgesetzte Hafenerweiterungsgebiet Moorburg. Durch das Gesetz sowie durch Hafenplanungsverordnungen nach §§ 4ff. HafenEG werden im Hafenentwicklungsplan für den Hamburger Hafen die Hafengebietsgrenze, Nutzungszonen sowie Erweiterungsgebiete festgelegt. Ziel ist es, den Hamburger Hafen als leistungsfähige Schnittstelle der exportorientierten deutschen Volkswirtschaft zu erhalten und weiter zu entwickeln. Eine am Bedarf orientierte, dauerhaft gesicherte Hafeninfrastruktur ist die unabdingbare Voraussetzung dafür, dass Deutschland am Welthandel teilnehmen kann. Diese öffentliche Aufgabe hat in Hamburg Verfassungsrang („Die Freie und Hansestadt Hamburg hat als Welthafenstadt eine ihr durch Geschichte und

Lage zugewiesene, besondere Aufgabe gegenüber dem deutschen Volke zu erfüllen.“ Präambel Verfassung der FHH). Aus dieser Verantwortung heraus hat die Hamburger Bürgerschaft 1982 das „Hafenentwicklungsgesetz“ (HafenEG) verabschiedet. Es weist das Hafengebiet als Sonderplanungsgebiet nach BauGB aus. Wesentlicher und unverzichtbarer Teil des Hafengebiets ist für die Zukunftssicherung des Hamburger Hafens u. a. das Hafenerweiterungsgebiet. Somit gelten für das Hafenerweiterungsgebiet zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des gesamten Hafenerweiterungsgebietes Moorburg würden durch die Variante Süd 2 erheblich eingeschränkt, ggf. sogar verloren gehen. Variante Süd 2 ist keine zumutbare Alternative.

Die artenschutzrechtlich besser beurteilte, die städtebaulichen Planungsrandbedingungen wenig beachtende und die technischen Projektziele nicht erreichende Nordvariante Nord 1 ist bei einer gleichzeitig erheblichen Kostensteigerung keine zumutbare Alternative für die Variante Süd 1. Die artenschutzrechtlich ebenfalls konfliktärmere Variante Süd 4 stellt keine zumutbare Alternative zur Variante Süd 1 dar, weil das verkehrliche Projektziel einer verbesserten Hafenanbindung nicht erreicht wird.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Vorzugslinie für die Änderung der Linienbestimmung die Variante Süd 1 war. Die Variante Süd 1 erfüllt alle Vorgaben einer leistungsfähigen Neubaustrecke. Sie lässt darüber hinaus die zukünftige Entwicklung des Hafengebietes uneingeschränkt zu. Die Variante Süd 1 ist auch in Kenntnis der vorab geprüften artenschutzrechtlichen Belange die Vorzugsvariante. Das Vorhaben ist aufgrund des im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgestellten Verkehrsbedarfs aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses notwendig. Die anderen artenschutzrechtlich konfliktärmeren Varianten mussten aufgrund der zuvor genannten wesentlichen Gründe ausgeschlossen werden. Diese wiegen so schwer, dass diese Varianten als zumutbare Alternativen nicht zur Verfügung stehen.

Weitere Details zur Linienbestimmung können der Unterlage 1, Kap. 3 entnommen werden.

3.2 „Nullvariante“

Eine „Nullvariante“, also der Verzicht auf die Durchführung des Vorhabens, ist hinsichtlich des Planungsziels keine zumutbare Alternative. Ohne den Abschnitt 6b der A 26 Hafenpassage Hamburg könnte die vorhandene Netzlücke im überregionalen Straßenverkehr nicht geschlossen werden. Planungsziel ist die Verknüpfung der A 7 am Autobahnkreuz (AK) HH-Hafen (bisher HH-Süderelbe) und der A 1 am Autobahndreieck (AD) Süderelbe (bisher HH-Stillhorn). Neben der überregionalen Funktion im Autobahnnetz soll die A 26 Hafenpassage Hamburg zu einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur und, durch Anbindung der Umschlaganlagen, zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Hamburger Hafen beitragen. Auch dieses Planungsziel würde bei einem Verzicht auf den Abschnitt 6b der A 26 nicht erreicht, da erst der Abschnitt 6b mit der neuen Süderelbquerung eine neue leistungsstarke Straßenanbindung der zentralen Hafengebiete auf der Insel Wilhelmsburg zur A 7 hin ermöglicht.

Eine Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung der Umwelt bei einer Nichtdurchführung des Vorhabens - wie in Anlage 4 Nr. 3 des UVPG gefordert - kann mit zumutbarem Aufwand auf der Grundlage der verfügbaren Umweltinformationen und wissenschaftlichen Erkenntnisse nur grob abgeschätzt werden.

Anhand der Lage der geplanten Autobahntrasse im Hafengebiet ergibt sich, dass auch ohne eine Realisierung der Autobahn A 26 weiterhin Hafen- und Industrienutzungen die wesentlichste Bedeutung im Planungsraum haben werden. Dazu gehören unmittelbar auch Infrastrukturen wie Verkehrsanbindungen (Bahnanlagen, Hafenstraßen) und Ver- und Entsorgungsleitungen etc. Im Rahmen zukünftiger Hafenentwicklungen werden kontinuierlich auch Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur erforderlich werden, womit ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter (z. B. Tiere, Pflanzen und Böden) verbunden wären. Aufgrund der dynamischen Entwicklungen im Hafengebiet wäre bei einem Verzicht auf die geplante Autobahn also keineswegs sichergestellt, dass die vorhandene Umweltsituation im Trassenverlauf zukünftig unverändert bliebe.

4 Kurzcharakteristik des Untersuchungsgebietes

4.1 Abgrenzung und Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebietes

Für die Bestandsaufnahme der Schutzgüter zur Beurteilung der überwiegenden Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und Nutzungen ein Untersuchungsgebiet von rd. 300 m beidseitig der geplanten Trasse (Hauptfahrbahnen) berücksichtigt. Östliche Siedlungsbereiche von Moorburg werden miterfasst. Im Bereich der Süderelbe wurde das Untersuchungsgebiet auf 600 m beidseitig der geplanten Trasse aufgeweitet.

Für die Fauna wurden einzelfallbezogen tw. größere Untersuchungsräume untersucht. Unabhängig von der in den Karten enthaltenen Gebietsabgrenzung wird der Untersuchungsraum bezüglich spezieller Fragestellungen (z. B. Artenschutz und Auswirkungen auf die Tierwelt) ggf. auf das erforderliche Maß erweitert.

Beim Landschaftsbild erfolgt aufgrund des besonderen Bauerwerks Süderelbquerung ebenfalls einzelfallbezogen eine weiträumigere Betrachtung möglicher Wirkräume. Hierzu wird in Verbindung mit dem LBP (Unterlage 19.1) die Landschaftsbildsituation in einem Radius von bis zu 3.500 m um die neue Süderelbquerung herum analysiert.

4.2 Geographische und naturräumliche Lage sowie administrative Grenzen

Der Abschnitt betrifft die Bezirke Harburg und Mitte der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Bezirksgrenze verläuft im Bereich der Süderelbe.

Naturräumlich liegt das Untersuchungsgebiet im Stromspaltungsgebiet der Elbe, das von den Geestgebieten der Harburger Berge und der Lüneburger Heide im Süden sowie den

nördlich anschließenden Geestgebieten begrenzt wird. Als tidebeeinflusster Teil der Unterelbe gehört das Stromspaltungsgebiet zum Mündungstrichter der Elbe. Außerhalb der anthropogen überprägten Bereiche lässt sich innerhalb des Elbtals weiter differenzieren in Moor- und Marschgebiete. Im Trassenverlauf des Abschnitts 6b hat jedoch bereits eine vollständige anthropogene Überprägung stattgefunden.

4.3 Fach- und gesamtplanerische Vorgaben und Festsetzungen

4.3.1 Hafenentwicklungsplan

Der Hamburger Hafen hat für die Metropolregion Hamburg sowie die gesamte norddeutsche Region eine herausragende wirtschaftliche Funktion. Durch das Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG) wird die Entwicklung des Hamburger Hafens als Universalhafen geregelt. Durch das Gesetz sowie durch Hafenplanungsverordnungen nach §§ 4ff. HafenEG werden im Hafenentwicklungsplan für den Hamburger Hafen die Hafengebietsgrenze, Nutzungszonen sowie Erweiterungsgebiete festgelegt.

Der Abschnitt 6b der A 26 Hafenpassage Hamburg befindet sich überwiegend im Hafengebiet (siehe Unterlage 19.1.2, Bestandsübersichtsplan). Im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost verläuft die A 26 tw. noch im Hafenerweiterungsgebiet Zone I nach § 2 Absatz 1 HafenEG. Für die Hafenentwicklung im Hafenerweiterungsgebiet gibt es verschiedene Konzepte.

4.3.2 Landschaftsplanung und naturschutzfachliche Fachkonzeptionen

Landschaftsprogramm

Für den Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg regelt das Hamburgische Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG), dass die konkretisierten Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Beachtung des Flächennutzungsplans in einem Landschaftsprogramm (LaPro) dargestellt werden (§§ 4 HmbNatSchAG). Wesentliche, verbindliche Bestandteile des Landschaftsprogramms sind die Karte „Grünes Netz Hamburg / Freiraumverbund“ und die Karte „Arten- und Biotopschutz“ mit dem dazugehörigen Erläuterungsbericht.

Für den Stadtteil Moorburg definiert das aktuelle Landschaftsprogramm (FHH, BUE 2018) unter Berücksichtigung weiterer Hafenentwicklungen *„eine schonende Entwicklung, die die erhaltenen landschaftlichen Qualitäten – vor allem entlang der Geestkante – einbezieht, sowie eine Minderung der Umweltbelastungen und –beeinträchtigungen.[...] Zudem ist entlang des Moorburger Hauptdeiches ein Grünzug mit Anschluss an die Süderelbe im Plan enthalten. Mit dieser Darstellung ist beabsichtigt, von Harburg aus einen grüngeführten Anschluss an die Süderelbe freizuhalten. Ebenso ist der Moorburger Elbdeich mit seinem dörflichen Milieu als Grüne Wegeverbindung gekennzeichnet, die in Fortsetzung über den Kattwykdamm ebenfalls einen Zugang zur Süderelbe als Planungsziel hat. Der Bereich*

Moorburg ist insgesamt als Landschaftsachse im LaPro dargestellt. Es handelt sich um die sogenannte Westliche Elbtal-Achse, die die Süderelbmarsch im Bereich Moorburg mit der Süderelbe vernetzt. Das Landschaftsbild im gesamten dörflichen Milieu Moorburgs und der angrenzenden landwirtschaftlichen und naturnahen Flächen ist im LaPro als schutzwürdig, somit besonders qualitativ, gekennzeichnet. Das hochwertige Landschaftsbild der typischen Marschenlandschaft einer alten Kulturlandschaft begründet eine ebenfalls hohe Eignung des Raumes für extensive Erholungsnutzung.“ (FHH, BUE 2018).

Südlich von Moorburg verläuft in Ost-West-Richtung der 2. Grüne Ring Hamburgs, dem innerhalb des Freiraumverbundes von Hamburg eine besondere Verbindungsfunktion zukommt. Von Harburg, Heimfeld, Moorburg und Bostelbek aus sind über den 2. Grünen Ring die weiträumigen Erholungsbereiche des Moorgürtels westlich der A 7 erreichbar. Der Abschnitt 6b der A 26 verläuft bereits nördlich außerhalb des 2. Grünen Rings.

Von Moorburg aus besteht gemäß Landschaftsprogramm eine sogenannte „GrüneWege-Verbindung“ als Rad- und Fußwegeverbindung über die Kattwykbrücke und den Kattwykdamm in den Hamburger Hafen bzw. weiter Richtung Wilhelmsburg.

Der Süderelbe und dem Raum um Moorburg werden als Landschaftsachsen besondere Funktionen im Freiraumverbund zugewiesen.

Bei allen Darstellungen des Landschaftsprogramms ist zu beachten, dass sie programmatischer Art sind und keinen Anspruch auf eine parzellenscharfe Lagegenauigkeit erheben.

In der folgenden Abbildung werden die wesentlichen planungsrelevanten Inhalte des Landschaftsprogramms dargestellt.

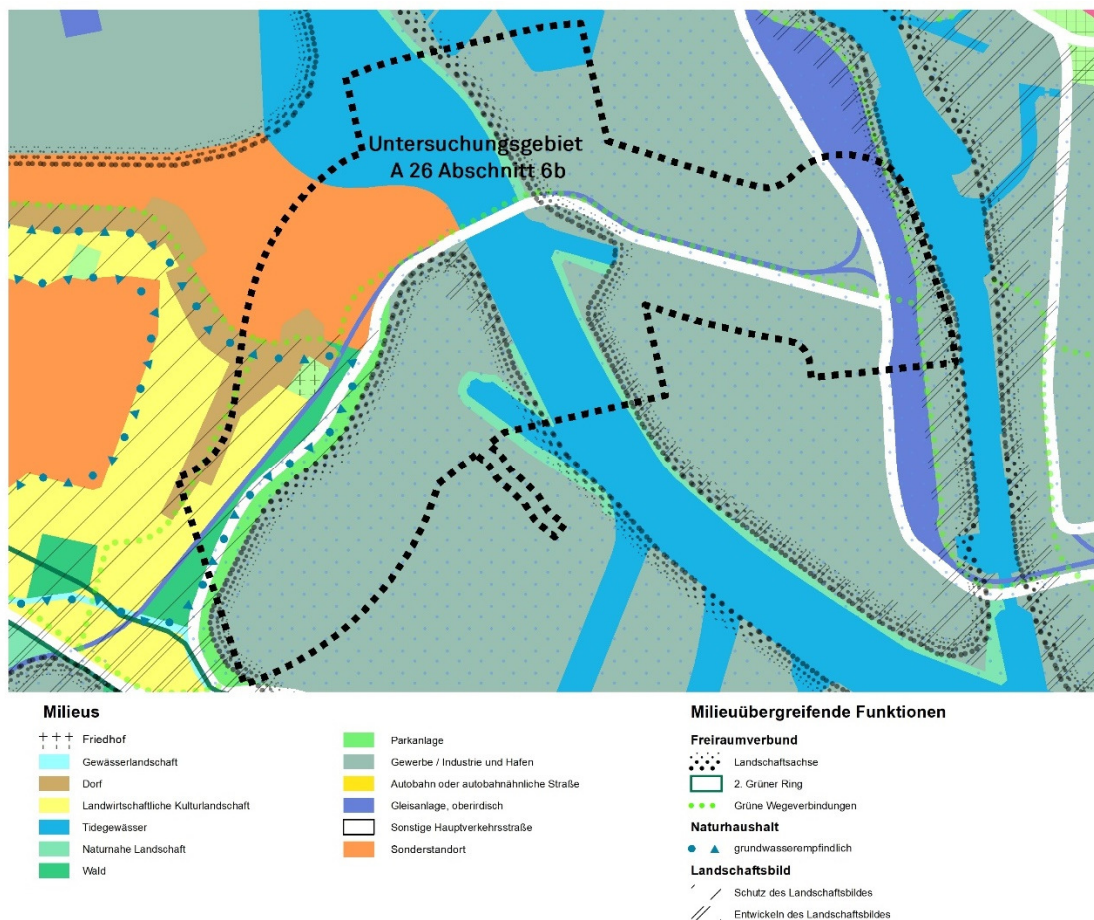


Abb. 2 Auszug aus dem Landschaftsprogramm für den Planungsraum (räumliche und inhaltliche Auswahl, unmaßstäblich)

Landschaftsprogrammänderung L 01/17 Biotopverbund

Für Hamburg wurden flächen- und maßnahmenbezogene Inhalte zum Biotopverbund von der BUE in einer Fachgrundlage für den Biotopverbund zusammengefasst. Neben der Sicherung bereits wertvoller Bestandsflächen wurde damit auch das Ziel verfolgt, vorhandene Barrierewirkungen und geeignete Abschnitte für Wiedervernetzungs-konzepte zu ermitteln. Über die Fachgrundlage Biotopverbund erfolgt die Integration des Biotopverbunds in die Karte Arten- und Biotopschutz des Landschaftsprogramms. Das formale Änderungsverfahren ist in Bearbeitung. Der Entwurf hat 2018 öffentlich ausgelegen.

Die bisher durch Pfeile dargestellten, sogenannten „Verbindungsbiotope“ entfallen aufgrund der neuen Änderung. In der folgenden Abbildung (Abb. 3) ist ein Ausschnitt aus dem Blatt „Südwest“ der Änderungsunterlagen einschließlich der dazugehörigen Legende dargestellt.

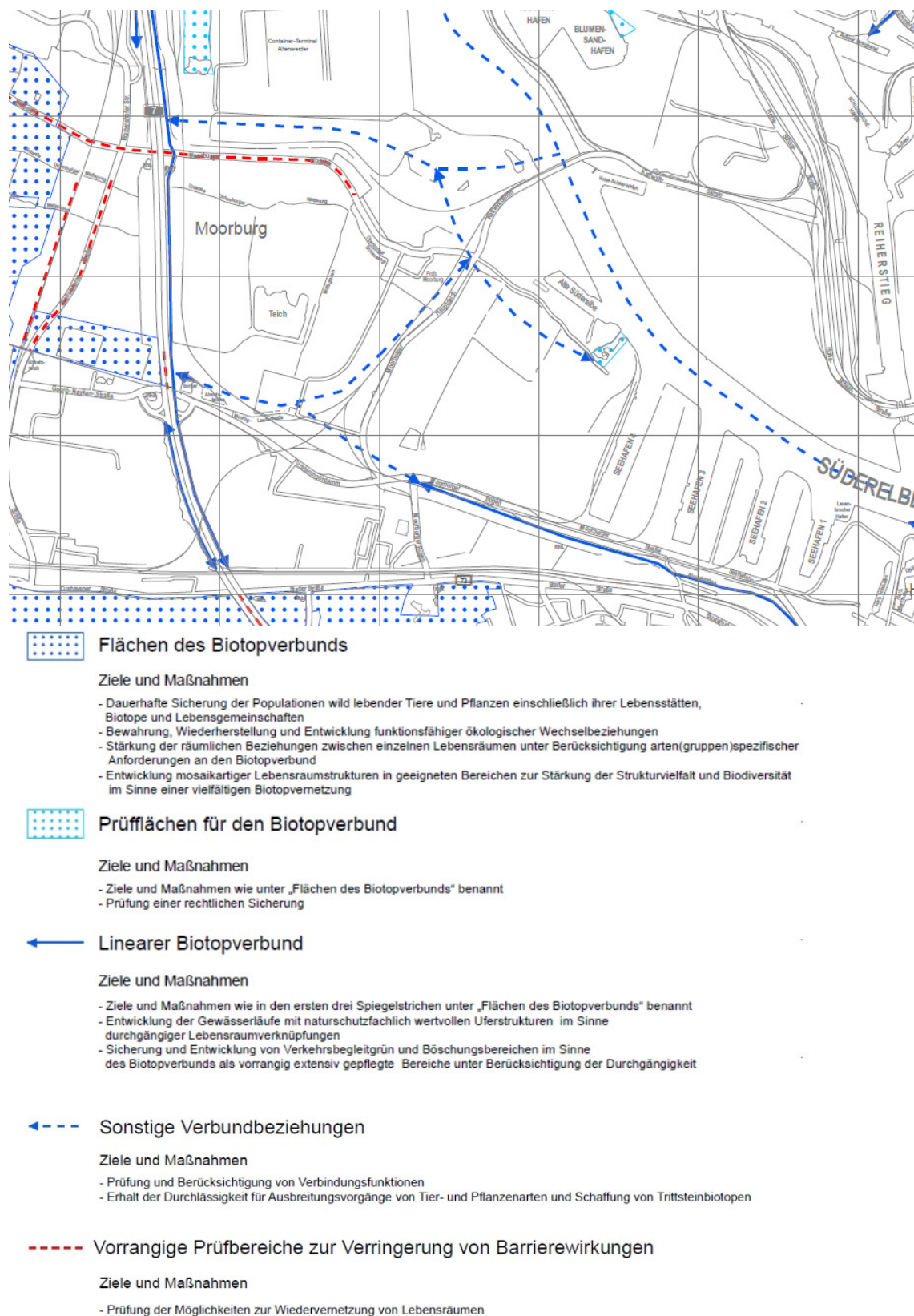


Abb. 3 Ausschnitt aus dem Blatt „Südwest“ sowie der dazugehörigen Legende der Landschaftsprogrammänderung L 01/17 Biotopverbund (BUE, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Entwurf Stand Januar 2018)

Lebensraumnetze des Bundesamtes für Naturschutz (BfN)

Mit der Zielsetzung eines länderübergreifenden Biotopverbundes hat das Bundesamt für Naturschutz (BfN) differenziert in verschiedene Lebensräume Konzeptionen zum Erhalt und zur Wiedervernetzung verschiedener Lebensräume entwickelt (BfN 2010 und 2013). Die Süderelbe nordöstlich von Moorburg wird darin als Fließgewässer-Biotopverbundachse mit sehr hohem Entwicklungsbedarf eingestuft. Im Zusammenhang mit der Benennung von Prioritäten zur Vernetzung von Lebensraumkorridoren im überregionalen Straßennetz werden der Bereich des Hamburger Moorgürtels westlich der A 7 und auch die Bereiche des Niedermoorbiotopkomplexes südlich von Moorburg östlich der A 7 als Kernraum mit einer mittleren Bedeutung für den Biotopverbund von Feuchtlebensräumen eingestuft.

4.3.3 Wasserschutzgebiete / Trinkwassernutzung

Die A 26 Hafenpassage Hamburg durchfährt keine Wasserschutzgebiete. Das Wasserschutzgebiet „Süderelbmarsch/Harburger Berge“ mit den Schutzzonen II und III befindet sich westlich der A 7 und südlich der vorhandenen Anschlussstelle HH-Hausbruch (A 7) an der A 7. Im Umfeld der Anschlussstelle befinden sich Brunnen des Wasserwerkes Süderelbmarsch der Hamburger Wasserwerke (HWW). Ein Wasserschutzgebiet ist in den Bereichen nicht ausgewiesen, jedoch unterliegt das unmittelbare Umfeld der Brunnenfassungen einem generellen gesetzlichen Schutz.

Der Abschnitt 6a der A 26 durchfährt im Süden von Moorburg eines der Brunnengelände der HWW. Dies hat wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Maßnahmen zur Folge, ist jedoch für die Planungen der A 26 im Abschnitt 6b nicht relevant.

4.3.4 Überschwemmungsgebiete / Hochwasserschutz

Überschwemmungsgebiete nach § 76 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sind nicht vorhanden. Der Hamburger Hafen, Wilhelmsburg sowie Moorburg gehörten ursprünglich zum Überschwemmungsgebiet der Elbe und gehören aktuell zum Gefährdungsbereich potentieller Sturmfluten (hochwassergefährdeter Bereich nach § 73 WHG (Wasserhaushaltsgesetz) / § 53 HWaG (Hamburgisches Wassergesetz)). Dadurch kommt dem Hochwasserschutz eine besondere Bedeutung zu.

Moorburg, Heimfeld und die westlich der A 7 gelegenen Stadtteile werden durch Deichanlagen geschützt. Die Hauptdeichlinie verläuft östlich von Moorburg entlang der Straße Moorburger Hauptdeich, deren Straßenkörper innerhalb der Deichanlage liegt.

Die A 26 quert mit dem Abschnitt 6b südöstlich und östlich von Moorburg zweimal diese vorhandene Hauptdeichlinie. Im Zuge der Autobahnplanung ist eine Verlegung der Hauptdeichlinie vorgesehen (s. Kap. 2). Bei unvermeidbaren bau- und anlagebedingten Eingriffen in die Deichanlage sind die Anforderungen des Hochwasserschutzes zu berücksichtigen.

Die Maßnahmenplanung des LBP muss im Bereich der Deichanlage ebenfalls die Anforderungen des Hochwasserschutzes berücksichtigen.

4.3.5 Stadtentwicklung / Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Freien und Hansestadt Hamburg regelt als Planungsinstrument die Flächennutzung für die Stadt Hamburg mit Ausnahme des Hafengebietes. Für den Bereich des Hafens stellt der FNP wesentliche Planungsabsichten lediglich nachrichtlich dar.

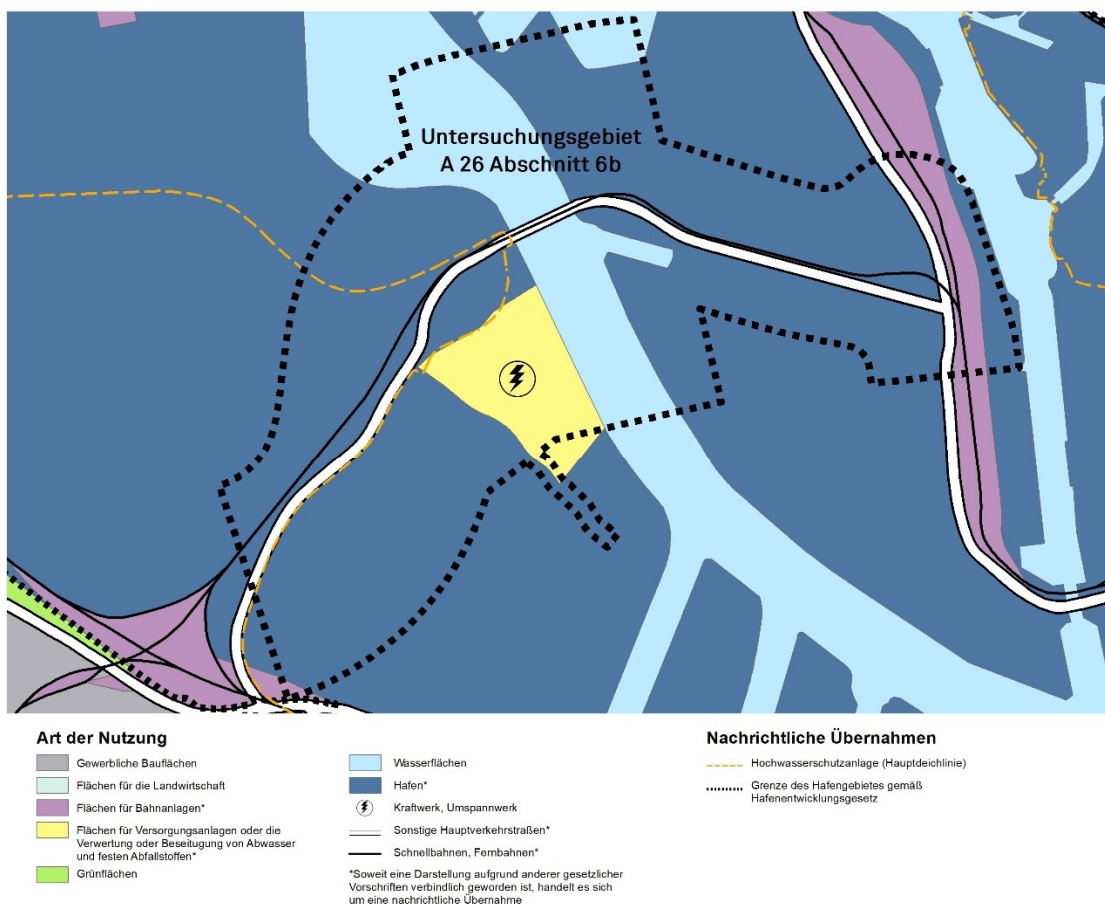


Abb. 4 Ausschnitt aus der Nutzungsdarstellung des Flächennutzungsplans Hamburg (unmaßstäblich)

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es keine für den LBP relevanten Inhalte oder Festsetzungen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungspläne).

Für Teile des Untersuchungsgebietes südlich der Süderelbe gilt der Baustufenplan Altenwerder-Moorburg (Feststellungsdatum 20.06.1961) und nördlich der Süderelbe gilt formell noch der Baustufenplan Wilhelmsburg (Feststellungsdatum 06.01.1956). Die in den 50er bis 60er Jahren auf Grundlage der Baupolizeiverordnung der Hansestadt Hamburg vom 8. Juni 1938 aufgestellten Baustufenpläne sind eine hamburgische Besonderheit. So hat der

Baustufenplan Wilhelmsburg auch heute noch in den Bereichen die Wirkung eines Bebauungsplans, für die bislang keine aktuelleren Bebauungspläne aufgestellt worden sind. Die Zuordnung der Gebietskategorien in den Baustufenplänen basiert noch auf der Baupolizeiverordnung von 1938 und ist bezüglich der baulichen Nutzungen entsprechend der heute gültigen Baunutzungsverordnung zu übersetzen. In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen Inhalte der gültigen Pläne im Untersuchungsgebiet dargestellt.

Tab. 3 Baustufenpläne und Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

Plan	Wesentliche Planinhalte
Baustufenplan Altenwerder-Moorburg	Flächendeckende Ordnung der Nutzungen für Altenwerder und Moorburg. Heute noch Gültigkeit besitzen z. B. die Darstellungen zu Dorfgebieten in Moorburg
Baustufenplan Wilhelmsburg	Flächendeckende Darstellung von Industriefläche im Bereich Hohe Schaar

4.3.6 Schutzgebiete sowie schutzwürdige Bereiche und Objekte

Natura 2000-Gebiete

Die Süderelbe ist im Osten von Hamburg als FFH-Gebiet ausgewiesen (DE-2526-305 „Hamburger Unterelbe“). Zusammen mit den ebenfalls als FFH-Gebiet ausgewiesenen Naturschutzgebieten „Heuckenlock“ und „Schweenssand“ (DE 2526-302) ist dort ein Schutzgebietskomplex von herausragender ökologischer Bedeutung vorhanden. Die Entfernung zur geplanten Süderelbquerung im Zuge der A 26 Abschnitt 6b beträgt Luftlinie rd. 4,6 km, der Abstand zum Bauende des Abschnitts 6b rd. 3 km. Zwischen Vorhaben und Schutzgebieten befinden sich Industrie- und Gewerbefläche des Hamburger Hafens, Verkehrsflächen (u. a. die A 253, Bahntrassen) und Siedlungsgebiete.

Für das europäische ökologische Netz „NATURA 2000“ stellt die Elbe insgesamt eine obligate und damit bedeutende Wanderstrecke für eine Reihe von Fisch- und Neunaugen-Arten dar, die als Erhaltungsziele in stromaufwärts gelegenen FFH-Gebieten im gesamten Einzugsbereich der Elbe gemeldet sind. So zieht ein Teil der Individuen, die den Querrungsbereich an der Süderelbe passieren, über einen Fischaufstieg am Wehr Geesthacht bis an die deutsch-tschechische Grenze, wo ihnen der weitere Aufstieg zurzeit verwehrt wird. Die nächstgelegenen FFH-Gebiete an der Elbe stromabwärts, in denen Fische und/oder Neunaugen als Erhaltungsziele gemeldet sind, finden sich stromabwärts im Bereich des Mühlenberger Lochs (FFH-Gebiet DE 2424-302 Komplex NSG Neßsand und LSG Mühlenberger Loch sowie FFH-Gebiet DE 2424-303 Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe).

Westlich von Moorburg, rd. 1.700 m westlich der Autobahn A 7 befindet sich das Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ (DE-2524-402). Vorrangiges Ziel des Vogelschutzgebiets ist die Erhaltung der Lebensräume des Wachtelkönigs. Der Abstand zwischen dem Schutzgebiet

und dem Abschnitt 6b der A 26 beträgt rd. 3,4 km (s. folgende Abb.). Bezüglich der A 26 Hafenpassage Hamburg sind Auswirkungen auf das Schutzgebiet ausgeschlossen. Konflikte mit dem Vogelschutzgebiet sind der A 26-West westlich der A 7 anzurechnen.

Zur Beurteilung mögliche Auswirkungen der Autobahn auf die Natura 2000-Gebiete im Umfeld des Abschnitts 6b wurden FFH-Vorprüfungen durchgeführt (s. Unterlage 19.4). Im Ergebnis sind erhebliche Beeinträchtigungen der für die Schutzziele maßgeblichen Bestandteile und Arten ausgeschlossen

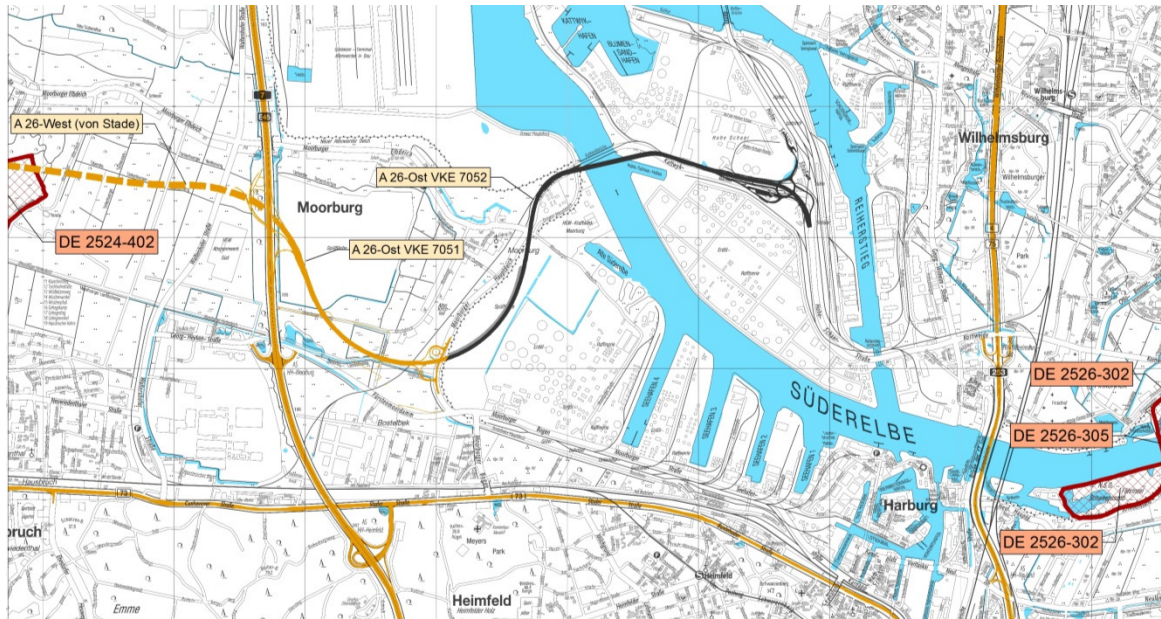


Abb. 5 Lage von FFH- und Vogelschutzgebieten im Korridor der A 26

Für den Abschnitt 6b sind darüber hinaus im Rahmen des Maßnahmenkomplexes 7 vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ (DE 2526-304) und direkt angrenzend geplant (vgl. Kap. 9.2). Im Ergebnis der dafür durchgeführten FFH-Verträglichkeitsvorprüfung sind erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch die Maßnahmen ausgeschlossen (vgl. Unterlage 19.4).

Im Rahmen des Maßnahmenkomplexes 8 sind Ausgleichsmaßnahmen für den Abschnitt 6b der A 26 direkt angrenzend zu einer binnendeich liegenden Teilfläche des FFH-Gebietes „Borghorster Elblandsaft“ (DE 2527-303) geplant. Substantiell wird das Schutzgebiet nicht von den Maßnahmen berührt. Im Einvernehmen mit der BUE, Abteilung Naturschutz sind Beeinträchtigungen des Schutzgebietes durch die Maßnahmen ausgeschlossen.

Naturschutzgebiete

Naturschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet der A 26 Abschnitt 6b nicht vorhanden. Bei den nächstgelegenen Naturschutzgebieten handelt es sich um die o. g. Natura 2000-Gebiete.

Naturdenkmale

Naturdenkmale sind im Untersuchungsgebiet der A 26 Abschnitt 6b nicht vorhanden.

Landschaftsschutzgebiete

Durch das Untersuchungsgebiet wird das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Moorburg“ teilweise erfasst. Im Bestandsübersichtsplan zum LBP (Unterlage 19.1.2) sind die derzeit gültigen Grenzen des LSG auf der Grundlage von Informationen der BUE dargestellt.

Geschützte Landschaftsbestandteile

Geschützte Landschaftsbestandteile sind im Untersuchungsgebiet der A 26 Abschnitt 6b nicht vorhanden.

Geschützte Biotope

Gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind in Hamburg in Verbindung mit § 14 HmbBNatSchAG bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Bereits aus dem Arten- und Biotopkataster Hamburgs ergeben sich Hinweise darauf, dass es sich bei einer Reihe der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Strukturen um gesetzlich geschützte Biotope handelt.

Auf der Grundlage der aktuellen Biotoptypenkartierung und der Planfeststellungsunterlagen zum Neubau der Bahnbrücke Kattwyk (NBK) wird die Verbreitung gesetzlich geschützter Biotopstrukturen im Untersuchungsgebiet bei der Planung berücksichtigt (vgl. Kap. 5.2.1.7).

Denkmalschutz

Bezüglich der vorhandenen Denkmäler wird auf das Kap. 5.7.1 verwiesen.

5 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie der zu erwartenden Auswirkungen

5.1 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

5.1.1 Bestand

Das Schutzgut Menschen beinhaltet den Aspekt menschliche Gesundheit. Es bezieht sich auf das Leben, die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen, soweit dies von spezifischen Umweltbedingungen beeinflusst wird. Das Schutzgut wird abgebildet über die Teilaspekte:

- Wohn- und Wohnumfeldfunktion (einschließlich der menschlichen Gesundheit),

- Erholungs- und Freizeitfunktion.

Die Erfassung und Beschreibung der Bestandsituation des Schutzgutes Menschen erfolgt ausführlich in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Linienbestimmung. Die wertgebende Bestandsituation hat sich seitdem nicht maßgeblich verändert. Eine aktuelle Erfassung der Realnutzung erfolgte im Rahmen des LBP anhand der Biotoptypenkartierung (Unterlage 19.1.5, Blatt 1). Aspekte zu landschaftsbezogenen Erholungs- und Freizeitfunktionen werden auch innerhalb des LBP (Unterlage Nr. 19.1) unter dem Aspekt Landschaft / Landschaftsbild vertieft betrachtet.

Teilschutzgut Wohnen

Für das Teilschutzgut Menschen/Wohnen und die menschliche Gesundheit bedeutende Funktionen sind mit den zum Bezirk Harburg gehörenden Wohnbauflächen der Ortslage Moorburg und der Siedlung Bostelbek sowie den daran angeschlossenen Freiräumen vorhanden.

Die Ortschaft Moorburg erstreckt sich vor allem südlich des Moorburger Elbdeiches sowie entlang des Moorburger Kirchdeiches. Es handelt sich um ein Straßendorf, dessen Charakter im Bereich der Straße Moorburger Kirchdeich in ein Haufendorf übergeht. In Moorburg befinden sich eine Schule und eine Kirche. Die Ortschaft Moorburg liegt im Hafenerweiterungsgebiet, was jedoch für die Beurteilung erheblicher Umweltauswirkungen auf die vorhandenen Wohnfunktionen unerheblich ist.

Südlich von Moorburg befindet sich südlich des Fürstenmoordamms die Siedlung Bostelbek. Die Siedlung Bostelbek (Einzelhausbebauung) zählt zum Hamburger Stadtteil Heimfeld und befindet sich im Wesentlichen zwischen dem Ellernweg und der Straße am Radeland (vgl. Anlage 6). Westlich an die Siedlung grenzen Industrie- und Gewerbegebiete an. Südlich verläuft die Bahnlinie in Richtung Harburg. Parallel zur Bahnlinie verläuft die Bundesstraße B 73. Weitere Siedlungsgebiete von Heimfeld befinden sich südlich der B 73 und westlich der A 7.

Im Hafengebiet sind keine relevanten Wohnnutzungen vorhanden.

Teilschutzgut Erholung

Im Hafengebiet sind keine relevanten Wohn- oder Erholungsnutzungen vorhanden. Von Moorburg aus besteht jedoch gemäß Landschaftsprogramm eine sogenannte „Grüne WegeVerbindung“ über die Kattwykbrücke und den Kattwykdamm in den Harburger Hafen bzw. weiter Richtung Wilhelmsburg.

Südlich von Moorburg verläuft in Ost-West-Richtung der 2. Grüne Ring Hamburgs, dem innerhalb des Freiraumverbundes von Hamburg eine besondere Verbindungsfunktion zukommt. Von Harburg, Heimfeld, Moorburg und Bostelbek aus sind über den 2. Grünen Ring die weiträumigen Erholungsbereiche des Moorgürtels westlich der A 7 erreichbar.

Der 2. Grüne Ring ist von überörtlicher Bedeutung und als Teil des Landschaftsprogramms von der Bürgerschaft beschlossen worden. Im Bereich Moorburg stellt er als Ost-West-Radwegeverbindung eine sehr wichtige Verbindungsachse des Freiraumverbundsystems zwischen den Wohnquartieren in Harburg-Zentrum und Heimfeld mit der Marsch dar. Der Bereich entlang der Moorburger Landscheide bis zum Moorburger Bogen hat eine zentrale Bedeutung für eine biotopvernetzende und erholungswirksame Landschaftsentwicklung; alternative Routen sind ortsnahe nicht vorhanden. Daher kommt dem Abschnitt des 2. Grünen Rings eine besondere Funktion als Grünverbindung zu, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger.

Im Hafengebiet sind keine relevanten Erholungsnutzungen vorhanden. Von Moorburg aus besteht jedoch gemäß Landschaftsprogramm eine sogenannte „GrüneWegeVerbindung“ über die Kattwykbrücke und den Kattwykdamm in den Harburger Hafen bzw. weiter Richtung Wilhelmsburg. Dabei handelt es vornehmlich um eine Radverbindungsroute ohne eigene Aufenthalts- oder Erholungsqualität.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Teilschutzgut Wohnen

Relevant in Bezug auf das Schutzgut Menschen sind die betriebsbedingten Schall- und Luftschadstoffimmissionen. Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen erfolgen vertiefende Untersuchungen, die im Detail in den Unterlagen 17.1, 17.2 und 17.3 erläutert werden.

Innerhalb der UVS zur Linienbestimmung entspricht die Antragsvariante der Variante Süd 1. Auf die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit wird dort in Kap. 4.3.3.2 bereits entsprechend dem Detaillierungsgrad der Linienbestimmung hingewiesen.

Direkte Betroffenheiten durch die dauerhafte Überbauung von Wohnbauflächen einschließlich Gärten entstehen durch den geplanten Neubau nicht. Dies lässt sich auch auf der Grundlage des höheren Detaillierungsgrades der Entwurfsplanung ausschließen.

Unvermeidbar sind anlagebedingte, visuelle Wirkungen in Richtung der Ortslage Moorburg. Südlich der Vorlandbrücke sind dichte Gehölzpflanzungen auf der westlichen Dammböschung der A 26 vorgesehen. Dadurch werden die visuellen Wirkungen der A 26 in Richtung Ortslage Moorburg gemindert. Die von der Vorlandbrücke West ausgehenden Wirkungen in Richtung Moorburg werden teilweise durch vorhandene, sichtverschattende Gehölze gemindert. Landschaftspflegerische Maßnahmen zur Eingrünung sind im Bereich der Brücke nicht möglich. Eine Minimierung von Beeinträchtigungen wird in dem Bereich jedoch durch die vorgesehenen konstruktiven und architektonischen Maßnahmen erreicht, indem z. B. die Feldweiten des Bauwerks möglichst optimiert werden, so dass das Bauwerk optisch durchlässiger und möglichst ansprechend wirkt (vgl. auch Unterlage 19.1.1, Kap. 4.3.6).

Bezüglich der Ortslage Moorburg westlich des Abschnitts 6b der geplanten A 26 und der Ortslage Bostelbek südlich der geplanten Trasse besteht eine besondere Empfindlichkeit gegenüber betriebsbedingten Wirkungen (Lärm und Luftschadstoffe). Hierzu fanden vertiefende Untersuchungen statt. Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt. Für Details wird auf die Unterlagen 17.1, 17.2 und 17.3 verwiesen.

Die rechtliche Grundlage der schalltechnischen Untersuchung bildet das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der auf § 43 BImSchG gegründeten 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Danach sind die Immissionen grundsätzlich für jeden Verkehrsweg (Straße und Schiene) getrennt zu ermitteln, so dass sich die nachfolgenden Angaben basierend auf der Unterlage 17.1 nur auf die Schallimmissionen durch den Abschnitt 6b der A 26 beziehen.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wären im Bereich des Ortsteils Moorburg an 7 Wohngebäuden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ermittelt. Die Beurteilungspegel in diesem Mischgebiet liegen bei bis zu 62 dB(A) am Tage und 58 dB(A) in der Nacht. Gemäß der 16. BImSchV gelten für Mischgebiete Grenzwerte von 64 dB(A) tags (6 bis 22 Uhr) und 54 dB(A) nachts (22 bis 6 Uhr). Aufgrund der Grenzwertüberschreitungen sind zum Schutz der menschlichen Gesundheit aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Eine Lärmschutzwand im Bereich der Vorlandbrücke West wird die Ortschaft Moorburg vor dem Verkehrslärm schützen (vgl. auch Kap. 2.4). Durch die Lärmschutzwand werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den Wohngebäuden in Moorburg eingehalten.

Im Bereich der Ortslage Bostelbek kommt es nicht zu Grenzwertüberschreitungen. Lärmschutzmaßnahmen sind innerhalb des Abschnitts 6b der A 26 in Richtung Bostelbek daher nicht erforderlich.

Im Bereich des Hafengebietes befinden sich ausschließlich rein gewerblich genutzte Gebäude. Die Beurteilungspegel liegen bei bis zu 68 dB(A) am Tage und 62 dB(A) in der Nacht. Gemäß der 16. BImSchV gelten für Gewerbegebiete Grenzwerte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Insgesamt wurden an 2 Gebäuden Grenzwertüberschreitungen ermittelt. Aufgrund der geringen Anzahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen und deren Verteilung über den gesamten Bereich kommen aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Objekte nicht in Betracht. Für diese beiden Objekte besteht daher ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den Wohngebäuden in Moorburg vollständig eingehalten werden. Für die zwei gewerblich genutzten Gebäude im Hafengebiet, an denen Grenzwertüberschreitungen verbleiben, besteht ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Menschen und der menschlichen Gesundheit durch Lärm können insofern vermieden werden. Bezüglich

der detaillierten Berechnungsergebnisse wird auf die schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1) verwiesen.

Aus den Beurteilungspegeln vom Straßen- und Schienenlärm ist grundsätzlich nicht der Summenpegel zu ermitteln. Vielmehr sind die Immissionen für jeden Verkehrsweg (Straße und Schiene) getrennt zu ermitteln und zu bewerten. Ist allerdings anzunehmen, dass beim Zusammentreffen mehrerer Verkehrswege der Summenpegel zu grundrechtswidrigen Belastungen führen wird, die die Verletzung des Art. 2 und Art. 14 GG (Grundgesetz) umfassen und auf das auch die BVerwG-Formulierung „enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ bzw. „Gesundheitsgefährdung“ Bezug nimmt, so kann die Bildung des Summenpegels ausnahmsweise geboten sein. Da in einigen Bereichen parallel zur geplanten A 26 Bahnstrecken der HPA verlaufen, erfolgte eine Summenpegelbetrachtung aus den Straßenachsen der Baumaßnahme, den Straßen des nachgeordneten Netzes und den Bahnstrecken der HPA. Wie die Berechnungen zeigen, wird der Beurteilungspegel hauptsächlich durch den Schienenlärm der HPA-Gleise gebildet. Die Emissionen der A 26 führen nur zu einer geringen Erhöhung der Beurteilungspegel und an einem Wohngebäude wird der „Gesundheitsschwellenwert“ von 60 dB(A) in der Nacht überschritten. Aktiver Schallschutz an der A 26 ist vorgesehen. Zusätzliche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes an der Bahn zum Schutz von nur einem Gebäude sind im Rahmen dieses Vorhabens nicht wirtschaftlich umsetzbar. Das Gebäude ist durch auf den Summenpegel dimensionierten passiven Schallschutz zu schützen. Bezüglich der detaillierten Berechnungsergebnisse wird auf die Schalltechnische Untersuchung zu den Summenpegeln (Unterlage 17.3) verwiesen.

Auswirkungen durch Luftschadstoffe werden im Rahmen der bereits in Kap. 2.4 erwähnten Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 17.2) beurteilt. Die Ergebnisse werden innerhalb dieses UVP-Berichts nur zusammenfassend wiedergegeben. Im Ergebnis der Luftschadstoffuntersuchung wird im Bereich der Wohnnutzungen in der Umgebung des Abschnitts 6b der A 26 der seit dem Jahr 2010 geltende Grenzwert für NO₂ (Jahresmittelwert) von 40 µg/m³ nicht erreicht und nicht überschritten. Die NO₂-Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen. Auch die geltenden Grenzwerte für Feinstäube (PM₁₀- und PM_{2.5}-Jahresmittelwerte) werden im Planfall nicht erreicht und nicht überschritten. Die Feinstaub-Immissionen sind in Bezug auf den Grenzwert ebenfalls als leicht erhöhte Konzentrationen einzustufen. Neben dem Grenzwert für das Jahresmittel ist in der 39. BImSchV auch ein 24-Stundengrenzwert für Partikel (PM₁₀) von 50 µg/m³ definiert, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf. Dieser strengere PM₁₀-Kurzzeitgrenzwert wird nicht überschritten. Die Berechnungen ergaben maximale Überschreitungen dieses 24-Stundengrenzwertes an 26 Tagen für 2 Berechnungspunkte am Kattwykdamm. Insgesamt sind die Planungen aus lufthygienischer Sicht und im Hinblick auf die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit bezogen auf die bestehende Wohnnutzung mit den geltenden Vorschriften vereinbar (siehe Unterlage 17.2).

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit sind demnach im Zusammenhang mit den vorhabenbedingten Immissionen, insbesondere Feinstäuben (PM₁₀ und PM_{2.5}) und Stickoxid (NO₂), nicht zu erwarten.

Der Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg wird sich auch positiv auf Wohnlagen auswirken. Denn der Neubau der Autobahn bewirkt eine Bündelung der Verkehre vom untergeordneten Netz auf die geplante Autobahn. Dadurch wird die Belastung durch Schadstoffe und Lärm in den umliegenden Stadtteilen Hamburgs, umliegenden Ortschaften und den Außerortsbereichen deutlich verringert, z. B. am Moorburger Elbdeich und an der B 73. Zudem können Stop-and-go-Verkehre und Staus auf den umgebenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vermieden und die Lärm- und Schadstoffemissionen weiter reduziert werden (Unterlage 1, Kap. 2.5).

Teilschutzgut Erholung

Da der Abschnitt 6b der A 26 östlich des Moorburger Hauptdeiches beginnt, ist der 2. Grüne Ring Hamburgs südlich von Moorburg durch diesen Bauabschnitt nicht unmittelbar betroffen. Aufgrund der Betroffenheit des 2. Grünen Rings durch den Abschnitt 6a der A 26 sind bereits umfangreiche trassennahe Ausgleichsmaßnahmen sowie Eingrünungsmaßnahmen zum Erhalt der dort vorhandenen Freiraumfunktionen innerhalb des ersten Bauabschnittes vorgesehen.

Erhebliche Auswirkungen auf die „GrüneWegeVerbindung“ sind jedoch unvermeidbar. Eine Wegeverbindung für Fuß- und Radfahrer bleibt erhalten, allerdings gehen durch die Trasse der A 26 vorhandene Grünstrukturen im Hafen entlang des Kattwykdamms verloren. Ein Ausgleich vor Ort ist nicht möglich.

5.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

5.2.1 Bestand

Die Bestandssituation für Tiere und Pflanzen und mit ihnen auch für die biologische Vielfalt (Biodiversität) wird im Rahmen des LBP als ein wesentlicher Faktor für die Bewertung des Zustandes und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes analysiert und bewertet. Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammenfassend dargestellt. Bezüglich vorhandener Schutzgebiete und Schutzausweisungen wird auf das Kap. 4.3.6 verwiesen.

5.2.1.1 Fledermäuse

Die erstmalige projektbezogene Erfassung der Fledermausfauna fand im Jahr 2013 durch REIMERS (UIN) im Untersuchungsgebiet der A 26 Abschnitt 6b statt. Differenzierte Ergebnisse sowie weitergehende Erläuterungen zur Methodik usw. sind dem faunistischen Fachbeitrag zur Bestandserfassung Fledermäuse zu entnehmen (REIMERS 2015). Die Bestandserfassung der Artengruppe im Jahr 2013 umfasste eine Recherche vorhandener Daten bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU, heute Behörde für Umwelt und

Energie BUE) und der Arbeitsgruppe Fledermausschutz des NABU, eine Habitatanalyse (etwa 100 m beidseitig des Eingriffsbereichs) sowie eine Erfassung von Jagdhabitaten, Balzrevieren und Flugrouten. Berücksichtigt wurden auch die bis dahin vorliegenden Ergebnisse aus der Untersuchung zur A 26 Abschnitt 6a.

Zur Aktualisierung der vorliegenden Daten über den Fledermausbestand im Untersuchungsraum wurde 2018 eine Kartierung der Fledermaus-Aktivität in den potenziell fledermausbedeutsamen Habitaten vorgenommen (FÖA 2018). In dem Zusammenhang wurden auch neuere Sachstände aus dem Untersuchungsgebiet des Abschnitts 6a berücksichtigt. Methodik und Details sind dem Ergebnisbericht von FÖA in Unterlage 19.3 zu entnehmen.

Im Ergebnis der Erfassungen wurden sechs Fledermausarten im Gebiet nachgewiesen (Wasserfledermaus, Großer Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, s. folgende Tabelle).

Tab. 4 Nachgewiesene Fledermausarten im Untersuchungsgebiet

Art	Wissenschaftlicher Name	RL HH	RL BRD	FFH-Anh.	BNatSchG
Breitflügelfledermaus	<i>Eptesicus serotinus</i>	3	G	IV	§§
Wasserfledermaus	<i>Myotis daubentonii</i>	V	-	IV	§§
Großer Abendsegler	<i>Nyctalus noctula</i>	3	V	IV	§§
Rauhautfledermaus	<i>Pipistrellus nathusii</i>	V	-	IV	§§
Zwergfledermaus	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	-	-	IV	§§
Mückenfledermaus	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	G	D	IV	§§

Rote Liste Hamburg: SCHÄFERS et al. 2016, Rote Liste Deutschland: MEINIG et al. 2009

Status: 3 = Gefährdet, G = Gefährdung unbekannten Ausmaßes, V = Vorwarnliste, D = Daten unzureichend;

FFH-Anh.: Arten der Anhänge II bzw. IV der FFH-Richtlinie; BNatSchG: §§ = streng geschützte Arten nach § 7 (2) 14 BNatSchG

Die dominante Art ist die Zwergfledermaus. Die zweithäufigste Art ist die Rauhautfledermaus, gefolgt vom Großen Abendsegler und der Breitflügelfledermaus. Die Mückenfledermaus und die Wasserfledermaus kommen nur in geringem Umfang vor.

Quartiere / Quartiernutzung

Von den sechs Fledermausarten, die im Gebiet nachgewiesen wurden, ist von vier Arten die Nutzung von Baumhöhlen und -spalten als Quartiertyp bekannt (Wasserfledermaus, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus). Die Breitflügelfledermaus, und die Mückenfledermaus gelten als reine Gebäudefledermaus.

An der Ecke Moorburger Elbdeich und Moorburger Hauptdeich steht der Altbau des ehemaligen Pfarramtes der St. Maria-Magdalena Kirche, das derzeit als Wohnhaus genutzt wird. An diesem Gebäude wurde an einem Abend mehrfach eine Zwergfledermaus bei ei-

nem auffälligen Anflug in den Bereich des Dachüberstandes beobachtet. Mehrere Kontrollen des Gebäudes früh morgens zur Schwärmzeit ergaben lediglich einen Verdacht auf ein Tagesversteck durch eine um das Haus fliegende Zwergfledermaus. Ein Einflug wurde nicht beobachtet. Das Haus liegt in einiger Entfernung zum Vorhaben.

Im Rahmen der Begehung zur Habitatanalyse sind Bäume mit Beschaffenheiten festgestellt worden, die für Fledermäuse eine Eignung als Quartierstandort aufweisen könnten. Durch die Detektorbegehungen früh morgens ergaben sich für die Bereiche der ermittelten Standorte keine konkreten Hinweise für eine Quartiernutzung z. B. durch schwärmen-de Fledermäuse im Bereich der Baumhöhlen. Auch auffällige Aktivitäten auf möglichen Flugrouten zu den potenziellen Quartierbäumen sind nicht festgestellt worden.

Insgesamt wurden im Zeitraum der Schwärmphase vor Quartieren in der Dämmerung kurz vor Sonnenaufgang nur sehr wenige Begegnungen mit Fledermäusen im Gebiet registriert.

Es sind Balz- oder sonstige Soziallaute der Arten Zwerg- und Rauhaufledermaus an Strukturen im Untersuchungsgebiet registriert worden. Mit drei Begegnungen balzender Zwergfledermäuse bzw. einer Mückenfledermaus konnten Balzaktivitäten von Fledermäusen in geringem Umfang festgestellt werden. Ein Bezug zu einem konkreten Paarungsquartier hat sich nicht ergeben, auch Balzrufe aus Singwarten konnten nicht festgestellt werden. Die balzenden Fledermäuse wurden im Bereich der Bahn beobachtet, also in einiger Entfernung zum Vorhaben.

Im gesamten Eingriffsgebiet sind somit nur potenzielle Tagesverstecke und keine Quartiere wie Wochenstuben oder Winterquartiere vorhanden (vgl. Unterlage 19.2, Kap. 6.3.3).

Flugrouten

An allen Standorten, die aufgrund der Horchboxenergebnisse durch Begehungen überprüft wurden (vgl. FÖA 2018, Tabelle 1), sind im Rahmen der Untersuchung durch die Detektorbegehungen mit Sichtkontrolle maximal drei Transferflüge im betrachteten Zeitraum registriert worden. Auch durch die Standard-Detektorbegehungen wurden an diesen Landschaftselementen Transferflüge nur in sehr geringem Umfang festgestellt. Eine Nutzung als regelmäßig genutzte Flugroute für Transferflüge zwischen Teilhabitaten konnte an den linearen Landschaftselementen im Untersuchungsraum damit nicht ermittelt werden.

Es wurde keine bedeutende Flugroute für Fledermäuse im Untersuchungsgebiet nachgewiesen (vgl. Unterlage 19.2, Kap. 6.3.3).

Jagdhabitate

Es wurde kein bedeutendes Jagdgebiet für Fledermäuse im Untersuchungsgebiet nachgewiesen (vgl. Unterlage 19.2, Kap. 5.3.1 und 6.3.3).

Insgesamt hat das Untersuchungsgebiet daher nur eine geringe bis allgemeine Bedeutung für einzelne Fledermausarten und die Artengruppe der Fledermäuse insgesamt.

5.2.1.2 Brutvögel

Die Bestandsaufnahmen der Brutvögel im Umfeld der A 26 Abschnitt 6b erfolgte erstmalig 2013 im Auftrag der DEGES. Die Ergebnisse sind im Bericht von 2016 dokumentiert (MITSCHE 2016). Das Untersuchungsgebiet der Revierkartierung umfasst einen beidseitig 500 m breiten Korridor entlang der Autobahntrasse. Ganz im Westen überschneidet sich das Untersuchungsgebiet mit Erfassungsbereichen, in denen durch MITSCHE 2012 bereits für andere Projekte Revierkartierungen durchgeführt wurden. In 2017 und 2018 wurden sämtliche Brutvogelraten durch Kartierungen im Untersuchungsgebiet auf ihre Plausibilität überprüft.

Die Daten, die im LBP und auch im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 19.2) für die Konfliktanalyse herangezogen werden, beziehen sich vor allem auf die Neukartierungen in 2017 und 2018 plus der Übernahme einiger Potenziale von Brutvogelpaaren aus den vorherigen Kartierungen. Bezüglich Letzteren und ergänzender methodischer Erläuterungen wird auf das Fachgutachten von MITSCHE (2018) verwiesen (siehe Unterlage 19.3).

Nachfolgend werden die Ergebnisse von MITSCHE (2016 und 2018) jeweils zusammenfassend dargestellt.

Ergebnisse der Bestandsaufnahmen 2013

Zur Darstellung der Ergebnisse der Ersterfassung werden entsprechend der Vorgehensweise von MITSCHE (2016) die vorkommenden Arten zu Gruppen zusammengefasst.

Häufige Arten ohne Indikatorfunktion

Arten wie Amsel, Blaumeise, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Star, Zaunkönig und Zilpzalp sind so häufig und allgemein verbreitet, dass Vorkommen und Verbreitung dieser Arten kaum eine Indikatorfunktion besitzen. Diese Arten brüten sowohl in Siedlungen als auch in Wäldern und Baumgruppen und haben sehr wenig spezifische Lebensraumsansprüche. Blaumeise, Kohlmeise und Star sind Höhlenbrüter, Amsel, Heckenbraunelle, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Zaunkönig und Zilpzalp brüten vor allem in der Strauchschicht, z. T. sehr bodennah. Rabenkrähe sowie Ringeltaube sind vor allem Baumbrüter. Für die weitere Beschreibung der Brutvogelwelt entlang der geplanten Trasse der A 26 kommt diesen Arten nur eine untergeordnete Bedeutung zu, weil sich aus ihrer Verbreitung keine Rückschlüsse auf die Lebensraumqualität ziehen lassen. Aufgrund der Anpassungsfähigkeit gegenüber Eingriffen und Landschaftsveränderungen sind bei diesen Arten keine artenschutzrechtlichen Konflikte hinsichtlich des Verlustes von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erwarten.

Die Verbreitung dieser Arten mit unspezifischen Habitatansprüchen zeigt Schwerpunkte in den durch Gehölze dominierten Teilflächen und erstreckt sich auch auf den Siedlungsbereich. Auffällig ist, dass sich in den stark verlärmten Gehölzriegeln entlang des Moorburger

Elbdeichs und Kattwykdamms ganz überwiegend nur Vogelreviere allgemein häufiger, besonders anpassungsfähiger Arten fanden. Auf den Entwässerungsfeldern und den baum- und strauchfreien Teilen der Raffinerie- und Gewerbeflächen fanden sich dagegen nur oder weit überwiegend Vogelarten mit spezifischen Habitatansprüchen.

Arten der halboffenen Kulturlandschaft mit Agrarland, Feldgehölzen und Hecken

Insgesamt 11 der 2013 erfassten Arten lassen sich einer Artengruppe zuordnen, deren Vorkommen sich in der halboffenen Kulturlandschaft mit Agrarflächen, Feldgehölzen und Hecken konzentrieren. Besonders häufig waren 2013 Dorngrasmücke, Sumpfrohrsänger und Gartengrasmücke. Weitere 2013 vorkommende Arten dieser Artengruppe sind außerdem Fitis, Gelbspötter, Jagdfasan, Kuckuck, Mäusebussard, Nachtigall, Schlagschwirl und Wiesenschafstelze.

Vogelarten der Saumbiotopie in der Kulturlandschaft kommen im Untersuchungsgebiet vergleichsweise weit gestreut vor. Besiedelt sind sowohl die Ränder von Gehölzbeständen in Moorburg, Gebüsche auf den Entwässerungsfeldern als auch das Begleitgrün entlang der Verkehrswege auf der Hohen Schaar.

Arten der Gewässer

Als obligat bzw. weitgehend in ihrem Vorkommen an Gewässer gebunden werden sechs der 2013 erfassten Brutvogelarten eingestuft. Als Brutvögel kamen Arten wie Stockente, Flussregenpfeifer, Nilgans, Reiherente, Teichhuhn und Teichrohrsänger vor. Blässhuhn, Schnatterente und Zwergtaucher brüteten zwar ebenfalls im südlichen Abschnitt beidseits der Trasse, wurden in ihrem Vorkommen im Überlappungsbereich zum Abschnitt 6a bereits im entsprechenden Gutachten und dementsprechend auch im LBP zum Abschnitt 6a behandelt. Im Untersuchungsbereich des Abschnitts 6b erreichen lediglich Teiche auf dem Spülfeld Moorburg-Ellerholz, der Absetzteich im Süden der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost sowie ein kleines Rückhaltebecken nördlich des Kattwykdamms eine gewisse Bedeutung für Wasservögel.

Arten des aufgespülten Hafengeländes

Die Jahrhunderte durchgeführten Strombaumaßnahmen und der Hafenausbau haben entlang der Unterelbe seit den 1930er Jahren Lebensräume entstehen lassen, die zur Einwanderung von ansonsten vor allem an den Küsten beheimateten Arten geführt haben. Die entscheidenden Lebensraumstrukturen für diese bemerkenswerte Besiedelung binneländischer Lebensräume waren zum einen weite, mit nährstoffarmem Flusssand aufgespülte Flächen mit fehlender oder nur schütterer Vegetation, die für Bodenbrüter der Küste Verhältnisse boten, die ansonsten nur an Stränden zu finden sind. Zum anderen boten die Entwässerungs- und Spülfelder für schlickige Sedimente jahrzehntelang Lebensräume mit hohem Nährstoffgehalt, günstigem Nahrungsangebot und vor Bodenfeinden sicheren Brutplätzen auf kleinen Inselchen oder Dämmen.

Nach der Umstellung des Schlickbehandlungsverfahrens mit einer Trocknung des Substrats sind die meisten dieser Lebensräume inzwischen verschwunden. Die Entwässerungsfelder in Moorburg-Ost bzw. Moorburg-Ellerholz bieten kaum noch über längere Zeit feuchte und weite Schlickflächen. Auch für Brutvögel auf nährstoffarmen, trockenen Standorten haben sich die Lebensbedingungen im Hamburger Hafen in den letzten Jahren weiter verschlechtert. Ursachen liegen vor allem in der zunehmenden Bebauung von Brachflächen sowie in der Einwanderung des Fuchses in die großen Raffinerieflächen. Auf den Abstandsflächen zwischen den Tanklagern mit ihren sandigen Wällen brüteten bis vor einigen Jahren noch mehr als 3.000 Möwen-Paare.

Die Restbestände sind im Untersuchungsgebiet in Form von Sturmmöwe, Silbermöwe und Heringsmöwe vorhanden und zur Brut weitgehend auf Dächer ausgewichen. Daneben sind auch 2013 vorkommende Arten wie Austernfischer, Brandgans und Steinschmätzer in die Artengruppe der ursprünglich vor allem auf Inseln und Sänden der Küste ansässigen Vogelarten einzusortieren.

Die Artengruppe der „Hafenarten“ wird durch das Auftreten der Sturmmöwe dominiert und zeigt einen deutlichen räumlichen Schwerpunkt auf der Hohen Schaar. Besiedelt sind hier sowohl die Raffinerieflächen südlich des Kattwykdamms als auch die nördlich angrenzenden Tanklager bzw. Gewerbeflächen. In Moorburg ist diese Artengruppe nur noch ganz vereinzelt vertreten. Einzelne Brutpaare fanden sich 2013 auf der Seite westlich der Süderelbe auf dem Gelände der Holborn-Raffinerie, auf Baustellenflächen des Kraftwerks Moorburg sowie auf dem Entwässerungsfeld Moorburg-Ellerholz.

Arten der Wälder

2013 wurden insgesamt zehn Vogelarten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen, deren Vorkommen an das Vorhandensein älterer Bäume gebunden ist und die in bebauten Teilen Hamburgs weniger häufig sind als in Wäldern. Allerdings kommen entlang der Trasse der A 26 Abschnitt 6b keine Habitatspezialisten vor, weil es nur kleinere Baumbestände und keine ausgesprochenen Altholzbereiche gibt. Am häufigsten waren Buntspecht und Singdrossel, gefolgt von Buchfink und Sumpfmeise. Weitere Brutvogelarten der Kronenschicht der Bäume im Gebiet waren Eichelhäher, Weidenmeise, Gartenbaumläufer, Kernbeißer, Kleiber und Wintergoldhähnchen.

Die Verbreitung der an die Baumschicht gebundenen Arten zeigt eine starke Konzentration auf den westlichen Teil des Abschnitts 6b zwischen der Ortslage von Moorburg und dem Moorburger Hauptdeich, wo vor allem Erlen einen breiteren Gehölzriegel bilden. Außerhalb dieser Flächen wurden in Moorburg 2013 lediglich Buntspecht (Pappelreihe auf dem Entwässerungsfeld Moorburg-Ost) und Singdrossel (Gebüsche auf dem Entwässerungsfeld Moorburg-Ellerholz) nachgewiesen. Auf der Hohen Schaar existieren nur kleinere Baumgruppen, die 2013 einzelnen Paaren von Eichelhäher, Buntspecht und Gartenbaumläufer Ansiedlungsmöglichkeiten boten.

Arten der Siedlungen

Mit 17 Arten und einem Gesamtbestand von 178 Brutrevieren bildete die Artengruppe, deren Vorkommen sich im Hamburger Raum schwerpunktmäßig in Siedlungen befinden, auch innerhalb des Untersuchungsgebietes 2013 eine vergleichsweise große Gruppe. Haussperling und Mehlschwalbe waren 2013 aus der Gruppe als an Gebäuden brütende Koloniebrüter die häufigsten Arten. Mit dem Hausrotschwanz war ein weiterer Gebäudebrüter mit bemerkenswerter Siedlungsdichte die dritthäufigste Art. Dazu waren Grünfink, Elster, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Bachstelze und Klappergrasmücke recht häufig. Das Artenspektrum der auf Siedlungen spezialisierten Vogelarten wurde ergänzt durch Stieglitz, Birkenzeisig, Rauchschwalbe, Mauersegler, Girlitz, Grauschnäpper, Straßentaube und Türkentaube.

Erwartungsgemäß zeigten die auf den Siedlungsraum spezialisierten Vogelarten im Untersuchungsgebiet einen deutlichen Verbreitungsschwerpunkt in der Ortslage von Moorburg, wobei der alte Ortskern rund um die Kirche mit seinen kolonieartigen Vorkommen von Haussperling und Mehlschwalbe hervorsticht. Einen zweiten Schwerpunkt bildeten die Gebäudestrukturen der Gewerbeflächen auf der Hohen Schaar, wobei hier Gebäudebrüter nur ganz vereinzelt festgestellt wurden. Die meisten Reviere von Siedlungsvögeln befanden sich im Hafenbereich entlang der Verkehrswege und entlang von Baumreihen und Strauchflächen zwischen den versiegelten Bereichen. Nur ganz vereinzelt vertreten waren Siedlungsvögel auf den Raffinerieflächen sowie am Rande der Entwässerungsfelder.

Gefährdete und mit besonderem Schutzstatus versehene Vogelarten

Von besonderer Bedeutung ist das Vorkommen von Vogelarten, die aufgrund ihrer rückläufigen Bestände deutschlandweit bzw. in Hamburg auf den Roten Listen gefährdeter Brutvögel (GRÜNEBERG et al. 2015, MITSCHKE 2018) geführt werden. Für diese Arten besteht eine besondere Verantwortung zur Bestandserhaltung. Ergänzend zu den Arten mit Gefährdungsstatus werden auch Arten der Vorwarnlisten berücksichtigt, da sie aufgrund lang anhaltender Bestandsrückgänge Kandidaten für einen zukünftigen Rote Liste-Status werden könnten. Neben dem Gefährdungsstatus spielt für den Planungsprozess auch der hervorgehobene Schutzstatus einiger streng geschützter Arten eine besondere Rolle.

Auf eine Ergebnisdarstellung basierend auf den Erfassungen 2013 wird für diese Arten verzichtet, da sich die folgende Ergebnisdarstellung der Plausibilitätsprüfung 2017/18 auf diese Arten konzentriert und den für die Konfliktanalyse.

Plausibilitätsprüfung 2017/18

Bei der überwiegenden Zahl der Brutvogelarten haben sich die Bestände in den letzten fünf Jahren nicht einschneidend verändert. Das gilt für Blaukehlchen, Feldschwirl, Flussregenpfeifer, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Grauschnäpper, Heringsmöwe, Mäusebussard, Nachtigall, Rauchschwalbe, Schilfrohrsänger, Silbermöwe, Stieglitz und Teichhuhn. Kleineräumige Schwankungen und Verschiebungen in der Lage der Reviere fanden allerdings wie zu erwarten auch bei diesen Arten statt.

Neu nachgewiesene Arten sind Dohle, Feldlerche, Neuntöter, Saatkrähe, Schwarzkopfmöwe, Sperber und Wasserralle. Während die Einzelpaare von Feldlerche und Wasserralle vermutlich keine über längere Zeiträume fest etablierte Vorkommen ausbilden können, weil das Lebensraumangebot für diese Arten nicht dauerhaft gegeben ist, ist für die anderen neu festgestellten Arten auch in den nächsten Jahren ein Brutvorkommen wahrscheinlich. Dabei lassen sich die Neuansiedlungen oft im Zusammenhang mit überregional ansteigenden Beständen erklären. Das gilt auch für Sturmmöwe und Zwergtaucher, die bereits 2013 zu den Brutvögeln gehörten, in den letzten fünf Jahren aber im Bestand spürbar zugenommen haben.

Auf der anderen Seite ist in den letzten fünf Jahren keine artenschutzrechtlich relevante Vogelart aus dem Untersuchungsgebiet verschwunden. Deutliche Bestandsrückgänge zeigten aber Fitis, Gartengrasmücke, Kuckuck, Sumpfrohrsänger, Star und Steinschmätzer. Alle genannten Arten zeigen im gesamten Hamburger Raum anhaltend negative Bestandstrends, woraus sich die rückläufigen Bestände im Untersuchungsgebiet zumindest teilweise erklären. Allerdings haben sich vor allem bei Gartengrasmücke und Sumpfrohrsänger auch Baumaßnahmen entlang des Kattwykdamms negativ ausgewirkt.

Einige der Reviere bzw. Brutpaare, die 2013 und 2017/18 erfasst wurden, werden bereits im Planfeststellungsverfahren zum Nachbarabschnitt 6a der A 26 als Folge des Autobahnbbaus als Verlust bilanziert und sind im Zusammenhang mit dem Abschnitt 6b daher nicht mehr für die Auswirkungsprognose relevant. Dies betrifft alle Brutpaare am Bauanfang westlich des Moorburger Hauptdeichs südlich von Moorburg.

In der folgenden Tabelle sind die Ergebnisse der 2. Erfassung und Plausibilitätsprüfung für die planungsrelevanten Arten aufgeführt.

Tab. 5 Brutvögel mit Status 2017/2018, nur planungsrelevante Arten (vgl. Unterlage 19.2, Tabelle 6)

Art		RL HH 2006	RL HH 2018	RL BRD 2015	Brut-/ Re- vierpaare 2012/2013	Brut-/ Revier- paare 2017/2018 (inkl. pot. Vorkommen)
Blaukehlchen	<i>Luscinia svecica</i>	V	*	*	4	2
Dohle	<i>Corvus monedula</i>	V	*	*	-	6
Feldlerche	<i>Alauda arvensis</i>	V	2	3	-	1
Fitis	<i>Phylloscopus trochilus</i>	*	3	*	5	4
Flussregenpfeifer	<i>Charadrius dubius</i>	V	3	*	3	1
Gartengrasmücke	<i>Sylvia borin</i>	*	V	*	10	12
Gelbspötter	<i>Hippolais icterina</i>	3	V	*	6	8
Grauschnäpper	<i>Muscicapa striata</i>	V	V	V	3	3
Haussperling	<i>Passer domesticus</i>	V	3	V	43	43
Heringsmöwe	<i>Larus fuscus</i>	*	*	*	3	1

Art		RL HH 2006	RL HH 2018	RL BRD 2015	Brut-/ Re- vierpaare 2012/2013	Brut-/ Revier- paare 2017/2018 (inkl. pot. Vorkommen)
Kuckuck	<i>Cuculus canorus</i>	V	V	V	3	2
Mäusebussard	<i>Buteo buteo</i>	*	*	*	2	5
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	*	*	*	2	3
Mehlschwalbe	<i>Delichon urbica</i>	*	*	3	45	45
Nachtigall	<i>Luscinia megarhynchos</i>	V	V	*	10	10
Neuntöter	<i>Lanius collurio</i>	*	*	*	-	1
Rauchschwalbe	<i>Hirundo rustica</i>	V	*	3	3	4
Saatkrähe	<i>Corvus frugilegus</i>	*	V	*	-	10
Schwarzkopfmöwe	<i>Larus melanocephalus</i>	*	*	*	-	1
Silbermöwe	<i>Larus argentatus</i>	*	*	*	29	25
Sperber	<i>Accipiter nisus</i>	*	*	*	-	1
Star	<i>Sturnus vulgaris</i>	*	3	3	22	12
Steinschmätzer	<i>Oenanthe oenanthe</i>	1	1	1	3	2
Sturmmöwe	<i>Larus canus</i>	*	*	*	197	270
Teichralle/Teichhuhn	<i>Gallinula chloropus</i>	*	*	V	3	4
Wasserralle	<i>Rallus aquaticus</i>	3	3	V	0	1
Zwergtaucher	<i>Tachybaptus ruficollis</i>	*	*	*	1	3

Gefährdung: RL HH 2006 (MITSCHKE 2007) und 2018 (MITSCHKE 2018), RL BRD (GRÜNEBERG et al. 2015):

1= vom Aussterben bedroht, 3 = gefährdet, V = Vorwarnliste, * = ungefährdet

Neben dem Gefährdungsstatus spielt für den Planungsprozess auch der hervorgehobene Schutzstatus einiger nach § 7 BNatSchG streng geschützter Arten eine besondere Rolle. Im Untersuchungsgebiet betrifft das zusätzlich die Arten Blaukehlchen, Flussregenpfeifer, Mäusebussard und Teichhuhn. Auch der bereits genannte Steinschmätzer (RL 1) ist streng geschützt. Des Weiteren werden Vorkommen von Koloniebrütern als besonders planungsrelevant berücksichtigt, z. B. Möwen und Schwalben.

Die darüber hinaus vorkommenden ungefährdeten Brutvögel der Gilden werden im Rahmen dieses LBP ebenso wie im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (ASB, Unterlage 19.2) nur zusammengefasst in Form sogenannter Gilden berücksichtigt. In der folgenden Tabelle sind die Gilden und die dazugehörigen Arten entsprechend der Auswertung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie erläutert.

Tab. 6 Ungefährdete Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet des Abschnitts 6b der A 26 zusammengefasst in Gilden (basierend auf der Tabelle 7 in Unterlage 19.2)

Arten-Gilde	Kurzdarstellung der gildenspezifischen Lebensraumansprüche und Artenspektrum der Gilden
Höhlen- und Nischenbrüter	Brutvorkommen in natürlichen oder künstlichen Höhlen bzw. Nischen (Neststandorte), prinzipiell in allen mit Gehölzen bestandenen Lebensräumen. Brutvorkommen in Höhlen bzw. Nischen (Neststandorte) an Gebäuden jeglicher Art und technischen Bauwerken. Vorkommen prinzipiell in bzw. an allen Bauwerken des Untersuchungsgebiets möglich. Artinventar: Bachstelze, Blaumeise, Buntspecht, Feldsperling, Gartenbaumläufer, Kleiber, Kohlmeise, Sumpfmeise und Weidenmeise
Gehölzbewohnende Frei- und Bodenbrüter	Vorkommen prinzipiell in allen mit Gehölzpflanzen bestandenen Lebensräumen. Brut entweder in Nestern in den Gehölzen oder am Boden. Artinventar: Amsel, Birkenzeisig, Buchfink, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Elster, Feldschwirl, Gartenrotschwanz, Girlitz, Grünfink, Heckenbraunelle, Kernbeißer, Klappergrasmücke, Misteldrossel, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schlagschwirl, Schwanzmeise, Schwarze Kehlchen, Singdrossel, Stieglitz, Sumpfrohrsänger, Wintergoldhähnchen, Zaunkönig und Zilpzalp
Brutvögel der Acker- und Grünlandbereiche	Brutvorkommen mit Nestanlage meist geschützt durch Vegetation am Boden landwirtschaftlicher Nutzflächen (Äcker und Grünland). Vorkommen prinzipiell in allen landwirtschaftlichen Nutzflächen möglich. Artinventar: Jagdfasan (Neozoon) und Wiesenschafstelze
Brutvögel der Still- und Fließgewässer	Brutvorkommen mit Nestern im Uferbereich oder der offenen Wasserflächen von Gewässern. Vorkommen prinzipiell an allen mit Schilf, Hochstauden oder Gehölzen umstandenen Gewässern. Artinventar: Bläsralle, Brandgans, Nilgans, Reiherente, Rohrammer, Schilfrohrsänger, Schnatterente, Stockente und Teichrohrsänger.
Brutvögel der Siedlungsbereiche	Brutvorkommen in enger Bindung an den menschlichen Siedlungsraum. Artinventar: Austernfischer, Hausrotschwanz, Straßentaube und Türkentaube.

Bewertung

Aufgrund der erheblichen anthropogenen Vorbelastungen im Planungsabschnitt, die zu einer weitgehenden Urbanisierung der Biotopstrukturen mit einem geringen Anteil naturnaher Biotopstrukturen und vielfältigen, erheblichen Störungen führen (KFZ-Verkehr, Schall- und Licht-Immissionen, Scheueffekte etc.), hat das Untersuchungsgebiet insgesamt keine besondere Bedeutung für Brutvögel. Zum überwiegenden Teil handelt es sich bei den vorkommenden Brutvögeln um relativ anspruchslose und unempfindliche Arten, die gegenüber Störungen relativ tolerant sind.

Von besonderer Bedeutung ist allerdings das Vorkommen von Vogelarten, die aufgrund ihrer rückläufigen Bestände deutschlandweit bzw. in Hamburg auf den Roten Listen gefähr-

deter Brutvögel stehen. In diesem Zusammenhang ist das Vorkommen des Steinschmätzers besonders hervorzuheben, der 2013 mit 3 und 2018 mit 2 Brutrevieren erfasst wurde. Diese Art gilt sowohl auf der bundesdeutschen als auch auf der für Hamburg gültigen Liste als „vom Aussterben bedroht“ (Kat. 1). Entlang der Trasse der A 26 (Abschnitt 6b) fanden sich Reviervorkommen von Rote-Liste-Arten insbesondere in zwei Teilflächen. 2018 wurde der Steinschmätzer im Bereich des Tanklagers östlich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost als Brutvogel festgestellt. Darüber hinaus haben auf der Grundlage der Erfassungen aus 2013 sandige Brachflächen im Bereich der Tanklager auf der Hohen Schaar südlich des Kattwykdamms ebenfalls ein Potenzial für die Art.

5.2.1.3 Rastvögel / Vogelzug

Die nachfolgenden Erläuterungen stellen eine zusammenfassende Darstellung der von MITSCHKE durchgeführten Gastvogelerfassungen dar. Die Ersterfassung erfolgte von Anfang März 2013 bis Ende Februar 2014 für Teile des Untersuchungsgebietes (MITSCHKE 2016). 2018/2019 fanden Aktualisierungen statt (MITSCHKE 2019). Die Gastvogelerfassungen berücksichtigen alle Gewässer- und Offenlandlebensräume im Trassenbereich. Im Verlauf des Abschnitts 6b sind dies die Entwässerungsfelder Moorburg-Ost und Moorburg-Ellerholz mit der angrenzenden Süderelbe. Die Bereiche der Hohen Schaar haben aufgrund der Hafennutzung und den damit verbundenen Störwirkungen keine Relevanz als Rastvogellebensraum.

Die nachfolgende Darstellung der Ergebnisse konzentriert sich im Wesentlichen auf den Bereich des Abschnitts 6b. Auf den Bereich des Abschnitts 6a wird im Rahmen dieses LBP nicht vertiefend eingegangen, da dies bereits innerhalb der Planfeststellungsunterlagen zum Abschnitt 6a erfolgte.

Erste Zugplanbeobachtungen wurden bereits in 2010 durchgeführt, die als erste Basis zur Beurteilung der Beeinträchtigungen des Vogelzugs genutzt werden können (MITSCHKE & KEMPF 2011). Um die Bedeutung des Gebiets für den Vogelzug beurteilen zu können, wurden im Herbst 2015 und Frühling 2018 planmäßige Beobachtungen des Vogelzugs durchgeführt (MITSCHKE 2018).

Bestandsdarstellung Rastvögel

Insgesamt wurden im Rahmen der Gastvogelzählungen 81 verschiedene Arten erfasst. In der folgenden Tabelle sind die Arten mit der Summe der beobachteten Individuen (Gesamthäufigkeit) aufgeführt.

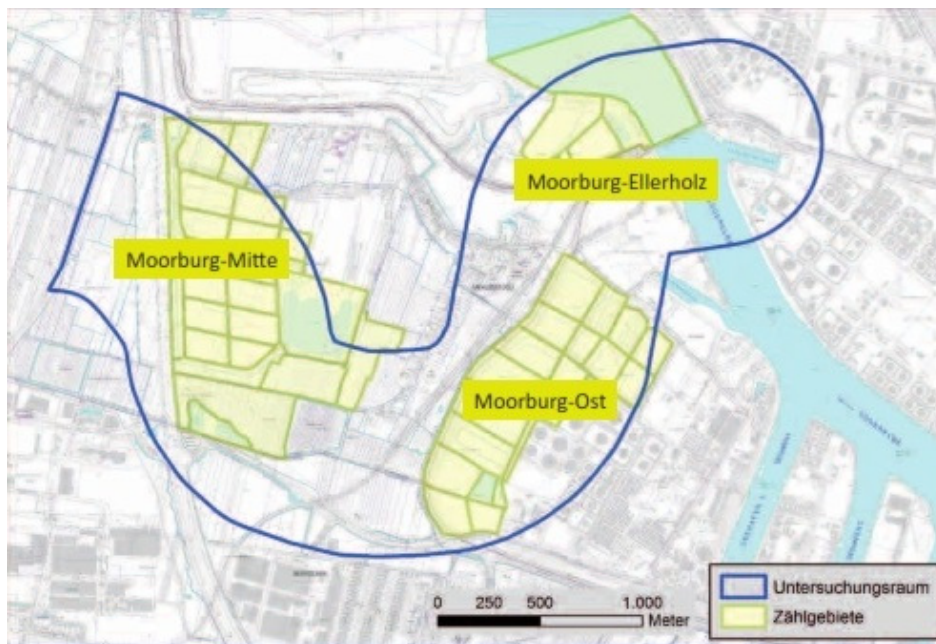


Abb. 6 Untersuchungsgebiet und Zählgebiete der Gastvogelerfassungen (MITSCHKE 2016 und 2019)

Tab. 7 Die häufigsten Gastvögel der Erfassungen 2018/19 mit Summenangaben und zum Vergleich die jeweiligen Summen der Ersterfassung 2013/2014 (Mitschke 2019)

Art	2018/19	2013/2014
Schnatterente	1.915	1.926
Reiherente	1.648	3.188
Stockente	610	1.674
Rabenkrähe	565	613
Graugans	455	597
Rauchschwalbe	365	206
Blässhuhn	347	693
Wacholderdrossel	265	382
Bluthänfling	230	37
Zwergtaucher	223	202
Feldsperling	191	64
Rohrhammer	178	51
Lachmöwe	170	1.562
Kormoran	164	427
Pfeifente	137	32
Star	120	196
Buchfink	94	14
Brandgans	92	168
Blässgans	90	164
Tafelente	85	137
Mäusebussard	83	76
Krickente	74	114
Feldlerche	69	126
Ringeltaube	67	126
Mehlschwalbe	55	194
Graureiher	55	66
Singdrossel	52	25

2013/14 war die Reiherente noch der häufigste Gastvogel und kam mit über 300 Individuen im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte vor. Die Art nutzt vor allem größere Wasserflächen wie das Absetzbecken im Südosten der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte sowie das Absetzbecken im Süden der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost.

2018/19 war die Schnatterente der häufigste Gastvogel. Die Schnatterente nutzt im Vergleich zur Reiherente auch kleinere Flachgewässer zur Nahrungssuche. Am häufigsten wurden aber auch von dieser Art die größeren Absetzbecken genutzt, wobei beim Becken im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost die größten Trupps beobachtet wurden.

Weitere Arten mit Gesamthäufigkeiten über 100 Individuen im Zeitraum 2018/19, deren Vorkommen sich schwerpunktmäßig auf die größeren Gewässer konzentrieren, sind Stockente, Blässhuhn, Zwergtaucher, Pfeifente, Lachmöwe und Kormoran. Kormorane und andere Arten wie z. B. Lachmöwen nutzen allerdings vor allem die Süderelbe als Rastgebiet und weniger die Absetzbecken.

Einige der Arten, wie z.B. Graugänse, Pfeifenten, Rauch- und Mehlschwalben wurden überwiegend im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte beobachtet, weniger im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost und Moorburg-Ellerholz.

Die nicht durch Gewässerbiotope geprägten Teile der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost und Moorburg-Ellerholz nutzen Arten wie z. B. Wacholderdrossel, Bluthänfling, Feldsperling und Rohrammer in größerer Zahl.

Bewertung Rastvögel

Die Ergebnisse der Gastvogelerfassungen werden von MITSCHKE nach KRÜGER et al. (2013) bewertet und außerdem erfolgt für Landvögel eine Einstufung der Gebietsbedeutung anhand der Rastmaxima in Hamburg aus dem Zeitraum 2018/2019 (vgl. MITSCHKE 2019).

Landesweite Bedeutung erreichten im Untersuchungsgebiet nur die Rastbestände der Schnatterente und des Zwergtauchers, deren relevante Vorkommen auf die Absetzbecken der Entwässerungsfelder beschränkt sind (Mitschke 2019).

Für die Reiherente ergibt sich ein regional bedeutsames Vorkommen, das an die Absetzbecken und die Elbe bzw. den Köhlbrand nördlich der Kattwykbrücke gebunden ist.

Für die Graugans lässt sich anhand der Rastmaxima im Rahmen der systematischen Zählungen eine lokale Bedeutung des Vorkommens nachweisen. Dabei beschränken sich die Vorkommen weitgehend auf Flächen im Untersuchungsgebiet zum Abschnitt 6a.

Für den Grlitz wird trotz des zahlenmäßig geringeren Auftretens bei den Rastvogelzählungen 2018/2019 von einem regional bedeutsamen Vorkommen im Bereich der Entwässerungsfelder in Moorburg ausgegangen (Mitschke 2019). Auch für den Stieglitz, der im Vergleich zur Ersterfassung 2012/2014 im Spätsommer 2018 deutliche Bestandsrückgänge aufwies, geht MITSCHKE (2019) in Zukunft unter normalen Witterungsbedingungen wieder von regional bedeutsamen Beständen aus. Die beobachteten Bestandsrückgänge bei beiden Arten führt MITSCHKE auf die Trockenheit 2018 zurück.

Fasst man die Habitatansprüche der Vogelarten, deren Bestände zumindest lokale Bedeutung erreichen bzw. deren Rastmaxima das Untersuchungsgebiet zu einem der zehn wichtigsten Rasthabitate innerhalb Hamburgs machen, zusammen, so lassen sich zwei Gruppen unterscheiden.

An das Vorhandensein von Gewässern und insbesondere an die Habitatqualität der Ab-

setzbecken auf den Entwässerungsfeldern gebunden sind Blässhuhn, Haubentaucher, Reiherente, Schnatterente und Zwergtaucher. Nur der Kormoran bevorzugt die größeren Wasserflächen der Elbe.

Die zweite Artengruppe umfasst mit Girlitz und Stieglitz zwei Singvogelarten, die in ihrer Ernährung an ausgedehnte Bestände von Ruderalpflanzen auf Erd- bzw. Schlickdepots, Dämmen und Randstrukturen allgemein angewiesen sind.

Diese Habitat-Abhängigkeiten sind von großer Bedeutung für die abschließende Einschätzung, inwieweit die wertgebenden Gastvogelbestände durch den geplanten Bau der A 26 beeinträchtigt werden. Artenschutzrechtlich relevant sind aufgrund des Rote-Liste-Status in Hamburg die Arten Schnatterente und Zwergtaucher (vgl. Unterlage 19.2, Kap. 5.5).

Die Rastvogelvorkommen der Stockente sind, obwohl es die dritthäufigste Art im Untersuchungsgebiet ist, im überregionalen Zusammenhang quantitativ ohne Bedeutung. Letzteres gilt ebenso für die Arten Lachmöwe, Rabenkrähe, Wacholderdrossel, Sturmmöwe, Brandgans, Tafelente, Ringeltaube, Silbermöwe und Krickente.

Die Gastvogelarten mit Gesamthäufigkeiten unter 100 Individuen sind – mit Ausnahme des Girlitz – hinsichtlich einer überregionalen Einordnung bzw. im Hamburg weiten Vergleich nur mit unbedeutenden Vorkommen im Untersuchungsgebiet vertreten.

Zusammenfassend gibt es mit Schnatterente und Zwergtaucher nur zwei Rastvogelarten, die regelmäßig Bestände von landesweiter Bedeutung im Untersuchungsgebiet erreichen und in der Konfliktanalyse vertieft zu behandeln sind (vgl. KIFL 2019).

Bestandsdarstellung Vogelzug

Um die Bedeutung des Gebiets für den Vogelzug beurteilen zu können, wurden im Herbst 2015 und Frühling 2018 planmäßige Beobachtungen des Vogelzugs durchgeführt (MITSCHKE 2018).

Über das nächtliche Zuggeschehen sind aufgrund fehlender Beobachtungen keine Aussagen möglich. Allerdings verläuft dieses meist in größeren Höhen als der tagsüber stattfindende Zug. Bei schlechten Sichtverhältnissen werden im Allgemeinen geringere Zughöhen gewählt und insbesondere nächtlich beleuchtete Hindernisse können in diesen Fällen aufgrund einer Anlockwirkung zu hohen Verlusten durch Vogelschlag führen. Das Untersuchungsgebiet ist allerdings Teil einer bereits durch zahlreiche andere technische (Hoch)Bauwerke und Kunstlichtquellen beeinflussten Hafenlandschaft. Das Kraftwerk Moorburg, das direkt neben der geplanten Brücke steht, ist permanent hell erleuchtet. Insbesondere der Dampf aus den Schornsteinen bildet oft eine helle „Glocke“ über dem Kraftwerk. Zugvögel warten in der Regel auf stabile Bedingungen und bleiben bei schlechten Wetterbedingungen in ihren Rastgebieten. Das führt zu dem Phänomen des Zugstaus. Eine Häufung von Kollisionen unter schlechten Wetterbedingungen sind somit seltene Ereignisse.

Der größte Teil des registrierten Vogelzuges bewegte sich in Höhen bis 100 m. Auch die lokalen Flugbewegungen fanden zu über 90 % im Höhenbereich des geplanten Brückenbauwerkes statt. Damit sind fast alle im Rahmen der hier vorgestellten Zählungen registrierten Flugbewegungen hinsichtlich der Flughöhen potenziell durch die Planungen betroffen. Daher kommt der nachfolgenden Einschätzung, inwieweit kleinräumige Zugkonzentrationen vor Ort eine Beeinträchtigung des Vogelzuges erwarten lassen, besondere Bedeutung zu.

In einem in Nord-Süd-Ausdehnung etwa 6 km breiten Korridor beidseits des geplanten Brückenstandortes konnten für den herbstlichen Wegzug zwei deutliche Zugkorridore nachgewiesen werden. Zum einen bevorzugten Gänse, Stare und Kiebitze den südlichen Geesthang des Urstromtals der Elbe und umflogen auf diesem Weg den stark industrialisierten Teil des Stromspaltungsgebietes in westliche Richtung. Zum anderen zogen Kormorane entlang der in Zugrichtung liegenden Alsterachse in südwestliche Richtung und trafen auf diesem Weg auf die Norderelbe und den Hamburger Hafen. Beide topografisch bedingten Zugverdichtungen berührten den geplanten Brückenstandort abseits des Geesthanges und der Alsterachse nicht. Die meisten Singvögel und die im Hamburger Raum zahlenmäßig besonders relevanten Tauben überqueren das Untersuchungsgebiet in südwestliche Richtung und weisen dabei keine durch Strukturen vor Ort verursachte Zugverdichtung auf. Im Bereich des geplanten Brückenbauwerks existiert insofern keine kleinräumige Konzentration des Vogelzuges. Zudem verringert die Ost-West-Ausrichtung der geplanten Brücke ihre potenzielle Hinderniswirkung für den dem Urstromtal der Elbe folgenden Zug der Wasservögel in etwa paralleler Ausrichtung.

Auf dem Heimzug ließen sich im Frühjahr 2018 über die großräumige Leitlinienwirkung der Elbe hinaus keine deutlichen Zugverdichtungen nachweisen. Auch Gänse folgten zwar dem Urstromtal der Elbe, überflogen das Stromspaltungsgebiet aber in breiter Front und mit nordöstlicher Zugrichtung.

Lokale Flugbewegungen, die der Süderelbe folgen und damit auf das quer zur Flugrichtung stehende Brückenbauwerk stoßen, werden durch wenige Arten dominiert. Im Herbst erreichten vor allem Lachmöwen als Schiffsfolger bzw. mit zeitweise großen Ansammlungen auf der Wendeschleife Altenwerder Relevanz. Im Frühjahr dominierten dagegen Kormorane, deren Schlafplätze sich an der Süderelbe nahe der A 1 befinden. Damit erweist sich die Süderelbe als Leitlinie für lokale Flugbewegungen und zur Nahrungssuche für an Gewässer gebundene Arten.

Bewertung Vogelzug

Zusammenfassend ist festzustellen, dass am Brückenstandort keine besondere Bündelung des Vogelzuges zu erkennen ist. Allerdings ist die Süderelbe eine Leitlinie für lokale Flugbewegungen und zur Nahrungssuche für an Gewässer gebundene Arten.

5.2.1.4 Amphibien / Reptilien

Die nachfolgenden Erläuterungen stellen eine zusammenfassende Darstellung der Untersuchungsergebnisse von EGL aus dem Jahr 2013 im Planungsraum dar. Differenzierte Ergebnisse sowie weitergehende Erläuterungen zur Methodik usw. sind dem faunistischen Fachbeitrag zur Bestandserfassung der Amphibien, Reptilien und Libellen zu entnehmen. Dargestellt werden nachfolgend die Ergebnisse für den Bereich des Abschnitts 6b.

Die Ergebnisse wurden 2018 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen (EGL 2019). Dazu wurde für die Artengruppe der Amphibien eine mehrmalige Begehung der Laichgewässer und eine einmalige Begehung der Landlebensräume im Zeitraum Mitte März bis Anfang August 2018 durchgeführt. Für die Artengruppe Reptilien fand eine viermalige Begehung von 10 Probeflächen statt.

Bestandsdarstellung

Im Bereich der A 26 Abschnitt 6b wurden 5 Amphibienarten und eine Reptilienart nachgewiesen (s. folgende Tabelle). Das 2018 festgestellte Artenspektrum hat sich gegenüber 2013 nicht verändert. Im Rahmen des LBP wird die neue Rote Liste Hamburgs (BRANDT, HAMANN, HAMMER) von 2018 berücksichtigt. Gegenüber der Roten Liste von 2004 hat sich der Gefährdungsstatus einzelner Arten geändert. Der Teichmolch gilt in Hamburg demnach nicht mehr als gefährdet. Auch beim Teichfrosch hat sich die Situation verbessert. Der Teichfrosch gilt nicht mehr als stark gefährdet, sondern ist nun eine Art der Vorwarnliste. Die Erdkröte ist auf die Vorwarnliste neu aufgenommen worden und der Grasfrosch ist anstatt auf der Vorwarnliste nun gefährdet.

Tab. 8 Amphibien im Untersuchungsgebiet (EGL 2013 und 2018)

Art	Wiss. Name	RL HH	RL BRD	FFH-Anh.	BNatSchG
Teichmolch	<i>Triturus vulgaris</i>	-	-	-	§
Erdkröte	<i>Bufo bufo</i>	V	-	-	§
Grasfrosch	<i>Rana temporaria</i>	3	-	-	§
Teichfrosch	<i>Rana kl. esculenta</i>	V	-	-	§
Seefrosch	<i>Rana ridibunda</i>	2	-	-	§

RL HH (BRANDT, HAMANN, HAMMER 2018) / RL Deutschland (KÜHNEL et al. 2008): 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, V = Vorwarnliste; FFH-Anh.: Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie; BNatSchG: §§ = streng geschützt, § = besonders geschützt

Tab. 9 Reptilien im Untersuchungsgebiet (EGL 2013)

Art	Wiss. Name	RL HH	RL BRD	FFH-Anh.	BNatSchG
Waldeidechse	<i>Lacerta viviparis</i>	3	-	-	§

RL HH (BRANDT, HAMANN, HAMMER 2018) / RL Deutschland (KÜHNEL et al. 2008): 3 = gefährdet; BNatSchG: § = besonders geschützt

Der Moorfrosch, der im Bereich des Abschnitts 6a innerhalb des Niedermoor-Biotopkomplexes südlich von Moorburg vorkommt, wurde im Rahmen der Kartierungen im Untersuchungsgebiet für den Abschnitt 6b nicht nachgewiesen. Das Vorkommen der Arten Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch und Teichfrosch beschränkte sich 2013 auf die Bereiche um Moorburg südlich der Süderelbe. Dort werden die vorhandenen Gräben als Laichgewässer genutzt. Auch einzelne Gräben und Absetzbecken im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost werden von Teich-, See- und Grasfröschen als Laichgewässer genutzt. Hier konnte im Rahmen der Plausibilitätsprüfung 2018 eine positive Veränderung der Habitatstrukturen festgestellt werden. Gegenüber 2013 konnte dort für zwei Gewässer eine Nutzung als Laichgewässer nachgewiesen werden. Beide Gewässer befinden sich außerhalb des Eingriffsbereichs des Abschnitts 6b.

Die Waldeidechse wurde 2013 und 2018 in einem Gehölzbestand südwestlich der Kreuzung Moorburger Hauptdeich/Moorburger Elbdeich festgestellt.

Auf der Hohen Schaar wurden im Rahmen der Untersuchungen keine Amphibien oder Reptilien festgestellt. Dies gilt sowohl für die Erfassungen 2013 als auch 2018.

Bewertung

Im Vergleich zu dem durch den Abschnitt 6a betroffenen Flächen südlich von Moorburg haben die Gewässer und Bereiche östlich von Moorburg eine geringere Bedeutung für Amphibien. Aufgrund der Vielzahl vernetzter Laichgewässer und geeigneter Landlebensräume (Grünlandflächen, Brachen, Gehölzbestände) kommt einigen Gewässern und Bereichen aber immerhin noch eine mittlere bis hohe Bedeutung als Amphibienlebensraum zu.

Eine hohe Bedeutung als Laichgewässer haben einzelne Grabenabschnitte westlich des Moorburger Hauptdeichs und einzelne Gräben und die Absetzbecken im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost. Die übrigen permanent wasserführenden Gräben haben vorwiegend eine mittlere Bedeutung. Eine zunehmende Bedeutung als Laichgewässer haben offenbar die Absetzbecken im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ellerholz nordöstlich von Moorburg.

Die verschiedenen Bereiche des Untersuchungsgebiets besitzen als Sommerlebensraum und/ oder Winterquartier eine unterschiedliche Bedeutung für Amphibien. Die feuchten bis nassen Hecken- und Waldbereiche, Feucht- und Nassgrünland- sowie Sumpfbereiche sind überwiegend strukturreich und übernehmen eine hohe Bedeutung als Sommerlebensraum und als Winterquartier. Zudem dienen sie ebenfalls als wichtige Strukturelemente und Rückzugsräume und als wichtige Verbundelemente zwischen den Teilhabitaten. Diese Bereiche finden sich im Abschnitt 6b ausschließlich in Teilbereichen östlich von Moorburg (EGL 2013).

Eine mittlere Bedeutung für Amphibien übernehmen die intensiver genutzten und trockeneren Grünlandbereiche, Ruderalfluren sowie die sonstigen Gehölzbereiche. Sie besitzen aufgrund des eingeschränkten Angebots an Versteckmöglichkeiten sowie des geringeren

Nahrungsangebots und der häufigeren Störungsereignisse eine eingeschränkte Bedeutung für Amphibien. Die trockeneren, nicht überstauten Gehölzbereiche dienen jedoch als wichtige Winterquartiere für Amphibien.

Eine geringe Bedeutung besitzen die intensiv genutzten und strukturarmen Bereiche wie Wege und Siedlungs- und Gewerbeflächen und die Entwässerungsfelder. Winterquartiere sind hier nur sehr eingeschränkt zu erwarten, wenn auch nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich einige Tiere in den stellenweise gut grabbaren Boden zum Überwintern eingraben (EGL 2013).

Der gesamte Bereich der Hohen Schaar hat sowohl für Amphibien als auch für Reptilien eine geringe bis keine Bedeutung.

Aufgrund der durchgeführten Plausibilitätskontrolle in Bezug auf die vorhandenen Habitatstrukturen (Laichgewässer, Landlebensräume) sowie das Artenspektrum und die Wertigkeit der Laichgewässer haben die Ergebnisse von 2013 für die Artengruppe Amphibien weiterhin Bestand. Es konnten keine wesentlichen Veränderungen weder bezüglich der Habitatstrukturen noch bezüglich des Artenspektrums nachgewiesen werden (EGL 2019)

5.2.1.5 Sonstige Arten

Libellen

Von EGL wurden im Jahr 2013 auch Libellen im Bereich des Abschnitt 6b untersucht. Differenzierte Ergebnisse sowie weitergehende Erläuterungen zur Methodik usw. sind dem faunistischen Fachbeitrag zur Bestandserfassung der Amphibien, Reptilien und Libellen zu entnehmen. Die Ergebnisse wurden 2018 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen (EGL 2019). Dazu wurde eine viermalige Begehung der Entwicklungsgewässer im Zeitraum Ende April bis Ende August 2018 durchgeführt.

Im Untersuchungsgebiet konnten 2013 an ausgewählten Gewässern insgesamt 23 Libellenarten nachgewiesen werden. Das Artenspektrum setzt sich überwiegend aus weit verbreiteten Arten zusammen, die keine besonderen Ansprüche an die Gewässer stellen. Von den in Hamburg gefährdeten Arten wurden die Kleine Mosaikjungfer, die Fledermaus Azurjungfer, die Gebänderte Prachtlibelle sowie die Gemeine Smaragdlibelle nachgewiesen. 2018 entsprach das Artenspektrum weitestgehend den Ergebnissen von 2013. Weitere seltene und/oder streng geschützte Libellenarten wurden im Zuge der Kartierungen 2018 nicht festgestellt und sind aufgrund der vorhandenen Habitatstrukturen auch nicht zu erwarten. Streng geschützte Arten gemäß § 7 BNatSchG wurden nicht nachgewiesen. Alle nachgewiesenen Libellenarten zählen zu den besonders geschützten Arten.

Gewässer mit einer sehr hohen Bedeutung für Libellen sind bei der Untersuchung nicht festgestellt worden. Aufgrund der vorhandenen Habitatausstattung des Untersuchungsgebiets und der Verbreitung der Arten ist nicht mit dem Vorkommen von mehreren stark gefährdeten oder vom Aussterben bedrohten Arten zu rechnen.

Zwei künstliche Gewässer auf den Entwässerungsfeldern Moorburg-Ost besitzen eine hohe Bedeutung als Entwicklungsgewässer für Libellen. Wertgebend ist das Vorkommen der gefährdeten Arten Fledermaus-Azurjungfer, Gemeiner Smaragdlibelle, Großes Granatauge sowie Kleiner Mosaikjungfer. Mit einem Artenspektrum von jeweils 16 bzw. 15 Arten in teilweise großen Beständen sind die Gewässer auf Grundlage der vorhandenen Habitat Ausstattung als artenreich einzustufen.

Der überwiegende Teil der untersuchten Gewässer im Untersuchungsgebiet besitzt lediglich eine mittlere Bedeutung für Libellen. Einige Gewässer, vor allem Gräben auf der Hohen Schaar sowie ein Teil der Gewässer auf den Entwässerungsfeldern Moorburg-Ellerholz, haben nur eine geringe bis sehr geringe Bedeutung für Libellen.

Fischotter, Biber

Der Biber breitet sich von seinem Vorkommenszentrum flussabwärts entlang der Elbe aus und hat mittlerweile Hamburg erreicht. Es handelt sich um den Elbebiber (*Castor fiber albi-cus*), eine Unterart, deren Vorkommen zu 95 % in Deutschland liegen. Aktuell sind in Hamburg 5-7 Ansiedlungen des Bibers bekannt. Auf der aktuellen Roten Liste wird er als stark gefährdet gelistet (SCHÄFERS et al. 2016). Dank einer guten Population elbaufwärts ist mit einer weiteren Ausbreitung des Bibers zu rechnen. Alle bisherigen Ansammlungen in Hamburg liegen an elbnahen Gewässern ohne direkten Tideeinfluss. Eine Bedeutung der Elbe als Ausbreitungskorridor für den Biber wird daher nicht ausgeschlossen. Es wird in dem Tidebereich jedoch bei Wanderbewegungen bleiben und nicht zu Ansiedlungen kommen (KIFL 2019).

Beim Fischotter liegen die Kernbereiche des deutschen Vorkommens in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg, in denen der Fischotter nahezu flächendeckend vorkommt. Die Elbe und deren Nebenflüsse stellen zurzeit eine wichtige Ausbreitungssachse aus den Verbreitungsschwerpunkten im Osten Deutschlands dar. Es sind keine Nachweise im Untersuchungsraum der A 26 Abschnitt 6b bekannt (SCHÄFERS et al. 2016), jedoch konnte die Art in der Umgebung, z. B. an einem Rückhaltebecken östlich der A 7 und an der Süderelbe südlich des Untersuchungsgebietes nachgewiesen werden. Die Elbe stellt eine wichtige Verbreitungssachse nach Westen dar (KIFL 2019).

Im Hinblick auf die Biotopverbundfunktionen der Gewässer, insbesondere der Süderelbe, sind die Ansprüche beider Arten von Bedeutung. Zudem haben auch die Strukturen zwischen Süderelbe und Moorburger Landscheide eingeschränkt eine Relevanz als potenzielle Biotopverbundachse.

Fische und Neunaugen

Südlich und südwestlich von Moorburg wurde 2013 die Fischfauna ausgesuchter Gewässerabschnitte untersucht (LIMNOBIOS und PLANULA 2013). Die Ergebnisse wurden 2018 einer Plausibilitätsprüfung unterzogen (LIMNOBIOS und PLANULA 2019). Die Probestellen der Untersuchungen befinden sich im Gewässersystem westlich des Moorburger Hauptdeichs.

In dieses Gewässersystem wird durch den Abschnitt 6b der A 26 nicht eingegriffen. Potenzielle Konflikte beschränken sich auf den Neubau der A 26 im Abschnitt 6a, weshalb dort eine vertiefende Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Untersuchung erfolgt.

Im weiteren Trassenverlauf im Hafengebiet fanden keine systematischen Untersuchungen zur Fischfauna statt, da außer der Süderelbe ausschließlich technische Gewässer (Gräben innerhalb der Entwässerungsfelder, Regenrückhaltebecken auf der Hohen Schaar) im Eingriffsbereich der Autobahn vorhanden sind. Für die Süderelbe kann auf vorhandene Daten zurückgegriffen werden, zumal sie im Bereich der neuen Süderelbquerung verbaute Uferabschnitte und einen naturfernen Zustand aufweist und somit ausschließlich die Funktion als Wanderstrecke für Fische und Neunaugen relevant ist. Hier sind insbesondere folgende Arten nach Anhang II FFH-RL relevant, die für die FHH-Gebiete entlang der Elbe in den Schutzzielen benannt sind:

- Finte (*Alosa fallax*)
- Rapfen (*Aspius aspius*)
- Steinbeißer (*Cobitis taenia*)
- Nordseeschnäpel (*Coregonus oxyrhynchus*)
- Flussneunauge (*Lampetra fluviatilis*)
- Schlammpeizger (*Misgurnus fossilis*)
- Meerneunauge (*Petromyzon marinus*)
- Bitterling (*Rhodeus sericeus amarus* = *R. amarus*)
- Lachs (*Salmo salar*)

Von den genannten Arten ist der Nordseeschnäpel als prioritäre Art nach FFH-Richtlinie hervorzuheben. Die Art ist auch in Bezug auf die artenschutzrechtlichen Regelungen § 44 BNatSchG relevant (vgl. KfL 2019).

Aufgrund des naturfernen Zustandes der Süderelbe im Bereich der geplanten Süderelbquerung mit bereits begradigtem Strom und mit Steinschüttungen und tw. mit Spundwänden verbauten Ufern, hat der Fluss in dem Abschnitt keine Funktion als Lebensraum für die o. g. Arten. Geeignete Laichhabitate für Fische und Rundmäuler sind nicht vorhanden. Relevant im Zusammenhang mit der Planung ist ausschließlich die Funktion des Flusses als Wanderstrecke (s.o.).

Wassermollusken

Ebenso wie bei Fischen, wurden südlich von Moorburg 2013 ausgesuchte Gewässerabschnitte auf das Vorkommen von Wassermollusken untersucht (LIMNOBIOS und PLANULA 2013). Die Ergebnisse wurden 2018 ebenfalls einer Plausibilitätsprüfung unterzogen (LIMNOBIOS und PLANULA 2019).

Die Zierliche Tellerschnecke (*Anisus vorticulus*), eine Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, wurde nur in den Untenburger Absetzteichen an der A 7 im westlich angrenzenden Abschnitt 6a der A 26 nachgewiesen. Zwei weitere Nachweise für die Zierliche Tellerschnecke

liegen aus dem Abfrageraum des Vorhabens aus dem Artenkataster der BUE vor (vgl. ASB Kap. 5.3.8). Die Fundstellen befinden sich jedoch deutlich außerhalb des Eingriffsbereichs Abschnitts 6b. In das Gewässersystem westlich des Moorburger Hauptdeichs wird durch den Abschnitt 6b nicht eingegriffen. Für die Planungen im Abschnitt 6 b ergibt sich daher keine Relevanz. Die Artengruppe wird im Rahmen der Auswirkungsprognose nicht weiter berücksichtigt.

Nachtkerzenschwärmer

2018 fanden systematische Untersuchungen zum Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus proserpina*) im Bereich des Abschnitts 6b der A 26 statt (EGL 2019). Beim Nachtkerzenschwärmer handelt es sich um eine nach § 7 BNatSchG streng geschützte Art des Anhangs IV der FFH-RL.

Zunächst erfolgte im Zeitraum Mitte bis Ende Juni eine detaillierte Kartierung der geeigneten Raupen-Futterpflanzen. Nachtkerzenschwärmerlarven fressen bevorzugt an Nachtkerzenarten (Gattung *Oenothera*) und Weidenröschenarten (Gattung *Epilobium*), in Einzelfällen auch an Blutweiderich (*Lythrum salicaria*) oder Fuchsien. Im Rahmen der Begehungen wurden gut besonnte Raupen-Futterpflanzenstandorte erfasst. Diese Standorte wurden anschließend regelmäßig auf Fraßspuren, Kotballen und Raupen abgesucht. Zusätzlich wurden Blattrosetten in Augenschein genommen, da sich die Raupen dort tagsüber zeitweise verborgen halten können. Es wurden einzelne Fraßspuren festgestellt, die jedoch nicht eindeutig dem Nachtkerzenschwärmer zugeordnet werden können. Raupen wurden nicht nachgewiesen. Damit gilt die Art als nicht nachgewiesen. Im Ergebnis beurteilt EGL die Situation so, dass das Untersuchungsgebiet auf der Grundlage seiner Habitatausstattung sowie den Habitatansprüchen der verschiedenen Entwicklungsformen des Nachtkerzenschwärmers ein eingeschränktes Besiedlungspotenzial für die Art aufweist und ein Vorkommen der Art als unwahrscheinlich einzustufen ist (EGL 2019). Aufgrund der negativen Ergebnisse der Kartierungen, fehlender Hinweise aus der Datenbank der Hamburger Naturschutzbehörde, den bekannten Nachweisen in Norddeutschland und dem unsteten Vorkommen an der nördlichen Verbreitungsgrenze wird im ASB von keinem artenschutzrechtlich relevanten Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers im Bereich der Trasse ausgegangen (KIFL 2019). Die Art wird im Rahmen der Auswirkungsprognose daher nicht weiter berücksichtigt.

Scharlachkäfer

Am 29./30.01.2019 wurde eine Untersuchung des Eingriffsbereichs auf Vorkommen des Scharlachkäfers (*Cucujus cinnabarinus*) durchgeführt (GÜRLICH 2019). Beim Scharlachkäfer handelt es sich ebenfalls um eine nach § 7 BNatSchG streng geschützte Art des Anhangs IV der FFH-RL.

Der Scharlachkäfer entwickelt sich bevorzugt im Splint von Pappeln und Weiden in Auwäldern. Die Präsenz dieser Art am Unterlauf der Elbe ist erst seit 2016 bekannt und 2017 wurde das Vorkommen im Bereich der Billwerder Insel im dortigen Vogelschutzgebiet bestätigt. Ob die Art vorkommt, kann mit Hilfe einer Suche nach Larven beurteilt werden. Da

die Entwicklung mehrjährig ist, kann die Erfassung nahezu ganzjährig erfolgen. Im Ergebnis sind im Rahmen der Begehung keine Hinweise auf ein Vorkommen des streng geschützten Scharlachkäfers gefunden worden. Gemäß dem Gutachter kann von einer Abwesenheit der Art im Eingriffsbereich ausgegangen werden, Restunsicherheiten sind vernachlässigbar. Eine weitere Berücksichtigung der Art im Rahmen der Auswirkungsprognose erfolgt daher nicht.

5.2.1.6 Biotopstrukturen

Anhand der Ergebnisse der 2015 und 2018 durchgeführten Biotoptypenkartierungen wird deutlich, dass das Untersuchungsgebiet in sehr hohem Maß urban geprägt ist. Naturnahe Biotopelemente der ehemaligen Kulturlandschaft in der Elbmarsch finden sich nur noch reliktsch am östlichen Rand von Moorburg. Durch das Untersuchungsgebiet wird der östliche Ortsrand mit seiner dörflichen Bebauung einschließlich der Kirche erfasst. Angrenzend zum Dorf sind noch Grünlandflächen und Obstwiesen vorhanden, die tw. jedoch schon verbraucht. Nördlich und östlich von Moorburg schließen sich bis zur Hauptdeichlinie großflächige Gehölzanpflanzungen an, die im Zuge von Kompensationsmaßnahmen dort angelegt wurden.

Jenseits der Hauptdeichlinie befinden sich im Norden von Moorburg Spülflächen der HPA (Spülfelder Moorburg-Ellerholz). Die Spülflächen werden durch begrünte Dämme (Baumreihen und halbruderale Gras- und Staudenfluren) untergliedert und ansonsten überwiegend durch Offenbodenbereiche geprägt. Südöstlich von Moorburg, östlich des Moorburger Hauptdeichs, befinden sich die Entwässerungsfelder Moorburg-Ost der HPA, an die sich östlich Raffinerieflächen anschließen. Die Entwässerungsfelder sind randlich im Westen und Norden weitgehend durch Gehölzstrukturen (überwiegend Pappelreihen) eingefasst. Richtung Süderelbe ist das neue Kraftwerk Moorburg bestimmend. Naturnahe Strukturen fehlen im Bereich des Kraftwerkgeländes gänzlich. Die Außenanlagen des Kraftwerks einschließlich neuer Gehölzanpflanzungen sind bereits teilweise hergestellt. Östlich des Kraftwerks befindet sich ein altes verlandendes Hafenbecken, das von naturnahen Gehölzstrukturen eingefasst wird. Dort wurde 2018 ein Exemplar des Schierlings-Wasserfenchels festgestellt (s. u.).

Die Süderelbe selbst ist naturfern ausgebaut. Sie wird von der vorhandenen Kattwykbrücke und zukünftig auch von der im Bau befindlichen Neuen Bahnbrücke Kattwyk gequert. Die Ufer sind durchgängig verbaut. Nur sehr kleinflächig finden sich Aufsandungen und naturnahe Tidebiotope, z. B. im Hohe-Schaar-Hafen, in dem kleinflächig Flusswatt und Tideröhricht vorhanden ist. Während bei vorausgehenden Begehungen im Bereich der Ufer der Süderelbe keine Pflanzen des Schierlings-Wasserfenchels innerhalb des erforderlichen Baufeldes vorkamen, wurde Ende 2018 am geplanten Standort des östlichen Strompfeilers der A 26 Süderelbquerung ein Vorkommen der Art festgestellt (s. u.).

Auf der Hohen Schaar bestimmen großflächige Industrie- und Gewerbeflächen sowie Verkehrsinfrastrukturen (Straßen und Bahngleise) die Biotopstrukturen. Bei den vorhandenen

Gehölzstrukturen handelt es sich um angepflanzte Gehölze unterschiedlichsten Alters und verschiedenster Struktur und Ausprägung. Häufig handelt es sich auch um nicht einheimische Gehölzarten. In vielen Fällen bestimmen Pionierarten wie Pappeln, Weiden, Erlen Birken oder auch Robinien den Bestand.

Einige Bereiche innerhalb der Industrie- und Verkehrsanlagen werden durch größere halbruderalen Gras- und Staudenfluren geprägt. Teilweise sind auf den Sekundärstandorten auch Trocken- und Halbtrockenrasen ausgeprägt. Diese Biotopstrukturen sind jedoch oft nicht beständig. Häufig handelt es sich um temporär entstandene Brachflächen die je nach Bedarf wieder bebaut oder anderweitig genutzt werden (z. B. als Lagerfläche). Innerhalb der Industrie- und Gewerbeflächen und auch im Bereich des Hafenbahnhofs Hohe Schaar wurden diese Strukturen im Rahmen der Biotoptypenkartierung daher nur bei einer großflächigen Ausprägung erfasst. Im westlichen Teil des Kattwykdamms werden diese Strukturen entsprechend dem planfestgestellten Planungszustand zum Neubau der Bahnbrücke Kattwyk als Bestand übernommen und daher tw. auch kleinflächig dargestellt.

Bei den nördlich des Kattwykdamms vorhandenen Gewässern handelt es sich um künstliche Gewässer mit wasserwirtschaftlichen Funktionen (Rückhaltebecken). Sie sind bedingt naturnah und ebenfalls tw. bereits durch den Neubau der Bahnbrücke Kattwyk und dazugehörige Gleisanpassungen betroffen. Im Zuge des Neubaus der Bahnbrücke Kattwyk kommt es bereits zu Änderungen an den vorhandenen Gewässern sowie der Neuanlage neuer Rückhaltebecken.

Insgesamt zeigen die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Biotopstrukturen eine breite Varianz von geringwertigen, unempfindlichen Biotopstrukturen mit stark urbaner Prägung bis hin zu sehr hochwertigen und empfindlichen Strukturen mit großer Naturnähe, wobei letztere deutlich in der Unterzahl sind. Eine differenzierte Bewertung der Biotoptypen nach dem Hamburger Staatsrätemodell erfolgt im Rahmen des LBP für den Eingriffsbereich. Überwiegend haben die Biotopstrukturen aufgrund der bereits auf den Planungsraum wirkenden, erheblichen Vorbelastungen durch Verkehr, Energieversorgung, Gewerbe- und Industrienutzungen jedoch eine geringe Empfindlichkeit gegenüber betriebsbedingten und auch baubedingten Wirkungen des Autobahnneubaus (s. Unterlage 19.1.1, Kap. 2.2.1.1).

5.2.1.7 Gesetzlich geschützte Biotope

Gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind in Hamburg in Verbindung mit § 14 HmbBNatSchAG bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Bereits aus dem Arten- und Biotopkataster Hamburgs ergeben sich Hinweise darauf, dass es sich bei einer Reihe der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Strukturen um gesetzlich geschützte Biotope handelt.

Auf der Grundlage der aktuellen Biotoptypenkartierung und der Planfeststellungsunterlagen zum Neubau der Bahnbrücke Kattwyk wird die Verbreitung gesetzlich geschützter Biotopstrukturen im Untersuchungsgebiet dargestellt. Im Rahmen des Neubaus der Bahnbrücke

Kattwyk ist als Ausgleich für Verluste die Neuanlage von gesetzlich geschützten Gewässer- und Trockenrasenbiotopen im Bereich des Kattwykdamms vorgesehen. Daher sind dort zahlreiche Einzelflächen als gesetzlich geschützte Biotope zu berücksichtigen, unter anderem das neu angelegte RRB am Kattwykdammm.

Darüber hinaus sind auch innerhalb der vorhandenen Raffinerieanlagen größere zusammenhängende Trocken- bzw. Halbtrockenrasen abzugrenzen, wobei Flächen, bei denen der Charakter von Industrieflächen deutlich überwiegt (z. B. oberirdische Leitungstrassen), nicht als entsprechender Biotoptyp eingestuft werden.

Südlich der Süderelbe sind gesetzlich geschützte Biotope nur selten und kleinflächig vorhanden. Es handelt sich um ein Schilf-Röhricht im Norden von Moorburg und ein kleines naturnahes Stillgewässer, das im Zuge der neuen Bahnbrücke Kattwyk angelegt werden soll. Außerdem haben sich in einem alten Hafenbecken östlich des Kraftwerks Moorburgs aufgrund von Verlandungsprozessen Flusswattbereiche gebildet.

Bei den im Untersuchungsgebiet vorhandenen gesetzlich geschützten Biotopen handelt es sich also insgesamt fast ausschließlich um künstlich entstandene Biotopstrukturen auf Sekundärstandorten. Ein Großteil ist zurzeit nicht vorhanden, sondern wird erst im Zuge des Neubaus Kattwykbrücke als Ausgleich für Verluste angelegt. Die Empfindlichkeit dieser Biotope gegenüber bau- und anlagebedingten Eingriffen ist als gering einzustufen (s. Unterlage 19.1.1, Kap. 2.2.1.1)

5.2.1.8 FFH-Lebensraumtypen

Im Eingriffsbereich des Abschnitts 6b sind keine Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-Richtlinie ausgeprägt (s. Unterlage 19.1.1, Kap. 2.2.1.1).

5.2.1.9 Gefährdete Pflanzenarten

In der Vegetationsperiode 2016 wurden durch das Kieler Institut für Landschaftsökologie gefährdete Pflanzenarten im Trassenbereich der A 26 erfasst. Ende 2018 wurden zusätzlich noch einmal von Eingriffen betroffene Uferbereiche auf mögliche Vorkommen des Schierlings-Wasserfenchels (*Oenanthe conioides*) hin überprüft.

Als Ergebnis lässt sich feststellen, dass insbesondere auf trockenen und nährstoffarmen Sekundärstandorten im Hafen eine Reihe von Pflanzenarten vorkommen, die nach der aktuellen Roten Liste Hamburgs (POPPENDIECK et al. 2011) im Gebiet der Stadt Hamburg selten oder gefährdet sind. Im bundesweiten Vergleich handelt es sich jedoch vielfach nicht um seltene oder gefährdete Pflanzenarten. Die Bedeutung und Empfindlichkeit von Pflanzenvorkommen, insbesondere derer auf anthropogenen Sonderstandorten, ist im Einzelfall zu beurteilen.

Hervorzuheben ist das Vorkommen des Schierlings-Wasserfenchels, der im Gebiet der Tide-Elbe endemisch ist. Gemäß Artenkataster der BUE gab es zwischen 2009 und 2017

mehrere Nachweise des Schierlings-Wasserfenchels (*Oenanthe conioides*) am Südrand des Untersuchungsgebiets an der Süderelbe. In 2018 wurde an drei Stellen jeweils eine Jungpflanze der Art gefunden. Dies betrifft den geplanten Standort des östlichen Strompfeilers, das östliche Ende des Hohe-Schaar-Hafens und das alte Hafenbecken östlich des Kraftwerks Moorburg (vgl. Unterlage 19.1.1, Kap. 2.2.1.1).

5.2.1.10 Biotopverbundfunktionen

Die Süderelbe wird in den Hinweisen des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) zum länderübergreifenden Biotopverbund als Fließgewässer-Biotopverbundachse mit sehr hohem Entwicklungsbedarf eingestuft (vgl. Kap. 4.3.2). Für das europäische ökologische Netz „NATURA 2000“ stellt die Elbe insgesamt eine obligate und damit bedeutende Wanderstrecke für eine Reihe von Fisch- und Neunaugen-Arten dar, die als Erhaltungsziele in stromaufwärts gelegenen FFH-Gebieten im gesamten Einzugsbereich der Elbe gemeldet sind (vgl. Kap. 4.3.6). Auch für Arten wie Biber und Fischotter ist die Süderelbe eine wichtige Ausbreitungsachse. Insgesamt hat die Süderelbe trotz aller Vorbelastungen eine sehr hohe Bedeutung als Migrationskorridor für den regionalen und überregionalen Biotopverbund.

Bereiche mit eingeschränkten Funktionen als Migrationskorridore für den regionalen Biotopverbund sind außerdem Gehölzstrukturen im Bereich der Spülfelder Moorburg-Ellerholz einschließlich des Hügels Altenwerder, Gehölzstrukturen entlang der Straße „Moorburger Schanze“ südlich des Kraftwerks und die Gehölzstrukturen östlich von Moorburg zwischen Hafenbahn und Moorburger Hauptdeich. Ihnen sind vor allem für luftmobile Arten (z. B. Brutvögel, Fledermäuse und Insekten) Funktionen zuzuordnen (vgl. Unterlage 19.1.1, Kap. 2.2.1.2).

5.2.2 Umweltauswirkungen

Die nachfolgende Auswirkungsprognose zu den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt basiert im Wesentlichen auf den Ergebnissen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1) und dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (ASB) (KfL 2019, s. Unterlage 19.2), wobei bezüglich der Betroffenheit artenschutzrechtlicher Verbotsstatbestände auf das Kap. 8 verwiesen wird.

5.2.2.1 Fledermäuse

Da sämtliche Fledermausarten unter die artenschutzrechtlichen Regelungen des BNatSchG fallen, werden mögliche Konflikte grundsätzlich zunächst innerhalb des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (ASB, Unterlage 19.2) bewertet und ggf. erforderliche Maßnahmen abgeleitet. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse daraus zusammenfassend wiedergegeben. Für Details wird auf den ASB verwiesen.

Bezüglich der Fledermäuse ist zu differenzieren in Konflikte mit Quartierfunktionen, Flugrouten und Nahrungshabitaten besonderer Bedeutung.

Quartierfunktionen

Im gesamten Eingriffsbereich ist aufgrund der Untersuchungen nur von potenziellen Tagesverstecken in Bäumen und Gehölzen auszugehen. Die Nutzung von Gebäuden ist nur für die Arten Breitflügelfledermaus, Mückenfledermaus und Zwergfledermaus typisch, so dass sich mögliche Konflikte bei Gebäudeabrissen auf diese drei Arten beschränken. Bei Baumfällungen können alle sechs nachgewiesenen Arten betroffen sein. Als Tagesverstecke in Gehölzen werden potenziell auch kleine Strukturen wie abgeplatzte Baumrinde genutzt. Besondere Quartierfunktionen wie Wochenstuben oder Winterquartiere sind jedoch nicht vorhanden.

Baubedingte Tötungen von Fledermäusen in Tagesverstecken in Bauwerken und Bäumen können vermieden werden, indem erforderliche Gebäudeabrisse und Gehölzfällungen auf den Winterzeitraum Anfang Dezember bis Ende Februar beschränkt werden. In diesem Zeitraum ist ein Besatz potenzieller Tagesverstecke durch Fledermäuse nicht zu erwarten. Da größere Winterquartiere aufgrund der Baumstärken und der Schwärmphasenerhebungen ausgeschlossen werden können, besteht diesbezüglich kein Konflikt bei winterlichen Fällarbeiten.

Verluste von Tagesverstecken führen nicht zu einer relevanten Betroffenheit bei Fledermäusen. Die Arten nutzen regelmäßig eine Vielzahl unterschiedlicher Tagesverstecke innerhalb ihres Aktionsraums und sind bei der Wahl dieser Tagesverstecke wesentlich flexibler als bei der Wahl geeigneter Winter- und Wochenstubenquartiere. Das Angebot möglicher Tagesverstecke im Untersuchungsraum und dessen räumlichem Umfeld ist daher deutlich größer als das eigentliche Quartierangebot und ein Ausweichen bei Verlusten einzelner Tagesverstecke in der Regel problemlos möglich (KIFL 2019).

Flugrouten, Kollisionsrisiken

Eine Nutzung als regelmäßig genutzte Flugroute für Transferflüge zwischen Teilhabitaten konnte an den linearen Landschaftselementen im Untersuchungsraum nicht ermittelt werden. Bedeutende Flugrouten für Fledermäuse existieren somit im Untersuchungsgebiet nicht. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für Fledermäuse lässt sich bezüglich der KFZ-Verkehrs auf der Autobahn daher nicht ableiten. Einzelne betriebsbedingte Tötungen von diffus auftretenden Fledermäusen können nicht vollständig verhindert werden, übersteigen in dem vom Menschen intensiv genutzten Hafengebiet jedoch nicht das bereits vorhandene allgemeine Lebensrisiko. Fast die gesamte Trasse verläuft zudem auf hohen Brückenbauwerken, sodass Fledermäuse unbeschadet darunter hin und her fliegen können (KIFL 2019).

Baubedingte Kollisionen mit dem Baustellenverkehr können aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der Baustellenfahrzeuge ausgeschlossen werden. Aufgrund des Flugverhaltens der Fledermäuse ist bei Straßen mit einer gefahrenen Geschwindigkeit von unter 50 km/h in der Regel nicht mit einer artenschutzrelevanten Erhöhung des Kollisionsrisikos über das allgemeine Lebensrisiko hinaus zu rechnen (LBV-SH 2011). Außerdem wird der Großteil der Arbeiten tagsüber stattfinden, außerhalb der Aktivitätszeiten der Fledermäuse.

Verlust von Nahrungshabitaten

Da keine bedeutenden Jagdhabitate im Untersuchungsgebiet nachgewiesen wurden, sind mit den unvermeidbaren Flächeninanspruchnahmen und Biotoptypenverlusten keine erheblichen Verluste oder Beeinträchtigungen von Nahrungshabitaten für Fledermäuse verbunden. Das Erfordernis für funktionsbezogene Ausgleichsmaßnahmen besteht nicht.

5.2.2.2 Brutvögel

Relevante Auswirkungen auf Brutvögel werden vollständig im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (ASB) beurteilt (siehe Unterlage 19.2). Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammenfassend wiedergegeben.

Zur Vermeidung baubedingter Tötungen und Verletzungen von Tieren sowie der Zerstörung besetzter Gelege sind Bauzeitenregelungen als Vermeidungsmaßnahme vorgesehen.

Die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen und Biotoptypenverluste haben den Verlust bzw. die Verkleinerung bestehender Vogellebensräume zur Folge. Zusätzlich ist aufgrund der zu erwartenden betriebsbedingten Wirkungen von Störungen einzelner Arten auszugehen, die zu weiteren erheblichen Beeinträchtigungen von Lebensräumen bis hin zur Aufgabe von Lebensräumen führen können. Relevante Wirkungen sind in diesem Zusammenhang vor allem Lärmimmissionen und optische Störwirkungen. Die Beurteilung dieses Wirkfaktors auf die Vogelwelt erfolgt im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag anhand der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (KIFL 2010). Insgesamt ist davon auszugehen, dass aufgrund der betriebsbedingten Wirkungen und dem Meideverhalten der meisten Arten der zukünftig trassennahe Bereich der A 26 keine besonderen Lebensraumfunktionen für Brutvögel aufweisen wird.

Aufgrund von dauerhaften Flächenverlusten sowie bau- und betriebsbedingten Wirkungen im Bereich der jeweils artspezifischen Effekt- und Fluchtdistanzen wurden bei den folgenden planungsrelevanten Arten Verluste von Brutrevieren bilanziert (BP= Brutpaar, die Ableitung der Betroffenheit erfolgt im Einzelnen im ASB):

- Blaukehlchen: 1 BP, betriebsbedingt
- Feldlerche: 1 BP, betriebsbedingt
- Fitis: 1 BP, baubedingt
- Gartengrasmücke: 1 BP, 1 baubedingt
- Gelbspötter: 5 BP, baubedingt
- Nachtigall: 2 BP, 1 bau- und 1 betriebsbedingt
- Teichralle: 1 BP, baubedingt
- Wasserralle: 1 BP, betriebsbedingt.

Bezüglich der Brutvögel ist außerdem das betriebsbedingte Kollisionsrisiko grundsätzlich ein relevanter Wirkfaktor. Das Kollisionsrisiko an Verkehrsstrassen kann zusätzlich durch die

Lockwirkung erhöht werden, die eine Straße durch Licht oder als Nahrungsplatz auf einzelne Arten, z. B. Aasfresser, ausübt. Bezüglich der A 26 Abschnitt 6b besteht eine relevante Erhöhung der Gefährdung, die über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht, im Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages nicht (KIfL 2019). Zur Minimierung des Vogelschlagrisikos im Bereich der Schrägseilbrücke sowie an transparenten Schallschutzwänden und multifunktionalen Schutzwänden sind Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen.

5.2.2.3 Rastvögel / Vogelzug

Die Auswirkungen auf Rastvögel und den Vogelzug werden ebenfalls vollständig im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags beurteilt (s. KIfL 2019). Rastplätze (insbesondere traditionelle Schlafplätze) sind als Ruhestätten im Sinne des § 44 BNatSchG (1) einzustufen.

Rastvögel

Da kleinere Rastvogelbestände meistens eine hohe Flexibilität aufweisen, kann sich die Behandlung im Regelfall auf die mindestens landesweit bedeutsamen Vorkommen beschränken. Ab dieser Schwelle kann nicht mehr unterstellt werden, dass ein Ausweichen in andere gleichermaßen geeignete Rastgebiete ohne weiteres problemlos möglich ist. Es ist daher zu prüfen, ob betroffene Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang funktionsfähig bleiben und ob das Vorhaben zeitweilige oder dauerhafte erhebliche Störungen auslöst.

Landesweite Bedeutung und somit relevant für die artenschutzrechtliche Prüfung sind die Rastvorkommen von Schnatterente und Zwergtaucher am Absetzbecken der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost südlich der geplanten A 26.

Die Schnatterente besiedelt seichte stehende bis langsam fließende eutrophe Binnengewässer zur Zugzeit. Zwergtaucher mausern zur Zeit des maximalen Rastbestandes im Untersuchungsgebiet und sind dann für einige Wochen flugunfähig. Baubedingte und betriebsbedingte Tötungen von Schnatterenten und Zwergtauchern bei der Rast können ausgeschlossen werden, da sich ihr Vorkommen bei der Rast auf Gewässer beschränkt und das relevante Gewässer im Süden der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost nicht betroffen ist.

Die Störradien für Rastvögel und Überwinterungsgäste sind bei auf Wasserflächen rastenden Enten und Tauchern auf 150 m beschränkt (s. KIfL 2010). Das Absetzbecken in Moorburg-Ost, das für rastende Schnatterenten und Zwergtaucher eine Relevanz hat, ist über 150 m von der geplanten Autobahntrasse entfernt. Schnatterenten und Zwergtaucher können dieses Gewässer also weiterhin nutzen. Erhebliche Störungen der beiden Arten, die sich negativ auf den Erhaltungszustand auswirken, lassen sich daher ausschließen.

Durch die Bauarbeiten des Vorhabens wird nicht in die Lebensräume, das Absetzbecken der Entwässerungsfelder, eingegriffen. Es kommt zu keiner Zerstörung von Biotopen der rastenden Schnatterenten und Zwergtaucher. Insgesamt sind für Schnatterente und den

Zwergtaucher artenschutzrechtliche Konflikte bezüglich der Zugriffsverbote gemäß § 44 (1) BNatSchG ausgeschlossen (KIFL 2019).

Für Singvögel liegen keine überregionalen bzw. internationalen definierten Schwellenwerte zur Einschätzung der Bedeutung von Rastvorkommen vor. Dies hängt damit zusammen, dass es keine systematischen Erhebungen für die Kleinvögel gibt und die Schätzung der Anzahlen einer durchziehenden Art nur sehr grob sein kann. Der Vergleich mit Rastmaxima andernorts in Hamburg zeigt eine besondere Bedeutung der Rastvorkommen des Girlitz und Stieglitz. Diese Arten sind auf ausgedehnte Bestände von Ruderalpflanzen auf den Erddepots, Dämmen und den Randstrukturen angewiesen. Am Ende der geplanten Bauarbeiten werden zunächst Ruderalflächen entstehen. Ein Konflikt für diese Arten ist auszuschließen (KIFL 2019).

Vogelzug

Zusätzlich zu den Rastvögeln, die in einem Gebiet rasten und dabei ruhen und/oder Nahrung aufnehmen, werden im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag auch die ziehenden Vogelarten untersucht. Die nachfolgende Konfliktanalyse ist aus dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag von KIFL (2019) übernommen.

Aus den Ergebnissen der Zugvogelbeobachtungen wird deutlich, dass am Standort der geplanten Brücke keine Verdichtung des Vogelzuges zu erkennen ist. Die meisten Singvögel und die im Hamburger Raum zahlenmäßig besonders relevanten Tauben überqueren das Untersuchungsgebiet in südwestliche Richtung und weisen dabei keine durch Strukturen vor Ort verursachte Zugverdichtung auf. Entlang der Süderelbe und damit in direkter Richtung auf die geplante Brücke zu findet auch von Wasservögeln kaum Vogelzug statt. Die Süderelbe ist somit keine "Zugstraße". An den Ufern der Süderelbe konzentrieren sich keine Landvögel, die Wasserflächen auf dem Zug als Barriere empfinden und sich daher am Ufer dieser Wasserflächen sammeln/konzentrieren. Für die herbstlichen Zugbeobachtungen zeigte sich bei Betrachtung aller Arten eine weite Verteilung des Zuggeschehens über das gesamte Elbtal. Auffällig ist die starke Relevanz des südlichen Geesthangs in Harburg. Außerdem zeigte sich im weiteren Umfeld der Kattwykbrücke mit der Alsterachse für den Kormoran ein zweiter Zugkorridor. Dieser verläuft von der Außenalster und Nordderelbe deutlich in südwestlicher Richtung und passiert den Standort des geplanten Brückenbauwerks auf der nordwestlichen Seite. Die Wasserflächen des Köhlbrands und der Süderelbe selbst spielen für Zugvögel kaum eine Rolle. Insofern konnten in direkter Nähe des geplanten Brückenstandortes keine kleinräumigen Zugverdichtungen festgestellt werden.

Während der herbstliche Wegzug überwiegend in südwestlicher und vor allem am Harburger Geesthang in westlicher Richtung stattfindet, ist der Heimzug im Frühjahr weitgehend in nordöstlicher Richtung ausgeprägt. Deutliche Zugkorridore sind auf dem Heimzug ebenfalls nicht nachweisbar. Der Vogelzug findet in breiter Front über dem gesamten Hamburger Raum statt.

Für lokale Flugbewegungen, die bei Möwen, Kormoranen und anderen Wasservögeln eine enge Bindung an den Lauf der Süderelbe zeigen, wird durch die kumulative Wirkung der bestehenden Kattwykbrücke im unteren Bereich sowie der neuen Brücke in bis zu 140 m Höhe eine kleinräumige Beeinträchtigung erwartet. Die Vögel werden dabei in größere Höhe aufsteigen bzw. die beiden dicht gestaffelten Brücken umfliegen müssen. Der damit verbundene, zusätzliche Energieaufwand wird aber nicht zu populationsrelevanten Auswirkungen führen. Durch die geplante, neue Querung der Süderelbe wird also bezüglich dieser lokalen Flugbewegungen die Barrierewirkung quer zum Elbarm verlaufender Bauwerke zunehmen. Beobachtungen an der Köhlbrandbrücke hatten bereits 2010 gezeigt, dass einzelne Zug- und Nahrungsflüge durch deren Barrierewirkung eine Unterbrechung erfahren. Trotz der Brückenhöhe von mehr als 50 m unterflogen Enten und Gänse diese teilweise nicht, sondern kreisten Höhe gewinnend vor der Brücke, um diese zu um- bzw. zu überfliegen. Für lokale Flugbewegungen sind daher nach dem Brückenbau Umwege und Ausweichbewegungen zu erwarten, allerdings ohne dass eine artenschutzrechtlich relevante Auswirkung im Sinne populationswirksamer Beeinträchtigungen gegeben sein wird, da die Vögel über einen kurzen Umweg ihren Flug fortsetzen können. Ausweichbewegungen bedeuten zwar einen zusätzlichen Energieaufwand für die betroffenen Individuen, bedingen aber keinen Habitatverlust oder eine direkte Gefährdung von Individuen.

Schwerpunkte, die als Zugkorridore zu betrachten sind, berührten sowohl auf dem Herbstzug als auch auf dem Frühjahrszug das Vorhaben nicht. Aufgrund des diffusen Vogelzuges und der starken Vorbelastung sowohl durch hohe Bauwerke als auch durch Lichtverschmutzung in der unmittelbaren Umgebung der geplanten Brücke sind Kollisionen mit der Brücke ein seltenes Ereignis, welches sich auf Tage mit schlechten Sichtbedingungen beschränkt. Vermeidungsmaßnahmen beziehen sich daher vor allem auf die Beleuchtung der Brücke. Um Kollisionen und damit Tötungen gemäß § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG soweit wie möglich zu vermeiden bzw. zu vermindern, müssen Maßnahmen umgesetzt werden, die zur besseren Sichtbarkeit der Brücke führen und eine Anlockung durch Licht begrenzen (KIFL 2019).

Unter den genannten Voraussetzungen und der Berücksichtigung der Maßnahmen kommt es nicht zu Mortalitäten, die über das allgemeine Lebensrisiko in der modernen Landschaft hinausgehen.

Neben potenziellen Störungen durch die Beleuchtung der Brücke, die oben abgehandelt ist, sind keine weiteren anlagen- oder betriebsbedingten Störungen gemäß § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG zu erwarten, da die Zugvögel der Brücke ausweichen. Eine Zerschneidung von Zugkorridoren kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da diese gemäß den Ergebnissen der Zugvogelkartierung (s.o.) in größerem Abstand zur Brücke verlaufen. Es werden keine Ruhestätten (§ 44 (1) Nr. 3) BNatSchG) der Zugvögel zerstört.

Artenschutzrechtliche Konflikte sind im Zusammenhang mit dem Vogelzug daher insgesamt ausgeschlossen.

5.2.2.4 Amphibien / Reptilien

Der für Amphibien als Laichgewässer bedeutsame Teich im Süden der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost wird baubedingt nicht in Anspruch genommen. Ein Teil des nördlich anschließenden Grabens befindet sich zwar im Baufeld, gemeinsam mit dem parallel verlaufenden Weg wird er aber auch bauzeitlich benötigt und erhalten. Der Graben hat eine hohe Bedeutung als Laichgewässer für Teichfrösche. Ein weiterer Graben im Norden der Entwässerungsfelder hat eine mittlere Bedeutung als Laichgewässer für den Teichfrosch. Das westliche Teilstück dieses Grabens wird baubedingt in Anspruch genommen und ggf. verfüllt. Der überwiegende Abschnitt liegt jedoch außerhalb des Baufeldes und bleibt erhalten. Da es sich bei allen Gewässern um wesentliche Teile der vorhandenen BlmSch-Anlage handelt, wird die bauzeitliche Inanspruchnahme und das damit verbundene Konfliktpotenzial für Amphibien als gering eingestuft. Ein Bedarf für Amphibienschutzmaßnahmen lässt sich nicht ableiten.

Die Amphibien-Laichgewässer auf den Spülfeldern Moorburg-Ellerholz befinden sich außerhalb des Baufeldes und sind substanziell nicht betroffen. Durch die Lage westlich der Vorlandbrücke kann es allerdings zu (Teil-)Verschattungen während der Morgenstunden kommen, d. h. die direkte Besonnungsdauer verringert sich gegebenenfalls. Allerdings führt die durchlässige Bauweise der Vorlandbrücke mit großen Stützweiten nicht zu Vollschaten wie z. B. bei einem massiven Gebäude. Der Schattenwurf wird lediglich durch den Überbau und Stützpfeiler erzeugt. Simulationen mit einem 3D-Echtzeitmodell haben ergeben, dass der Schatten des Überbaus innerhalb von rd. 3 Stunden (Beispiel Monat April) über die angrenzenden Flächen streicht. Das große Gewässer im Norden der Spülfelder wird aufgrund der Lage nördlich der Spülfelder noch länger einer Teil-Verschattung ausgesetzt sein. Maßnahmen zur Vermeidung sind nicht möglich. Aufgrund der Gesamtsituation im Bereich der Spülfelder Moorburg-Ellerholz (technische Gewässer, Teile der BlmSch-Anlage, keine hohe Bedeutung für Amphibien) werden mögliche Auswirkungen einer reduzierten Besonnung nicht als erheblich eingestuft.

Da keine Amphibien-Landlebensräume von hoher Bedeutung im Baufeld des Abschnitts 6b der A 26 vorhanden sind, sind erhebliche Konflikte diesbezüglich ausgeschlossen.

Der nachgewiesene Lebensraum der Waldeidechse südwestlich der Kreuzung Moorburger Elbdeich/Moorburger Hauptdeich befindet sich außerhalb des Baufeldes. Zu Flächeninanspruchnahmen kommt es dort nicht, allerdings kann sich dort die Nähe zur Vorlandbrücke West auswirken, indem es auch dort zu Teilverschattungen in den Morgenstunden kommt. Dies wäre für die Waldeidechse nicht erheblich.

Die vorhabenbedingten Eingriffsbereiche auf der Hohen Schaar sind für die Artengruppen Amphibien und Reptilien unbedeutend, weshalb dort Konflikte generell ausgeschlossen sind.

5.2.2.5 Sonstige Arten

Libellen

Die Gewässer mit einer hohen Bedeutung für Libellen im Süden der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost sind baubedingt nicht betroffen. Auch das Gewässer am Nordrand der Ortslage Moorburg ist nicht betroffen. Direkt oder indirekt betroffen – durch Überbauungen, bauzeitliche Inanspruchnahmen oder Teilverschattungen durch die Vorlandbrücken – sind ausschließlich Gewässer mit einer sehr geringen bis mittleren Bedeutung für Libellen. Bei den Gewässern mit einer mittleren Bedeutung handelt es sich um einen Grabenabschnitt am westlichen Rand der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost, der im Baufeld liegt, aber nicht dauerhaft verloren geht und um das große RRB nördlich des Kattwykdamms, das baulich verändert und überbaut wird, bei dem aber auch 2018 bereits eine Abnahme der Habitatqualität festgestellt wurde. Erhebliche Konflikte für einzelne Libellenarten oder die Artengruppe lassen sich aufgrund dieser Sachverhalte nicht ableiten, ebensowenig ein besonderer Maßnahmenbedarf.

Fischotter / Biber

Lebensraumverluste der Arten Fischotter und Biber sind ausgeschlossen. Bei Fischotter und Biber ist lediglich die Bedeutung der Süderelbe als Wanderstrecke relevant. Erhebliche Beeinträchtigungen dieser Funktion verursacht das Vorhaben nicht.

Fische und Neunaugen

Bezüglich der Artengruppen Fische und Neunaugen kommt es nicht zu erheblichen Verlusten von Lebensraumfunktionen. Dies ist auf den hohen Urbanisierungsgrad im Eingriffsbereich und das Fehlen wertgebender Gewässerstrukturen zurückzuführen. Die Süderelbe hat innerhalb des Eingriffsbereichs aufgrund des Ausbauszustandes und der angrenzenden Nutzungen lediglich eine Funktion als Wanderstrecke. Daher sind in Bezug auf Rammarbeiten im oder am Gewässer Schutzmaßnahmen zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Tieren zu berücksichtigen.

5.2.2.6 Biotopstrukturen

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen ergeben sich insbesondere bei einem Verlust oder einer Beeinträchtigung von Biotoptypen hoher Wertigkeit und langer Entwicklungsdauer. Insgesamt sind anlage- und baubedingt rd. 70,71 ha Fläche betroffen, woran jedoch Siedlungs- und Verkehrsflächen ohne relevanten Biotopwert einen Anteil von rd. 18,72 ha haben. Biotopstrukturen, denen noch relevante Lebensraumfunktionen zuzuweisen sind, sind demnach auf einer Fläche von rd. 51,99 ha betroffen, wobei auch diese Strukturen aufgrund der anthropogenen Vorbelastungen i. d. R. nur geringe Wertigkeiten (1 bis 3 Wertpunkte gemäß Hamburger Staatsrätemodell) aufweisen. Differenziert nach Biotoptypengruppen ergibt sich für die dauerhaften, anlagebedingten Biotopverluste sowie die baubedingten Inanspruchnahmen die in der folgenden Tabelle aufgeführte Bilanz.

Tab. 10 Betroffenheit von Biotopstrukturen

Biototypengruppe	Flächeninanspruchnahme [ha]		
	anlagebedingt	baubedingt	insgesamt
Gebüsche und Kleingehölze	1,64	1,06	2,70
Lineare Fließgewässer	2,09*	1,64*	3,73*
Stillgewässer	1,44	0,06	1,50
Offenbodenbiotope	8,81	13,84	22,65
Heiden, Borstgrasrasen, Magerrasen	0,49	0,34	0,83
Grünland	2,67	6,98	9,65
Ruderales und halbruderales Krautfluren	1,80	4,82	6,62
Vegetationsbestimmte Habitatstrukturen besiedelter Bereiche	2,19	2,12	4,31
Zwischensummen	21,13	30,86	51,99
Biotopkomplexe der Verkehrsflächen	3,34	5,30	8,64
Biotopkomplexe der Siedlungsflächen	3,63	6,43	10,06
Biotope vegetationsarmer Flächen im Siedlungsbereich mit Spontanvegetation	0,01	0,01	0,02
Summen Siedlungs- und Verkehrsflächen	6,98	11,74	18,72
Gesamtsummen	28,11	42,60	70,71

*inklusive überspannter Bereiche der Süderelbe

Aufgrund der Lage der Trasse innerhalb des Hafengebietes sind überwiegend sehr stark anthropogen geprägte Biotope betroffen. Verkehrsanlagen und Industrie und Gewerbeflächen machen den Großteil der beanspruchten Flächen aus. Darüber hinaus haben die Entwässerungsfelder (Offenbodenbiotope) und die Deichanlagen (Grünland) hohen Anteil an den betroffenen Biotopstrukturen. Artenreiche, wertvolle Grünlandflächen sind nicht betroffen.

Im Übrigen sind angepflanzte oder durch Sukzession entstandene Gehölzbestände, Ruderalfluren, Gewässer, Magerrasen in vergleichsweise geringen Größenordnungen betroffen. Strukturen mit hohen Biotopwerten nach Staatsrätemodell sind davon die Trocken- und Magerrasen, die z. T. im Bereich der Bahnanlagen auf der Hohen Schaar vorhanden sind bzw. die dort gemäß der Planung zur Neuen Bahnbrücke Kattwyk auf Restflächen entstehen werden.

Zusätzlich zu den anlagebedingten Biotopverlusten führen auch baubedingte Flächeninanspruchnahmen tw. zu dauerhaften Verlusten oder Beeinträchtigungen von Biotopstrukturen (etwa bei Biotopstrukturen mit langen Entwicklungszeiten wie Wald) oder wenn die Boden- und Standortverhältnisse dauerhaft nachteilig verändert werden.

Wirkungen auf angrenzende Biotopstrukturen

Zusätzlich zu den dauerhaften Biotopverlusten durch Überbauung können von der A 26 Abschnitt 6b eine Reihe von weiteren Wirkungen auch auf die angrenzenden Biotopstrukturen ausgehen.

Darüber hinaus können aber auch anlagebedingte Veränderungen der Standortverhältnisse im Umfeld eintreten, z. B. durch Veränderungen von angrenzenden Entwässerungssystemen oder Veränderungen der Grundwasserflurabstände durch Aufstauungen oder Absenkungen als Folge des Dammkörpers, Gründungen etc. Diese Wirkungen können Verschiebungen bzw. Veränderungen der Vegetations- und Biotopstrukturen hervorrufen. Als erhebliche Beeinträchtigungen sind solche Veränderungen dann zu berücksichtigen, wenn damit dauerhafte und nachhaltige Funktionsbeeinträchtigungen oder Minderungen des ökologischen Wertes der Flächen einhergehen, z. B. wenn Flächen ihren Status als gesetzlich geschütztes Biotop verlieren würden. Aufgrund der besonderen Charakteristik des Untersuchungsgebietes mit erheblich vorbelasteten Böden (Auffüllungen) und grundwasserfernen Standorten sind vorhabenbedingte Grundwasserstandveränderungen jedoch hinsichtlich der Biotopstrukturen irrelevant.

Andere anlagebedingte Wirkungen im Bereich der Bauwerke (z. B. Veränderung der Licht- und Wasserverhältnisse durch Verschattung und Überbauung) wirken sich aufgrund der Dimensionierung der Bauwerke und der überwiegend geringen Empfindlichkeit der vorhandenen Biotopstrukturen im vorliegenden Fall ebenfalls nicht erheblich aus.

Auch Einträge von betriebsbedingten Schadstoffen (Verkehrsemissionen) und Nährstoffeinträge in angrenzende Biotope / faunistische Habitate, wie sie bei einem Autobahnneubau grundsätzlich nicht auszuschließen sind, können zu Beeinträchtigungen angrenzender Biotopstrukturen führen. Aufgrund des bereits sehr hohen Vorbelastungsgrades im Trassenverlauf der A 26 Abschnitt 6b sind erhebliche Beeinträchtigungen in dieser Hinsicht jedoch ausgeschlossen.

Gleiches gilt im gesamten Streckenverlauf für temporäre Einflüsse auf Biotope / faunistische Habitate in Form von zeitweiligen Staubemissionen oder temporären Gewässertrübungen durch Sedimente während der Bauphase, die nicht vollständig vermeidbar sind. Da diese jedoch nur lokal und nur vorübergehend auftreten, sind daraus keine erheblichen Beeinträchtigungen abzuleiten. Gleiches gilt für baubedingte Nähr- oder Schadstoffeinträge, die lediglich in relativ kurzen Zeiträumen auftreten und daher keine relevanten Dimensionen erreichen.

Betroffenheit von Einzelbäumen

Die Betroffenheit von Einzelbäumen wird vor dem Hintergrund der Hamburger Baumschutzverordnung zusätzlich zu der flächendeckenden Bilanzierung der Biotoptypen dargestellt. Bezüglich der methodischen Vorgehensweise bei der Konfliktermittlung wird auf das Kap. 4.1 des LBP verwiesen.

Zusätzlich zu den oben bezifferten Flächeninanspruchnahmen führt der Bau der A 26 Abschnitt b zum Verlust von 159 Einzelbäumen. Bei der überwiegenden Mehrzahl der Bäume handelt es sich um Pioniergehölze wie Pappeln, Birken, Robinien, Weiden und Schwarzerlen. Diese Gehölze haben aufgrund ihrer natürlichen Wuchsdynamik i. d. R. eine relativ geringe Lebensdauer. Da sie häufig in Randsituationen auf suboptimalen Standorten stehen

und zahlreichen Belastungen ausgesetzt sind, ist bei vielen der Gehölze von einer verkürzten Lebensdauer auszugehen (z. B. Straßennebenflächen auf der Hohen Schaar).

5.2.2.7 Gesetzlich geschützte Biotope

Trotz der erheblichen anthropogenen Vorbelastungen des Planungsraumes kommt es im Zusammenhang mit der A 26 Abschnitt 6b anlagebedingt und auch baubedingt zu Eingriffen in gesetzlich geschützte Biotope.

Bei den bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen gesetzlich geschützter Biotope wird i. d. R. von einem dauerhaften Verlust ausgegangen. Im Abschnitt 6b gibt es lediglich eine Ausnahme, auf die nachfolgend noch näher eingegangen wird. Die Flächenbilanz hierzu wird in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tab. 11 Bilanzierung der erheblichen Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Biotope (A 26 Abschnitt 6b)

geschütztes Biotop	Flächeninanspruchnahme [m²]		Summen
	anlagebedingt	baubedingt	
Naturnahe nährstoffreiche Regenrückhaltebecken (SER) incl. Ufer- und Böschungsstrukturen (Hochstauden, Gebüsche, Kleingehölze) (Dazu ist anzumerken, dass naturnahe, nährstoffreiche Regenrückhaltebecken an sich nicht gesetzlich geschützt sind. Hier wird jedoch die bereits in vorausgehenden Zulassungsverfahren vorgenommene Einstufung beibehalten, da die Strukturen direkt durch die A 26 betroffen sind)	13.979	460	14.439
Sonstiger Trocken- oder Halbtrockenrasen (TMZ)	2.796	2.780	7.282
Sonstiger Trocken- oder Halbtrockenrasen innerhalb einer Industriefläche (TMZ/BII)	467	877	
Gleisanlage mit Vegetationselementen sonstiger Trocken- oder Halbtrockenrasen innerhalb einer Industriefläche (VBG/TMZ/BII)	221	141	
Dauerhafte Verluste insgesamt	17.463	4.258	21.721
Uferbereich der Elbe, Flusswatt ohne Bewuchs (FWO) in Verbindung mit verbauten Ufern mit naturnahen Elementen (FWX)	-	(581)	kein dauerhafter Verlust (s. Erläuterungen im Text)

Die Flächenabgrenzungen gesetzlich geschützter Biotope und damit die in der Tabelle dargestellten Flächenbilanzen ergeben sich maßgeblich aufgrund des planfestgestellten Planungszustandes der Neuen Bahnbrücke Kattwyk. Die nährstoffreichen Rückhaltebecken (SER) auf der Hohen Schaar wären an sich nicht als gesetzlich geschützte Biotope einzustufen. Gleiches gilt für viele als Trocken- und Magerrasen (TMZ) berücksichtigte Flächen, bei denen es sich gemäß Planfeststellung NBK tw. nur um kleine Straßennebenflächen und -inseln handelt. Aus formellen Gründen wurden sie jedoch bei der Planung der A 26 wie

gesetzlich geschützte Biotope berücksichtigt und bei anlage- oder baubedingten Flächeninanspruchnahmen als Verlust bilanziert.

Flusswattbereiche ohne Bewuchs (FWO) sind nur an einer Stelle sehr kleinflächig mit wenigen Quadratmetern südöstlich des Kraftwerks Moorburg baubedingt betroffen. Das hängt mit dem Bau einer Einleitungsstelle in dem Bereich zusammen. Die Einleitungsstelle wird in die vorhandene, bereits mit einer Steinschüttung befestigte Uferböschung oberhalb der MW-Linie eingebaut. Dazu müssen die im Arbeitsbereich der Baumaschinen vorhandenen Ufergehölze auf den Stock gesetzt werden. Die wasserseitig anschließenden Flusswattbereiche ohne Bewuchs (FWO) werden baubedingt kaum betroffen sein, denn sie müssen nur ggf. geringfügig ausgebaggert werden um die vorhandene Uferböschungssicherung anzupassen. Die in der Tab. 11 benannten 581 m² Flächeninanspruchnahme beziehen sich daher überwiegend verbaute und mit Gehölzen bewachsene Ufer (FWX). Für den Bau einer Einleitung sind diese Eingriffe unvermeidbar, beeinträchtigen die Ufer- und Flusswattbereiche allerdings nicht nachhaltig. Nach Abschluss der Baumaßnahme können sich die Bereiche wieder naturnah entwickeln. Die Flächengröße wird dauerhaft nicht reduziert. Daher besteht für diese baubedingte Betroffenheit kein Kompensationsbedarf und in der Tabelle wurden die 581 m² nicht bei den Summenbildungen berücksichtigt.

Im Übrigen werden für alle baubedingt betroffenen Biotopstrukturen (auch die Rückhaltebecken und ruderale Sukzessionsstadien auf Sekundärstandorten) im LBP Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die genannten Biotopstrukturen benötigen keine langen Entwicklungszeiten und sind daher unter der Voraussetzung geeigneter Standortbedingungen auch woanders kurzfristig wiederherstellbar. Dies gilt insbesondere für Vegetationselemente der Trocken- und Halbtrockenrasen auf Industrie- und Verkehrsbrachen.

5.2.2.8 FFH-Lebensraumtypen

Eine erhebliche Betroffenheit von FFH-Lebensraumtypen (LRT) ist ausgeschlossen. Die im Untersuchungsgebiet teilweise vorhandenen Ufersäume erfüllen nicht die Anforderung an eine entsprechende Einstufung als LRT, da es sich um artenarme Dominanzbestände handelt, in denen die Charakterarten weitgehend fehlen. Auch Bestände an Wegen, Äckern, Grabenrändern, flächige Brachestadien von Feuchtgrünland, Neophyten-Bestände sowie Reinbestände von Brennessel und Giersch sind von einer Einstufung als LRT ausgeschlossen.

5.2.2.9 Gefährdete Pflanzen

Durch die Baumaßnahme sind Standorte gefährdeter Pflanzenarten betroffen. Da im Bereich der Süderelbe am Standorte des östlichen Strompfeilers und im alten Hafenbecken östlich des Kraftwerks Moorburg Vorkommen des Schierlings-Wasserfenchels festgestellt wurden, und da sich aufgrund der Ökologie der jährlich neue Pflanzen des Schierlings-Wasserfenchels an wechselnden Standorten etablieren können (vgl. Kap. 5.2.1.9), kann es im Zuge der Bauarbeiten zu einem Verlust oder einer Schädigung von Pflanzen kommen.

Um dies zu vermeiden sind im Eingriffsbereich bauzeitliche Schutzmaßnahmen an allen potenziellen Standorten der Art vorgesehen (vgl. Kap. 9.1). Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen sind keine erheblichen Konflikte hinsichtlich des Schierlings-Wasserfenchels zu erwarten. Des Weiteren stellen im Bereich des Hafens trockene und nährstoffarmer Sekundärstandorte Standorte dar, die hinsichtlich des Vorkommens gefährdeter Pflanzen eine Bedeutung haben können. Diese Standorte sind über die Biotoptypenkartierung erfasst. Es handelt sich um Trocken- und Magerrasenbiotope, die sich als Sekundärbiotopen auf anthropogenen, i. d. R. gestörten Standorten etabliert haben. Vorhabenbedingte Eingriffe in diese Strukturen und damit einhergehend auch eine Betroffenheit dort ggf. vorkommender gefährdeter Pflanzen sind unvermeidbar (s. o.). Aufgrund des tw. gegebenen, gesetzlichen Schutzes der Flächen sind spezielle Schutzmaßnahmen für solche Biotopstrukturen und damit auch dort vorkommende Pflanzen vorgesehen (Sicherung und Umsiedlung von Vegetationselementen der Trocken- und Magerrasen, vgl. Kap. 9.1).

5.2.2.10 Biotopverbundfunktionen

Biotopverbundfunktionen sind durch die A 26 Abschnitt 6b nicht betroffen. Die Funktion der Süderelbe als Wanderstrecke für Fische wird durch die neue Süderelbquerung weder baunoch anlagebedingt eingeschränkt. Gleiches gilt für die allgemeinen großräumigen Biotopverbundfunktionen der Süderelbe (z. B. als Verbreitungsachse für Fischotter und Biber). Da die A 26 bereits ab den Entwässerungsfeldern Moorburg-Ost aufgeständert über die Vorlandbrücke verläuft, ist auch südlich der Süderelbe eine Durchlässigkeit der A 26 gewährleistet. Dies gilt sowohl für sonstige Verbindungsfunktionen südlich des Kraftwerks Moorburg parallel zur Straße „Moorburger Schanze“ als auch für Biotopverbundfunktionen in Richtung Süden zum Niedermoorkomplex südlich von Moorburg.

5.3 Schutzgüter Boden und Fläche

5.3.1 Bestand

Wesentliche Grundlage zur Darstellung der Bodenverhältnisse ist die geologische Karte im Maßstab 1:25.000, herausgegeben vom Geologischen Landesamt der Freien und Hansestadt Hamburg, da Bodenkarten für den Planungsraum nicht vorhanden sind. Zur Beurteilung der Vorbelastung der Böden und des bereits vorhandenen Flächenverbrauchs wurden die Biotoptypen- und Nutzungsstrukturen im Untersuchungsgebiet ausgewertet. Außerdem werden Ergebnisse der Moorkartierung Hamburg (FHH, BUE 2017) berücksichtigt.

Die Böden im Untersuchungsgebiet können als anthropogen überformt bezeichnet werden. Es handelt sich weitgehend um erheblich vorbelastete Bereiche, in denen aufgrund von Verkehrswegen, Hafenanlagen, Deichen, Industrie- und Gewerbestandorten, sonstiger Bebauung und Spül- und Entwässerungsfeldern keine bzw. sehr stark veränderte Bodenverhältnisse vorliegen. Der Anteil „verbrauchter“ Flächen ist also bereits im Bestand sehr hoch. Naturnahe Böden sind allenfalls kleinflächig im Umfeld von Moorburg vorhanden. Für

diesen Bereich wird zusätzlich auf die Ergebnisse der Bodenfunktionskartierung zurückgegriffen, die im Auftrag der DEGES im Bereich der A 26 Abschnitt 6a durchgeführt wurde (BWS GMBH 2014). Außerdem wurde der Fachplan Schutzwürdige Böden (FHH, BUE 2017) ausgewertet.

Gemäß der gültigen Geologischen Karte 1:25.000 von Hamburg (Blatt 2425 Hamburg, Stand 1995 und Blatt 2525 Harburg, Stand 1987) wird der geologische Untergrund im Bereich der Elbmarsch aus Ablagerungen des Quartärs bestimmt. Im größtenteils überbauten Hafengebiet sind dies entweder perimarine Kleie toniger Schluffe, die der typischen Ausprägung der Flussmarschen entsprechen oder über Niedermoortorf abgelagert sind, oder Auesand mit Lagen von Klei und Torf. Gemäß der Moorkartierung Hamburg (FHH, BUE 2017) sind Moorböden im Bereich des Untersuchungsgebietes jedoch eher inselartig bzw. linsenartig im Untergrund begraben. Oberflächennah (bis 1 m Tiefe) sind Torfe nur noch im Bereich von Moorburg westlich des Moorburger Hauptdeichs vorkommend.

Für die Bildung von Bodengesellschaften spielen die Flussablagerungen und Torfbildungen aufgrund der großflächigen anthropogenen Überdeckungen überwiegend keine Rolle mehr. Die gesamten Bereiche der Hohen Schaar und auch sehr große Bereiche südlich der Süderelbe (Entwässerungsfelder, Spülfelder, Kraftwerk, Moorburger Hauptdeich) wurden im Zuge der Eindeichungen und des Ausbaus von Hafen- und Industriestandorten mit Hilfe von enormen Bodenbewegungen mehrere Meter hoch mit Fremdsubstraten aufgehöhht. Der Versiegelungsgrad ist insbesondere auf der Hohen Schaar sehr hoch.

Nur noch im Umfeld von Moorburg sind typische Flussmarschen ausgeprägt. Diese werden im Norden von Moorburg geprägt von tonig-schluffigen Bodenarten, teilweise auch von Niedermoor. Südlich von Moorburg beginnt der Einfluss durch die Flussablagerungen zurückzugehen und Niedermoorböden prägen die Bodenlandschaft. Die Bodenfunktionskartierung hat gezeigt, dass dort holozäne Erdniedermoores mit anmoorigen Oberbodenhorizonten verbreitet sind. Aufgrund von Entwässerungen sind die Torfe in der obersten Bodenschicht i. d. R. bereits soweit vererdet, dass der Anteil organischer Substanz weniger als 30 % beträgt. In Abhängigkeit von der Intensität und dem Alter der Entwässerung sind die Vererdungsprozesse unterschiedlich stark ausgeprägt. Trotz der bereits erkennbaren Auswirkungen menschlicher Eingriffe haben die Niedermoores einen überwiegend guten Zustand und sind als schutzwürdig einzustufen. Sie haben dabei besondere Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte und eine mittlere Funktion als Ausgleichsmedium. Die Torfe sind grundsätzlich empfindlich gegenüber zusätzlichen Entwässerungen. Die Böden sind jedoch nicht besonders empfindlich gegenüber Stoffeinträgen (BWS GMBH 2014).

Im Fachplan Schutzwürdige Böden (FHH, BUE 2017) wird den Flussmarschen und Niedermoorböden westlich des Moorburger Hauptdeiches eine besondere Funktion als Archiv der Naturgeschichte zugewiesen (Klassifikation N3), da es sich um ein Areal handelt, in denen kleinflächig Böden vergesellschaftet sind, von denen in einem bestimmten Anteil ein hoher dokumentarischer Wert (I oder II) zukommt. Die Flächensteckbriefe zum Fachplan Schutz-

würdige Böden enthalten zudem eine vorläufige Klassifizierung der Klimafunktion der Böden. Demnach sind den unversiegelten Böden mit Grundwasseranschluss bis 1 m Tiefe unter Geländeoberfläche (GOF) ausgeprägte CO₂-Senkenfunktionen (Kohlenstoffsinken) zuzuweisen, d. h. durch sie werden große Mengen klimaschädlicher Treibhaus-gase gebunden (z. B. Kohlendioxid (CO₂), aber auch Lachgas (N₂O)).

Zusammenfassend ist anhand des Fachplans Schutzwürde Böden der BUE und der Bodenfunktionsbewertung durch BWS also festzustellen, dass sich schutzwürdige Böden auf die Bereiche westlich des Moorburger Hauptdeichs beschränken. Die Schutzwürdigkeit basiert auf den Archivfunktionen sowie unter dem Aspekt Regler- und Speicherfunktion auch auf der besonderen Bedeutung für das Klima als Kohlenstoffsenke (s. Unterlage 19.1.1, Kap. 2.2.2).

Der Flächenverbrauch ist im Untersuchungsgebiet aufgrund der erheblichen anthropogenen Überprägung bereits sehr hoch.

5.3.2 Umweltauswirkungen

Baukörper und Baufeld der A 26 Abschnitt 6b beanspruchen zusammen insgesamt rd. 70 ha Fläche. Dabei sind Böden, denen noch Werte nach Staatsrätemodell zuzuweisen sind, in einer Größenordnung von 51,12 ha betroffen. Bei dem Rest (rd. 18,88 ha) handelt es sich um bereits weitgehend unbelebte Verkehrs- und Siedlungsflächen.

Von einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen durch Neuversiegelung sind 14,37 ha Böden betroffen. Der Mittelstreifen, Teilversiegelungen im Bereich der Bankette sowie Flächen unter Bauwerken (ausgenommen Süderelbe) werden dabei ebenfalls als vollständige Verluste bilanziert (vgl. Unterlage 19.1.1, Tabelle 29). Durch Überbauungen und Aufschüttungen (Dammbauwerke etc.) und Arbeitsstreifen kommt es aufgrund der vorhandenen Vorbelastungen der Böden nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen. Die vorhandenen Werte und Funktionen der Böden sind in diesen Bereichen mindestens wiederherstellbar, so dass die vorhabenbedingten Veränderungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen führen und keinen Eingriff darstellen.

Im Verhältnis zu der Gesamtlänge bzw. der Gesamtinanspruchnahme durch die neue Straße ist die betroffene Fläche wertvoller Böden sehr gering, was auf die großflächigen Vorbelastung der Böden zurückzuführen ist (vgl. Angaben zum Flächenbedarf in Kap. 2.2). Innerhalb der Bilanz nach Staatsrätemodell sind die ermittelten Wertverluste daher verglichen mit der Gesamt-Flächeninanspruchnahme sehr gering. So ist bezüglich des Bodens für die anlage- und baubedingten Flächeninanspruchnahmen durch die A 26 Abschnitt 6b ein Punktedefizit von insgesamt 143.636 Wertpunkten zu bilanzieren. Dieses ist deutlich geringer als das Wertpunktedefizit, das bei Pflanzen und Tierwelt entsteht. Darin berücksichtigt sind Wirkungen durch betriebsbedingte Stoffeinträge innerhalb der 50-m-Wirkzone ab Fahrbahnrand, die sich aufgrund der Vorbelastungen jedoch rechnerisch nicht auf den Kompensationsbedarf auswirken (s. Unterlage 19.1.1, Kap. 4.3.3 und 4.5.2).

5.4 Schutzgut Wasser

5.4.1 Bestand

5.4.1.1 Oberflächengewässer

Hamburgs prägendes Gewässer ist die Elbe, die mit Norderelbe und Süderelbe die Elbinseln Wilhelmsburg und Veddel umfließt. Die Elbe wird im Bereich Hamburg als sandgeprägter, schwach gewundener und verzweigter Strom mit breiter Aue eingestuft (FHH 2005).

Gemäß der Bestandsaufnahme zur WRRL ist die Süderelbe im Bereich der zukünftigen Querung A 26 Teil des Oberflächenwasserkörpers (OWK) „Elbe/Hafen“ (el_2). Der OWK Elbe/Hafen umfasst den Hamburger Hafen ab der Harburger Eisenbahnbrücke (Süderelbe) und der Muggenburger Schleuse (Norderelbe) bis zum Mühlenberger Loch. Das ökologische Potenzial des OWK el_02 Elbe/Hafen wird als mäßig eingestuft. Der chemische Zustand des OWK wird als nicht gut eingestuft. Bezüglich weiterer Angaben zum OWK Hafen wird auf den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 18.7) verwiesen.

Ursprünglich befand sich im Stromspaltungsgebiet der Elbe ein verzweigtes Netz von Nebenarmen und dynamischen, regelmäßig überfluteten Inseln. Schifffahrt, Hafennutzung und Hochwasserschutz haben die ursprüngliche Marsch- und Auenlandschaft im Stromspaltungsgebiet der Elbe stark verändert. So sind die Gewässer entsprechend ihrer Funktion als Hafenbecken und Wasserstraße ausgebaut und befestigt (überwiegend Steinschüttungen). Da Schifffahrt und Hafenbetrieb spezifische Anforderungen an die Beschaffenheit und Tiefe der Gewässer stellen, werden diese regelmäßig ausgebaggert. Dies gilt auch für den Abschnitt der Süderelbe im Untersuchungsgebiet und den angeschlossenen Hohe-Schaar-Hafen, in dem flüssige Massengüter (überwiegend Mineralölprodukte) umgeschlagen werden. Das nördliche Untersuchungsgebiet berührt den Kattwykhafen und den Blumensandhafen. Auch in diesen Häfen werden flüssige Massengüter (z. B. Mineralölprodukte und Biokraftstoffe) umgeschlagen.

Neben der hafenbedingten Gewässerregulierung prägt der Hochwasserschutz den Wasserhaushalt im Untersuchungsgebiet, da der Hamburger Hafen und auch Moorburg zum ursprünglichen Überschwemmungsgebiet der Elbe und zum Gefährdungsbereich potenzieller Sturmfluten gehört (hochwassergefährdeter Bereich nach § 73 WHG / § 53 HWG, vgl. Kap. 4.3.4). Überschwemmungen durch tidebedingte Hochwasserspitzen und Sturmfluten werden durch Hochwasserschutzanlagen (Deiche, Hochwasserschutzwände, Schleusen, Sperrwerke etc.) verhindert. Große Teile des Hamburger Hafens, u. a. auch die Bereiche der Hohen Schaar im Untersuchungsgebiet, sind zum Schutz vor Hochwasser künstlich erhöht.

Die großflächigen Eindeichungen haben zu einem wesentlichen Wandel des Wasserhaushaltes in den eingedeichten Gebieten geführt. Während die Hafengewässer dem Tideeinfluss unterliegen, sind die Oberflächengewässer in eingedeichten Gebieten wie Moorburg von der Tide unbeeinflusst. Aufgrund der Lage des Innendeichs gehören die Freiflächen um Moorburg nicht mehr zum Überschwemmungsgebiet der Elbe und haben daher auch keine besonderen Regulationsfunktionen im Landschaftswasserhaushalt (Retentionsraumfunktionen).

Hervorzuheben ist die Hauptdeichlinie am Moorburger Hauptdeich, durch die Moorburg sowie dazugehörige Flächen vor Überschwemmungen der Elbe geschützt werden. Zur Regulierung der Wasserstände in den eingedeichten Gebieten wurden Kanal-, Wetter- und Grabensysteme angelegt. Hauptgewässer im Raum Moorburg sind die Moorburger Landscheide südlich von Moorburg, der Obenburger Schleusengraben in Moorburg, die Unterste Untenburger Wetterung nördlich der Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte und der Wulfgraben im Westen von Moorburg. Der Wasserstand in Moorburg wird über Bewirtschaftungsmaßnahmen zum Schutz der Bebauung und der Bevölkerung auf einem relativ konstanten, permanent abgesenkten Niveau gehalten.

Darüber hinaus sind im Untersuchungsgebiet einige Stillgewässer unterschiedlicher Ausprägung vorhanden, überwiegend kleine Rückhaltebecken von bedingt naturnaher bis naturferner Ausprägung sowie etwas größere Absetzteiche im Bereich der Spülfelder und der Entwässerungsfelder. Bei den tw. grabenartig angelegten Stillgewässern auf der Hohen Schaar handelt es sich um wasserwirtschaftliche Anlagen zur Rückhaltung von Niederschlagswasser (Regenrückhaltebecken). Im Zuge des Neubaus der Bahnbrücke Kattwyk werden zusätzliche Regenrückhaltebecken angelegt und die vorhandenen Gewässer auf der Hohen Schaar tw. verändert.

5.4.1.2 Grundwasser

Bei den um mehrere Meter aufgefüllten Industrie- und Gewerbeflächen, den Verkehrsanlagen, dem Hauptdeich und den Entwässerungs- und Spülfeldern handelt es sich um grundwasserferne Standorte. In diesen Bereichen sind i. d. R. über holozänen, schwer durchlässigen Weichschichten (natürliche Weichschichten aus Torf, Mudde, Klei) Stauwasserspiegel ausgebildet, die starken Schwankungen unterliegen können. Die schwer durchlässigen natürlichen Weichschichten sorgen für eine hydraulische Trennung von Grund- und Stauwasser. Die komplexe Stauwassersituation im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost, aufgrund einer Schlickdichtung bestehend aus zwei Stauwasserhorizonten, wird im hydrogeologischen Fachbeitrag im Detail erläutert (siehe Unterlage 18.6).

Lediglich im Bereich von Moorburg sind mit den Flussmarschen und Niedermoorböden noch grundwassergeprägte Böden vorhanden. Der 1. Hauptgrundwasserleiter beginnt unterhalb der schwer durchlässigen, holozänen Weichschichten. Er besteht im Bereich Moorburg aus Sand- und Kiesablagerungen der Weichselkaltzeit sowie der Saale-Eiszeit und überlagernden holozänen Flusssanden (Mächtigkeit i. d. R. < 20 m, teilweise auch mehr).

Aufgrund der überlagernden schwer durchlässigen Weichschichten sind teilweise gespannte Grundwasserverhältnisse ausgebildet. Die holozänen Weichschichten haben aufgrund ihrer geringen Durchlässigkeit eine besondere Schutzfunktion für das Grundwasser.

Bezüglich der Grundwasserkörper (GWK) gemäß EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ist zu differenzieren in den Grundwasserkörper „Este-Seeve Lockergestein“ NI11_3) südlich der Süderelbe und den Grundwasserkörper „Bille – Marsch/Niederung Geesthacht“ (EI 12) im Bereich der Hohen Schaar. Sowohl der chemische als auch der mengenmäßige Zustand des GWK EI 12 wird aufgrund lokaler Salzwasserintrusionen als schlecht eingestuft. Der mengenmäßige Zustand des GWK NI11_3 wird als gut und der chemische Zustand als schlecht bewertet. Bezüglich weiterer Angaben wird auf den hydrogeologischen Fachbeitrag (Unterlage 18.6) und den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 18.7) verwiesen.

5.4.2 Umweltauswirkungen

5.4.2.1 Oberflächengewässer

Im Zusammenhang mit der Süderelbquerung sind im Bereich der beiden Brückenpfeiler dauerhaft Spundwände zur Ufersicherung vorgesehen. Die Ufer sind in dem Bereich bereits im Bestand verbaut und mit Steinschüttungen befestigt. Eine erhebliche morphologische Verschlechterung der Gewässerstrukturgüte ergibt sich nicht.

Der Hochwasserschutzdeich im Bereich der Straße Moorburger Hauptdeich wird verlegt und an den Verlauf der A 26 angepasst. Dadurch und durch die A 26 östlich der Hauptdeichlinie wird in den potenziellen Überflutungsbereich der Elbe bei Sturmfluten eingegriffen. Unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ist dies jedoch irrelevant, da sich keine überflutungsabhängigen Biotopstrukturen in dem Bereich befinden, sondern Hafen- und Industrieflächen.

Die Überbauung und tw. Anpassung von künstlichen Gewässern (Gräben, Regenrückhaltebecken) führt nicht zu Beeinträchtigungen von natürlichen Gewässerfunktionen. Insgesamt ist für die A 26 Abschnitt 6b kein erheblicher Konflikt bezüglich der maßgeblichen Regulationsfunktionen der Oberflächengewässer im Landschaftswasserhaushalt abzuleiten.

Darüber hinaus ist bezüglich der erforderlichen Baumaßnahmen eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials des Oberflächenwasserkörpers (OWK) Elbe/Hafen gemäß den Ergebnissen des Fachbeitrags WRRL auszuschließen.

Die Straßenabwässer werden gesammelt und zwei zentralen Retentionsbodenfilteranlagen zugeführt, von denen es gereinigt und gedrosselt der Vorflut zugeführt wird. Durch diese Art der Autobahnentwässerung, entsprechend dem aktuellen Stand der Technik, werden Oberflächengewässer vor erheblichen hydraulischen oder chemischen Beeinträchtigungen geschützt. Aufgrund der Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass keine erheblichen

Gefährdungen durch Schadstoffeinträge und Tausalze aus Fahrbahnabwässern für die Gewässer entstehen. Gemäß den Ergebnissen des Fachbeitrags WRRL ist es ausgeschlossen, dass durch den Betrieb im Abschnitt 6b der A 26 eine Verschlechterung des chemischen Zustands des OWK Elbe/Hafen eintritt (vgl. Unterlage 18.7).

Auswirkungen des geplanten Vorhabens, die die Zielerreichung der WRRL für den OWK Elbe/Hafen erschweren oder verhindern, werden im Fachbeitrag WRRL ebenfalls ausgeschlossen (BWS 2019, vgl. Unterlage 18.7). Es ergeben sich also weder Konflikte hinsichtlich des wasserrechtlichen Verschlechterungsgebotes noch des Verbesserungsgebotes.

5.4.2.2 Grundwasser

Zur Beurteilung der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die Grund- und Stauwassersituation wurde ein hydrogeologischer Fachbeitrag zum Abschnitt 6b der A 26 erstellt (BWS 2019, siehe Unterlage 18.6). Zudem geht der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (BWS 2019, Unterlage 18.7) auf mögliche Folgen für das Grundwasser ein. Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

Im Planungsraum besteht aufgrund natürlicher Weichschichten eine hydraulische Trennung zwischen oberflächennahen Stauwasserhorizonten und dem unter den Weichschichten liegenden Grundwasser. Wegen der großflächigen Auffüllungen im Hafengebiet handelt es sich dort um grundwasserferne Standorte. Oberflächennah sind dort lediglich Stauwasserhorizonte durch die Baumaßnahmen betroffen. Die grundwassernahen, nicht aufgefüllten Flächen in Moorburg werden durch das Baufeld des Abschnitts 6b der A 26 nicht berührt und sind durch den Hauptdeich von der Baumaßnahme getrennt.

Im Bereich des geplanten Dammbauwerks der A 26 im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost wird zur Reduzierung von Setzungen ein enges Raster aus Gründungspfählen durch die Auffüllungen und natürlichen Weichschichten bis in die oberen Sandschichten des darunterliegenden Grundwasserleiters eingebracht. Da jedoch die Durchlässigkeit in den unteren, tiefer liegenden Schichten des Grundwasserleiters aufgrund der Sedimentschichtungen erheblich größer ist, werden die Grundwasserstände und die Strömungssituation vorhabenbezogen nicht relevant verändert. Auch in Verbindung mit der lokalen Einbringung von Stützelementen für die Stützpfeiler der Hochstraßenabschnitte und der Süderelbquerung sind aus diesem Grund keine relevanten hydraulischen Auswirkungen zu erwarten (vgl. Unterlage 18.6). Um die hydraulische Trennung zwischen dem Grundwasser und dem Oberflächen- bzw. Stauwasser zu erhalten und Stofftransporte ins Grundwasser zu vermeiden, sind entsprechende technische Verfahren zu wählen und Arbeitsräume dicht zu verfüllen. Dies betrifft insbesondere eine dichte Anbindung von Gründungselementen an die natürlichen Weichschichten.

Da sich trotz der geotechnischen Maßnahmen zur Herstellung des Dammbauwerks Setzungen der Weichschichten nicht vollständig vermeiden lassen, ist zu erwarten, dass Po-

renwasser aus den natürlichen Weichschichten in den darunterliegenden Grundwasserleiter abgegeben werden. Davon ausgehend, dass der Setzungsprozess ca. 6 Monate dauern wird, kommt es damit für einen begrenzten Zeitraum zu Stoffeinträgen in das Grundwasser, was aufgrund der chemischen Zusammensetzung des Porenwassers zu einer Erhöhung der natürlichen Stoffkonzentrationen, insbesondere Ammonium-Konzentrationen im Grundwasser führen kann. Aufgrund natürlicher Abbauprozesse von Ammonium im Bereich torfgeprägter Deckschichten ist nach 40 bis 50 Jahren von einem vollständigen Abbau der eingetragenen Ammoniummenge im Grundwasser auszugehen. Daher sind insgesamt keine nachteiligen vorhabenbezogenen Erhöhungen von Stoffkonzentrationen oder nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwassergewinnung zu erwarten (vgl. hydrogeologischer Fachbeitrag Kap. 3.3).

Unter der Voraussetzung entsprechender Bauweisen sind erhebliche bau- oder anlagebedingte Auswirkungen auf örtliche Grundwasserstände und Grundwasserfunktionen daher insgesamt nicht zu erwarten.

Anlagebedingt führt die zusätzliche Versiegelung von Flächen (14,37 ha) nicht zu einer erheblichen Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Angesichts der im Planungsraum verbreiteten, trennenden Weichschichten zwischen Grundwasser und Stauwasserhorizonten ist die natürlichen Grundwasserneubildung im Planungsraum gering. Durch die Teilstilllegung der Entwässerungsfelder im reduzieren sich Versickerungsmengen und Stoffeinträge in das Stauwasser erheblich, da die Einsickerung von Spülwasser mit entsprechend erhöhten Stoffgehalten zukünftig entfällt. Ein geringer Stoffzustrom erfolgt zukünftig über die Einsickerung von Niederschlagswasser u. a. auch aus dem Fahrbahnbereich. Durch die Sickerpassage des belebten Oberbodens ist jedoch eine sehr gute Reinigungswirkung gegeben (vgl. Unterlage 18.6, Kap. 4.2). Risiken grundsätzlicher Art für das Grundwasser sind mit Stoffausträgen aus den belasteten Schichten des Altspülfeldes verbunden. Da es durch die A 26 weder bauzeitlich noch anlagebedingt zu erhöhten Einsickerungen von Wasser in den Altspülfeldkörper kommt, ist eine Erhöhung von Stoffausträgen durch Sickerwässer aus dem Altspülfeld ausgeschlossen (vgl. Unterlage 18.6, Kap. 4.2).

Durch die qualifizierte Art der Autobahntwässerung, entsprechend dem aktuellen Stand der Technik, wird auch das Grundwasser vor erheblichen hydraulischen oder chemischen Beeinträchtigungen geschützt. Aufgrund der geplanten Entwässerung wird davon ausgegangen, dass keine erheblichen Gefährdungen durch Schadstoffeinträge und Tausalze aus Fahrbahnabwässern für das Grundwasser entstehen.

Gemäß den Ergebnissen des Fachbeitrags WRRL ist es ausgeschlossen, dass durch den Neubau und den Betrieb des Abschnitts 6b der A 26 Verschlechterungen des mengenmäßigen oder chemischen Zustands der Grundwasserkörper (GWK) NI11_3 (Este-Seeve-Loockergestein) und EI 12 (Bille-Marsch/Niederung Geesthacht) eintreten (vgl. Unterlage 18.7).

5.5 Schutzgüter Klima und Luft

5.5.1 Bestand

Hinsichtlich lokalklimatischer und lokaler lufthygienischer Ausgleichsfunktionen kommt großflächigen Grünstrukturen sowie größeren Wasserflächen mit Bezug zu Wohnfunktionen bei bestimmten Wetterlagen eine besondere Bedeutung zu (Klimatope mit bioklimatischen und lufthygienischen Entlastungsfunktionen). Sie können bei strahlungsintensiven, austauscharmen Wetterlagen (v. a. im Hochsommer) aufgrund der Verdunstungsleistung von Wasserflächen und Pflanzen eine regulierende Wirkung für lokale Wärmeinseln haben. Durch die Verdunstungsprozesse wird der Umgebung Wärme entzogen. Zudem kann sich über offenen Freiflächen aufgrund der geringeren Oberflächentemperatur Kaltluft bilden, die in die Umgebung abfließt. Gehölzstrukturen tragen zudem durch ihre Filterwirkung in Bezug auf Schadstoffe und Stäube zur lokalen Verbesserung der Lufthygiene bei. Die Freiflächen und Grünstrukturen um Moorburg und Bostelbek haben vor diesem Hintergrund besondere Funktionen als klimatische Ausgleichsräume mit Bezug zu Wohnfunktionen. Den Flächen der Entwässerungsfelder im Raum Moorburg sind als BlmSch-Anlage keine lokalklimatischen Ausgleichsfunktionen zuzuweisen.

Auch die Süderelbe ist als wassergeprägte Freiraumachse von Bedeutung für das lokale Klima. Aufgrund der Lage im Hafen kommt ihr im Untersuchungsgebiet jedoch keine unmittelbare Ausgleichsfunktion für Wohnfunktionen zu. Dies gilt auch für die Freiflächen innerhalb der Verkehrs- und Industrieanlagen auf der Hohen Schaar.

5.5.2 Umweltauswirkungen

Zu einer Inanspruchnahme und dem dauerhaften Verlust von Freiflächen und Grünstrukturen mit lokalklimatischen Funktionen für die Ortslage Moorburg kommt es nur in sehr geringem Umfang in einer Größenordnung von rd. 0,2 ha. Es handelt sich um Flächen nordöstlich von Moorburg. Die Flächen werden durch die Vorlandbrücke West der Süderelbquerung überspannt. Ein Luftaustausch bleibt weiterhin möglich.

Aufgrund der überwiegend geringen Reliefenergie des Planungsgebietes sind keine nennenswerten Kaltluftströme vorhanden, so dass durch das neue Dammbauwerk weiter südlich im Bereich der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost auch keine Austauschbeziehungen beeinträchtigt werden.

Durch die Versiegelung von Freiflächen kommt es zu veränderten Strahlungsbilanzen, verbunden mit kleinklimatisch negativen Auswirkungen. Die Auswirkungen bleiben jedoch auf den unmittelbaren Trassenbereich der A 26 beschränkt. Der mit dem Autobahnbau verbundene Verlust von Gehölzstrukturen, Hecken und Einzelgehölzen, ist in seinen klimatischen Auswirkungen ebenfalls nur von kleinräumiger Bedeutung.

Durch die Verkehrsemissionen sind zeitweilig lokal erhöhte Belastungen der Luftqualität grundsätzlich möglich. Bezüglich der Luftschadstoffe NO₂ (Stickstoffdioxid) und PM₁₀ und

PM_{2,5} (Feinstaubpartikel) sind jedoch keine Grenzwertüberschreitungen im Umfeld der Trasse zu erwarten (vgl. Kap. 2.4).

Es ist darauf hinzuweisen, dass der sich Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg auch positiv auf lokalklimatische Situationen auswirken wird (vgl. UVP-G, Anlage 4, Nr. 4a). Denn der Neubau Autobahn bewirkt eine Bündelung der Verkehre vom untergeordneten Netz auf die geplante Autobahn. Zudem können Stop-and-go-Verkehre und Staus auf den umgebenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vermieden werden. Dadurch wird die Belastung durch Schadstoffe in den umliegenden Stadtteilen Hamburgs, umliegenden Ortschaften und den Außerortsbereichen deutlich verringert. Der Neubau der A 26 führt also auch zu Entlastungswirkungen.

Daher sind auch mögliche Wirkungen der geplanten Autobahn auf das globale Klima bzw. den Klimawandel nicht entscheidungsrelevant. Grundsätzlich entstehen zwar bei dem Betrieb und auch schon beim Bau einer Autobahn Treibhausgasemissionen. Baubedingte Emissionen sind jedoch lediglich vorübergehend und daher weniger relevant. Die betriebsbedingten Emissionen hängen vor allem von der Verkehrsmenge, dem Schwerlastanteil und auch dem Zustand der Fahrzeugflotte ab. Insbesondere bezüglich des letzteren Faktors bestehen vorhabenbedingt seitens der A 26 keine Einflussmöglichkeiten. Es ist diesbezüglich jedoch von einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen auszugehen, da das europäische Parlament im April 2019 neue Ziele und Vorschriften zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen von Pkw und Nutzfahrzeugen bis 2030 beschlossen hat. Die Ergebnisse der Modellrechnungen im Verkehrsgutachten (siehe Unterlage 21.1) zeigen für den Prognosenullfall (also den zukünftigen Planungsraum ohne den Bau der geplanten A 26) deutliche Verkehrszunahmen im gesamten Süderelberaum. Dies liegt zum einen an der allgemeinen prognostizierten Verkehrszunahme im Untersuchungsraum (z. B. aufgrund der erwarteten Hafenentwicklung), zum anderen wird prognostiziert, dass sich die Verkehre aus Richtung Niedersachsen auf der A 26 bis zur Anschlussstelle Neu-Wulmsdorf bündeln und sich dann auf das untergeordnete Netz und insbesondere die B 73 verteilen. Im Gegensatz dazu käme es im Prognoseplanfall, also bei einem Bau der A 26 Hafenpassage Hamburg, zu wesentlichen Bündelungswirkungen der Verkehre und erheblichen Entlastungswirkungen im untergeordneten Netz. Aufgrund der Bündelungs- und Entlastungswirkungen würden sich Art und Umfang der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Raum Hamburg zwar nicht grundsätzlich oder wesentlich verändern, allerdings auch nicht wesentlich verschlechtern. Zudem ist davon auszugehen, dass sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h reduzierend auf die verkehrsbedingte Menge der Treibhausgasemissionen auswirkt.

5.6 Schutzgut Landschaft

5.6.1 Bestand

In Verbindung mit dem LBP (Unterlage 19.1) wird beim Schutzgut Landschaft die Landschaftsbildsituation in einem Radius von bis zu 3.500 m um die neue Süderelbquerung herum betrachtet (vgl. Kap. 4.1). Im Rahmen der Bestandsaufnahme und -bewertung werden Landschaftsbildeinheiten abgegrenzt (siehe Anlage 6). Die Bewertung erfolgt in Anlehnung an KÖHLER & PREISS (2000) anhand einer 5-stufigen Skala (vgl. Tab. 12). Zur Erfassung der landschaftsbezogenen Erholungsfunktionen werden ergänzend vorhandene Infrastrukturen (z. B. Rad- und Fußwegeverbindungen) und fachplanerische Vorgaben berücksichtigt (z. B. 2. Grüner Ring als eine Angabe aus dem Landschaftsprogramm). Die Unzerschnittenheit von Landschaftsräumen ist als Kriterium im Rahmen der Bestandsaufnahme und -bewertung wegen der bereits vorhandenen Vorbelastungen nicht mehr von Bedeutung. Der Planungsraum wird bereits durch Straßen, Bahnlinien und Leitungstrassen in vielfacher Weise zerschnitten und kleinräumig gegliedert.

Landschaftsbildfunktionen

In Kap. 4.3.2 wurde bereits auf das Landschaftsprogramm eingegangen. Die Darstellungen des Landschaftsprogramms liefern erste Hinweise für eine Abgrenzung von Landschaftsbildeinheiten, z. B. durch die Differenzierung in Milieus. Vorhandene Schutzgebietsausweisungen liefern Hinweise auf die Wertigkeit von einzelnen Bereichen. Bezüglich der im Planungsraum vorhandenen Landschaftsschutzgebiete wird auf Kap. 4.3.6 verwiesen.

Der Planungsraum beidseitig der Süderelbe wird von der Süderelbe selbst sowie von großflächigen Hafen- und Industrieanlagen und zahlreichen Verkehrsanlagen geprägt. Zu den Hafen- und Gewerbeflächen werden auch die Entwässerungsfelder der HPA im Raum Moorburg und das Kraftwerk Moorburg gerechnet. Mit dem Dorf Moorburg und den umgebenden Freiflächen sind dagegen auch noch landwirtschaftlich genutzte Milieus und Dorfgebiete mit kulturhistorischem Bezug sowie größere naturbestimmte Flächen vorhanden.

Wegen der in Teilbereichen sehr starken urbanen Prägung des Planungsraumes erfolgt keine flächendeckende Differenzierung in Landschaftsbildeinheiten. Erheblich vorbelastete Verkehrs-, Hafen- und Gewerbeflächen sowie städtisch geprägte Siedlungsbereiche werden von der Betrachtung von vornherein ausgenommen, da sie wegen ihrer geringen bis sehr geringen Eigenart und Bedeutung keine Rolle im Rahmen der Auswirkungsprognose haben und als unempfindlich gegenüber vorhabenbedingten Landschaftsveränderungen gelten. Vielmehr konzentriert sich die Betrachtung auf die noch verbliebenen Landschaftsbereiche, Freiraumachsen und Grünzüge.

Die Bewertung der Bedeutung von Landschaftsbildeinheiten gemäß den in Tab. 12 aufgeführten Kriterien ermöglicht eine erste Differenzierung in planungsrelevante Strukturen und

Bereiche, die aufgrund von bereits vorhandenen erheblichen anthropogenen Überformungen für die Auswirkungsprognose keine Relevanz mehr haben.

Tab. 12 Kriterien zur Bewertung der Bedeutung von Landschaftsbildeinheiten nach Köhler & Preiss (2000)

Bedeutung einer Landschaftsbildeinheit	Bewertungskriterien / Merkmale
sehr hoch / hoch	• hoher Anteil natürlich wirkender Biotoptypen • natürliche landschaftsbildprägender Oberflächenformen • Erlebbarkeit naturraumtypischer Tierpopulationen • historische Kulturlandschaften bzw. historische Landnutzungsformen • hoher Anteil typischer kulturhistorischer Siedlungs- und Bauformen • hohe Dichte von naturraumtypischen Landschaftselementen
mittel	• deutliche Überprägung durch menschliche Nutzungen, natürlich wirkende Biotoptypen sind in geringem Umfang vorhanden, die natürliche Eigenentwicklung der Landschaft ist vereinzelt erlebbar • vereinzelte Elemente der naturraumtypischen Kulturlandschaft, die intensive Landnutzung hat zu einer fortgeschrittenen Nivellierung der Nutzungsformen geführt • geringer Umfang vorhandener naturraumtypischer Vielfalt von Flächennutzungen und Landschaftselementen
gering / sehr gering	• keine oder nur noch sehr geringer Anteil natürlich wirkender Biotoptypen, der Landschaftscharakter ist durch intensive menschliche Nutzung geprägt • Fehlen von historisch gewachsenen Dimensionen und Maßstäben, weitgehende Dominanz von technogenen Strukturen • nur noch geringe Reste oder ohne kulturhistorische Landschaftselemente • dörfliche oder städtische Siedlungsbereiche ohne regional- oder ortstypische Bauformen • keine oder lediglich vereinzelte Vorkommen naturraumtypischer, erlebniswirksamer Landschaftselemente; ausgeräumte, monotone Landschaft

Ergänzend dazu ist für die Beurteilung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen die Empfindlichkeit der Landschaftsbildeinheiten gegenüber vorhabenbedingten Wirkungen von Bedeutung. Je nach Charakter und Ausstattung mit Strukturelementen sind Landschaften unterschiedlich empfindlich gegenüber Landschaftsveränderungen. Visuelle Wirkungen sind in offenen, wenig gegliederten Landschaften i. d. R. weithin sichtbarer und damit wirksamer als in strukturreichen, stark gegliederten Landschaften. Auch Geräusche oder Gerüche beeinflussen in einem mehr oder weniger großen Raum um ihren Entstehungsort die Landschaftswahrnehmung (NOHL 1993). Bei der Bewertung der Empfindlichkeit spielt bereits auch die Lage und Entfernung zum Vorhaben eine wesentliche Rolle. So nimmt die Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben mit zunehmender Entfernung ab. Außerdem können trennende bzw. vorgelagerte Nutzungen, Gebäude und Strukturen aufgrund von sichtverschattenden Wirkungen dazu führen, dass kaum eine Wahrnehmbarkeit des Vorhabens gegeben ist. Bereiche mit deutlicher Minderung der Wahrnehmbarkeit können daher, selbst

wenn es sich um hochwertige Landschaftsbereiche handelt, als unempfindlich gegenüber dem Vorhaben eingestuft werden.

Die Bewertung der Empfindlichkeit im Rahmen der Planung der A 26 ist also eine rein vorhabenbezogene Bewertung, die unmittelbar mit den vorhabenspezifischen Wirkungen zusammenhängt und damit bereits Bezug nimmt auf die Auswirkungsprognose in Kap 5.6.2.

Eine Landschaftsbildeinheit mit einem hohen ästhetischen Eigenwert und einer sehr hohen Empfindlichkeit ist innerhalb des Untersuchungsgebietes das Landschaftsbildensemble Moorburg mit dörflich geprägter Bebauung und angeschlossenen landwirtschaftlichen Flächennutzungen. Es handelt sich um ein Marschhufendorf, bei dem aufgrund der überwiegend typischen Bebauung, der Wegeführungen, alten Deichlinie und der angeschlossenen Grünlandflächen mit einem ausgeprägten Graben- und Wettersystem noch viel von dem ursprünglichen Charakter vorhanden ist und der kulturhistorische Bezug erkennbar ist. Das charakteristische Umfeld ist aufgrund der umgebenden vielfältigen Vorbelastungen bereits sehr stark reduziert. Die Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Flächenverlusten und Zerschneidungswirkungen ist wegen des kulturhistorischen Zusammenhangs und der Offenheit jedoch sehr hoch. In die Landschaftsbildeinheit werden auch die Gehölzbestände im Norden und Osten von Moorburg einbezogen, die Eingrünungsfunktionen gegenüber den Hafennutzungen übernehmen. Im Bereich Moorburg sind großflächig Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen.

Südlich von Moorburg, südlich des Fürstenmoordamms und des Moorburger Bogens befinden sich Grünflächen und Kleingärten von Bostelbek-Radeland. Wegen ihrer anthropogenen Überprägung ist ihnen bezüglich der oben dargestellten Bewertungskriterien allenfalls eine mittlere Bedeutung zuzuweisen. Aufgrund des Siedlungszusammenhangs in einem ansonsten weitgehend industriell geprägten Bereich kommt ihnen jedoch bezüglich der landschaftsbezogenen Erholungsfunktionen eine besondere Bedeutung zu (siehe nachfolgendes Kap.). Die Empfindlichkeit gegenüber dem Vorhaben ist als mittel einzustufen, denn das Kompensationsvermögen gegenüber visuellen Veränderungen ist groß.

Weiter südlich sind mit den Waldgebieten der Harburger Berge und Meyers Park sehr hochwertige Landschaftsbildeinheiten vorhanden. Aufgrund der Entfernung und zwischen- gelagerter Vorbelastungen (Bundestraße 73, Bahnlinien, Fürstenmoordamm und Moorburger Bogen, Industrie- und Siedlungsflächen) und der geringen visuellen Transparenz von Waldgebieten ist die Empfindlichkeit jedoch gering.

Auch bei den Landschaftsbildeinheiten westlich der A 7, deren Bedeutung je nach Vorbelastung hoch bis mittel einzustufen ist, ist die Empfindlichkeit aufgrund der urbanen Prägung und auch aufgrund des zunehmenden Abstandes gering.

Eine besondere Betrachtung erfordert die Süderelbe-Achse mit Köhlbrand als wassergeprägte Freiraumachse. Die erheblichen Vorbelastungen durch Gewässerausbau, Hafennutzungen und Verkehrsanlagen sind verantwortlich für die mittlere Bedeutung der ansonsten

den Landschaftsraum maßgeblich prägenden Süderelbe. Neben der vorhandenen Kattwykbrücke ist auch die Neue Bahnbrücke Kattwyk als eine erhebliche Vorbelastung zu berücksichtigen. Rd. 3.500 m stromaufwärts wird die Süderelbe ebenfalls von einem ganzen Bündel aus Brücken gequert (Alte Harburger Elbbrücke, Brücke des 17. Juni, Brücke im Zuge der B4/75, Eisenbahnbrücke). Etwa in gleicher Entfernung stromabwärts befindet sich die Köhlbrandquerung. Zwischen den vorhandenen Brückenquerungen wird die ausgebaute Süderelbe durchgehend von den anliegenden Industrie- und Hafennutzungen geprägt. Als wassergeprägte Freiraumachse ist sie ein wesentliches Landschaftselement im Gesamt- raum, hat aufgrund der erheblichen Vorbelastungen jedoch nur eine mittlere Bedeutung. Die Empfindlichkeit der Süderelbe-Achse gegenüber der neuen Süderelbquerung der A 26 als zusätzliches, markantes Bauwerk ist aufgrund der bereits vorhandenen anthropogenen Überprägung sehr gering.

Im Bereich der wassergeprägten Freiraumachse des Reiherstiegs und östlich davon sind ebenfalls Hafen- und Industrienutzungen prägend. Auch die Bedeutung der Reiherstieg-Achse wird durch die erhebliche anthropogene Überprägung herabgesetzt. Die Empfindlichkeit der Landschaftsbildeinheit gegenüber dem Abschnitt 6b der A 26 ist aufgrund der Lage im Hafen sehr gering.

In der folgenden Tabelle sind die als Landschaftsbildeinheiten abgegrenzten Freiräume und Freiraumachsen mit der entsprechenden Bewertung aufgeführt. Die räumliche Abgrenzung geht aus der Anlage 6 hervor.

Tab. 13 Übersicht Landschaftsbildeinheiten im Planungsraum

Nr.	Bezeichnung
1	Landschaftsbildensemble Moorburg mit dörflich geprägter Bebauung und angeschlossenen landwirtschaftlichen Flächennutzungen
2	Süderelbe und Köhlbrand
3	Reiherstieg und Rethe
4	Hügel Altenwerder
5	Fürstenmoor
6	Grünflächen und Kleingärten Bostelbek-Radeland
7	Waldgebiet Harburger Berge mit Meyers Park
8	Marschhufenbebauung von Moorburg westlich der A 7
9	Alte Süderelbe
10	Halboffenes Grünlandgebiet zwischen A 7 und Hafenbahn
11	Offenes Grünlandgebiet westlich der Hafenbahn
12	Obstanbaugebiete des östlichen Alten Landes
13	Wilhelmsburger Inselpark

Tab. 14 Beschreibung und Bewertung der Landschaftsbildeinheiten

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung und Bewertung
1	Landschaftsbildensemble Moorborg mit dörflich geprägter Bebauung und angeschlossenen landwirtschaftlichen Flächennutzungen	Marschhufendorf, bei dem aufgrund der überwiegend typischen Bebauung, der Wegeführungen, alten Deichlinie und der angeschlossenen Grünlandflächen mit einem ausgeprägten Graben- und Wettersystem noch viel von dem ursprünglichen Charakter vorhanden und der kulturhistorische Bezug erkennbar ist. Das charakteristische Umfeld ist aufgrund der umgebenden vielfältigen Vorbelastungen bereits sehr stark reduziert. Aufgrund der Vorbelastungen ist die Bedeutung etwas eingeschränkt, die Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Flächenverlusten und Zerschneidungswirkungen wegen des kulturhistorischen Zusammenhangs und der Offenheit jedoch sehr hoch. In die Landschaftsbildeinheit werden auch die Gehölzbestände im Norden und Osten von Moorborg einbezogen, die Eingrünungsfunktionen gegenüber den Hafennutzungen übernehmen. Bedeutung: hoch Empfindlichkeit: sehr hoch
2	Süderelbe	Wassergeprägte Freiraumachse der Süderelbe mit Köhlbrand mit einer besonderen landschaftsräumlichen Bedeutung. Durch Hafennutzung geprägte Wasserstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion. Grünstrukturen nur lokal, i. d. R. handelt es sich dabei um schmale Ufergehölzsäume auf befestigten Uferböschungen. Die Köhlbrandbrücke (als vorhandene Großbrücke) und die Containerbrücken des CTA haben mittlerweile Wahrzeichenfunktion für Hamburg. Die erheblichen Vorbelastungen durch Gewässerausbau, Hafennutzungen und Verkehrsanlagen sind verantwortlich für die mittlere Bedeutung der ansonsten den Landschaftsraum maßgeblich prägenden Süderelbe. Neben der vorhandenen Kattwykbrücke ist auch die Neue Bahnbrücke Kattwyk als eine erhebliche Vorbelastung vorzusetzen. Die Empfindlichkeit gegenüber den zusätzlichen vorhabenbedingten Wirkungen der A 26 ist aufgrund der Vorbelastungen gering. Bedeutung: mittel Empfindlichkeit: sehr gering
3	Reiherstieg und Rethe	Die wassergeprägte Freiraumachse des Reiherstiegs einschließlich der Rethe wird nur randlich durch das Untersuchungsgebiet der A 26 Abschnitt 6b tangiert. Der Bereich wird im Übrigen durch Hafen- und Industrienutzungen geprägt. Bedeutung: mittel Empfindlichkeit: sehr gering
4	Hügel Altenwerder	Bei dem sogenannten „Hügel“ Altenwerder handelt es sich um eine künstliche, für das Elbtal untypische Geländeauffüllung südlich des Containerterminals Altenwerder. Er wurde als Kompensationsfläche angelegt und wird mittlerweile von strukturreichen und naturnahen Elementen geprägt, allerdings überwiegend junge Entwicklungsstadien. Als untypische Landschaftsform im Elbtal hat der Bereich trotz Eingrünung nur eine geringe Bedeutung. Die Empfindlichkeit gegenüber vorhabenbedingten Wirkungen der A 26 sind sehr gering. Bedeutung: gering Empfindlichkeit: sehr gering

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung und Bewertung
5	Fürstenmoor	Die noch weitgehend naturbestimmten Freiflächen südlich des Fürstenmoordamms sind sehr stark vorbelastet und isoliert durch umgebende Verkehrsachsen und Gewerbenutzung. Bedeutung und Empfindlichkeit sind daher herabgesetzt. Bedeutung: mittel Empfindlichkeit: gering
6	Grünflächen und Kleingärten Bostelbek-Radeland	Kleingartenanlagen und ergänzende Grünflächen südlich des Moorburger Bogens bzw. des Fürstenmoordamms. Wegen der bereits starken urbanen Prägung im Vergleich zu Moorburg und der geringeren Bindung der Strukturen an den Landschaftsraum sind der kulturhistorische Bezug und die Bedeutung deutlich herabgesetzt. Das Kompensationsvermögen bei visuellen Veränderungen ist demgegenüber groß, weshalb die Empfindlichkeit gegenüber dem Abschnitt 6b der A 26 gering eingestuft wird. Bedeutung: mittel Empfindlichkeit: gering
7	Waldgebiet Harburger Berge mit Meyers Park	Südlich der Stader Straße (B 73) beginnt dieses große, zusammenhängende Waldgebiet, das sich schon allein durch das markante Relief deutlich vom Elbtal unterscheidet. Als Vorbelastung sind die A 7 und tw. in Randbereichen vorhandene Bebauungen zu nennen. Die Bedeutung ist sehr hoch, die Empfindlichkeit gegenüber der A 26 jedoch sehr gering. Bedeutung: sehr hoch Empfindlichkeit: gering
8	Marschhufenbebauung von Moorburg westlich der A 7	Die Marschhufen- bzw. Deichrandbebauung ist differenziert zu bewerten in Abhängigkeit von der Eigenart der dazugehörigen historischen Kulturlandschaft und dem Zusammenhang mit charakteristischen Nutzungen (Grünland, Obstbau) und weitgehend intakten Beetgrabenstrukturen. Im Bereich von Hinterdeich und östlich davon nehmen Wertigkeiten im Vergleich zur Bebauung weiter westlich ab, da dort historische Strukturen und Zusammenhänge zwischen Bebauung und Nutzung tw. aufgelöst sind und eine stärkere Durchmischung mit anderen Landschaftselementen vorliegt. Aufgrund des Abstandes und vorhandener Vorbelastungen ist die Empfindlichkeit gegenüber dem Abschnitt 6b der A 26 jedoch gering. Bedeutung: mittel bis hoch Empfindlichkeit: gering
9	Alte Süderelbe	Aufgrund des naturnahen und vielfältigen Eindrucks und des hohen Anteils von Gehölzstrukturen hat dieser Bereich nördlich des Moorburger Elbdeichs eine hohe Bedeutung. Die Gehölzstrukturen dort haben für die Bebauung am Moorburger Elbdeich ein hohes Abschirmungsvermögen in Bezug auf die nördlich beginnende Hafennutzung und die A 7. Die Empfindlichkeit gegenüber vorhabenbedingten Wirkungen des Abschnitts 6b der A 26 sind jedoch sehr gering. Bedeutung: hoch Empfindlichkeit: sehr gering

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung und Bewertung
10	Halboffenes Grünlandgebiet zwischen A 7 und Hafenbahn	Begrenzt und gleichzeitig geprägt von Verkehrswegen und deren Wirkungen ist im Umfeld des HEW Abspannwerkes ein recht vielfältiges Mosaik aus Grünland, Hochstauden- und Sukzessionsflächen sowie Wald- und Gehölzstrukturen ausgeprägt. In diesem Bereich wird von Westen die planfestgestellte A 26-West mit einem Autobahndreieck an die A 7 anschließen. Aufgrund der bestehenden erheblichen Vorbelastungen und das zukünftige Autobahndreieck ist die Bedeutung bereits deutlich eingeschränkt. Die Empfindlichkeit gegenüber visuellen Wirkungen durch den Abschnitt 6b der A 26 ist sehr gering. Bedeutung: mittel Empfindlichkeit: sehr gering
11	Offenes Grünlandgebiet westlich der Hafenbahn	Offene landwirtschaftliche Kulturlandschaft mit hohem Grünlandanteil und ausgeprägtem Graben- und Wettersystem. In diesem Bereich wird von Westen die planfestgestellte A 26-West zum Autobahndreieck Richtung A 7 verlaufen. Zusätzlich stellen vorhandene Freileitungen eine Vorbelastung dar. Aufgrund der bestehenden erheblichen Vorbelastungen und die zukünftige A 26-West ist die Bedeutung eingeschränkt. Die Empfindlichkeit gegenüber visuellen Wirkungen durch den Abschnitt 6b der A 26 ist aufgrund der Abstände sowie der dazwischenliegenden Vorbelastungen gering. Bedeutung: hoch Empfindlichkeit: gering
12	Obstanbaugebiete des östlichen Alten Landes	Bei den Obstanbaugebieten östlich Hinterdeich handelt es sich um das sogenannte Grenzland. Gegenüber den weiter westlich anschließenden Flächen des Alten Landes sind die Landschaftsbildfunktionen etwas abzustufen, aber dennoch als hoch zu bewerten. Es fehlt dort die großräumige Erlebbarkeit als wesentlicher Faktor. Historische Strukturen und Zusammenhänge zwischen Bebauung und Nutzung sind vor dem Hintergrund der etwas anderen historischen Entstehung jedoch ebenso vorhanden. Die Empfindlichkeit gegenüber dem Abschnitt 6b der A 26 ist jedoch sehr gering. Dies liegt an dem großen Abstand und der erheblichen anthropogenen Prägung der dazwischen liegenden Flächen. Bedeutung: hoch Empfindlichkeit: sehr gering
13	Wilhelmsburger Inselpark	Der Wilhelmsburger Inselpark hat als Landschaftsbildeinheit eine mittlere bis hohe Bedeutung. Die Empfindlichkeit gegenüber dem Abschnitt 6b der A 26 ist aufgrund seiner Lage östlich des Hafens und der dazwischen liegenden, intensiven Bebauung sehr gering. Der Abstand zur Süderelbquerung der A 26 beträgt rd. 2,5 km. Bedeutung: mittel bis hoch Empfindlichkeit: sehr gering



Abb. 7 **Landschaftsbildensembles Moorburg Kattwykbrücke (Aufnahme 2008, Kraftwerk Moorburg noch im Bau)**



Abb. 8 **Südereibe-Achse Richtung Osten mit Kattwykbrücke (Aufnahme 2008, Kraftwerk Moorburg noch im Bau)**



Abb. 9 **Süderelbe-Achse Richtung Norden (Aufnahme 2008, Kraftwerk Moorburg noch im Bau)**



Abb. 10 **Die Süderelbe im Bereich Kattwykbrücke 2018, die Neue Bahnbrücke Kattwyk (NBK) befindet sich im Bau (Quelle: www.geoportal-hamburg.de)**



Abb. 11 Reiherstieg-Achse und Hafenbahnhof Hohe Schaar (2008)

Landschaftsbezogene Erholungsfunktionen

Hervorzuheben ist vor allem die Bedeutung der im Landschaftsprogramm dargestellten Landschaftsachsen sowie des 2. Grünen Rings innerhalb des Freiraumverbundsystems von Hamburg. Auch wenn sich diese Bereiche aufgrund ihrer Qualität und Struktur nicht immer selbst für Erholungsnutzungen eignen, so haben sie jedoch im gesamten Freiraumverbundsystem eine besondere Bedeutung als Verbindungsstruktur zwischen den Siedlungsgebieten und Erholungsgebieten. Unter diesem Gesichtspunkt ergänzen auch die sogenannten Grüne-Wege-Verbindungen das Freiraumverbundsystem. Die vorhandenen Grünstrukturen und prägenden Landschaftselemente entlang dieser Wege-Verbindungen sind ebenfalls von besonderer Bedeutung.

Konflikte der A 26 mit dem 2. Grünen Ring südlich von Moorburg beschränken sich auf den Abschnitt 6a. Im Zusammenhang mit der A 26 Abschnitt 6a sind daher auch umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen im 2. Grünen Ring südlich von Moorburg vorgesehen. Durch den Abschnitt 6b ist der 2. Grüne Ring Hamburgs im Süden von Moorburg nicht betroffen, da die Autobahn nach Norden zur Süderelbe verläuft und dabei keine naturbestimmten Freiflächen berührt, sondern nur die Entwässerungsfelder Moorburg-Ost. Der 2. Grüne Ring setzt sich südlich des Moorburger Bogens mit den Grünflächen und Kleingärten im Bereich Bostelbek-Radeland fort in Richtung Waldgebiet Harburger Berge und Meyers Park. Westlich der A 7 verläuft er entlang des Moorburger Hinterdeichs und der Moorburger Landscheide zunächst Richtung Westen und knickt dann nach Norden ab.

Eine Relevanz für den Abschnitt 6b haben jedoch die Landschaftsachse Süderelbe und die Grüne-Wege-Verbindung entlang des Kattwykdamms, wobei auch in diesen Bereichen die Landschaftsbildfunktionen aufgrund der urbanen Prägung bereits erheblich eingeschränkt ist.

Die Empfindlichkeit der landschaftsbezogenen Erholungsfunktionen wird einzelfallbezogen im Rahmen der Darstellung der Umweltauswirkungen beurteilt.



Abb. 12 Blick vom Moorburger Hinterdeich Richtung Osten, deutlich erkennbar die Dampfschwaden vom Kraftwerk Moorburg, links im Bild wird zukünftig die planfestgestellte A 26-West verlaufen (Foto Februar 2019)



Abb. 13 Blick vom Moorburger Hinterdeich Richtung Norden, im Hintergrund die Krananlagen des CTA, durch das Bild wird zukünftig die planfestgestellte A 26-West verlaufen (Foto Juni 2016)

5.6.2 Umweltauswirkungen

Die neue Süderelbquerung wird das markanteste Bauwerk im Verlauf der geplanten A 26 darstellen. Daher werden in Bezug auf die Schrägseilbrücke mit den zwei Stützmasten und einer Gesamthöhe von ca. 140 m im Rahmen dieses UVP-Berichts sowie dem LBP (Unterlage 19.1) auch mögliche Fernwirkungen beurteilt. Wie bereits zuvor erläutert, wurde die Landschaftsbildsituation dazu weiträumig in einem Umkreis bis zu 3.500 m um die geplante Süderelbquerung analysiert. Bereits im Ergebnis der Bestandsaufnahme und -bewertung wird jedoch auch deutlich, dass ein Großteil der umgebenden Bereiche als unempfindlich gegenüber den Wirkungen des Abschnitts 6b der A 26 und die dazugehörige Süderelbquerung sind.



Abb. 14 Visualisierung der geplanten Süderelbquerung, daneben die Kattwykbrücke und die neue Bahnbrücke Kattwyk

Die nachfolgende Ermittlung der Umweltauswirkungen widmet sich vor allem den Bereichen, in denen es aufgrund der Bestandssituation und der räumlichen Verhältnisse zu erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kommen kann. Auf Hafen-, Industrie- und Gewerbeflächen sowie Landschaftsbildeinheiten mit einer geringen oder sehr geringen vorhabenbedingten Empfindlichkeit wird nicht noch einmal näher eingegangen. Für den gesamten Trassenverlauf auf der Hohen Schaar lassen sich erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes daher auch pauschal ausschließen. Sicher führt die A 26 auch dort zu Veränderungen der Situation, dies betrifft allerdings das Stadtbild im Hafengebiet. Zu dicht bewohnten und stark frequentierten Innenstadtbereichen Hamburgs hat die neue Brücke einen sehr großen Abstand.

Trotz der erheblichen Vorbelastungen und der weitgehenden Überprägung der Landschaft in weiten Bereichen des Untersuchungsraumes sind vor allem im Umfeld der Ortschaft Moorburg Auswirkungen auf maßgebliche Landschaftsbildfunktionen und landschaftsgebundene Erholungsfunktionen möglich. Für die Auswirkungsprognose wurden mit Hilfe eines 3D-Echtzeitmodells sowie Fotomontagen für ausgewählte Standorte insbesondere für den Bereich Moorburg mögliche visuelle Wirkungen der A 26 näher analysiert.

Die von der A 26 ausgehenden Wirkungen und Konflikte werden nachfolgend abschnittsweise diskutiert:

- für die Vorlandbrücke West,
- den Dammkörper auf den Entwässerungsfeldern Moorburg-Ost und
- die Schrägseilbrücke der Süderelbquerung.

Die Ortschaft Moorbург ist bereits im Bestand von Hafen-, Industrie- und Verkehrsanlagen umgeben. Allerdings sind diese aufgrund vorhandener Abstände und tw. breite, dichte Gehölzpflanzungen innerhalb der Ortslage visuell nur eingeschränkt wahrnehmbar. Von Teilbereichen in Moorbург aus sichtbare Vorbelastungen sind aufgrund der Höhe der baulichen Anlagen das Kraftwerk Moorbург und vorhandene Freileitungen. Die Entwässerungsfelder im Norden und Osten sind dagegen durch dichte Gehölzanpflanzungen sowie den Hauptdeich optisch abgeschirmt.

Durch die Fremdkörperwirkung der Autobahntrasse, insbesondere durch die Vorlandbrücke West, kommt es im Osten von Moorbург zu einer weiteren Überformung des überwiegend bereits erheblich vorbelasteten Landschaftsbildes. Aufgrund der erforderlichen Achs- und Gradientenlage der Autobahn wird die Vorlandbrücke West der A 26 von Moorburg aus wahrnehmbar sein und zu erheblichen Eingriffen in das dortige Landschaftsbild führen. Maßgeblich sind dabei neben visuellen Wirkungen auch akustische Wirkungen. Bezüglich der visuellen Wirkungen werden die vorhandenen Gehölzstrukturen im Osten von Moorburg teilweise sehr gute sichtverschattende Wirkungen haben. Die akustische Wahrnehmung wird durch geplante Lärmschutzmaßnahmen gemindert. Die Fahrbahnhöhe der Vorlandbrücke beträgt über der Straßenkreuzung Moorburger Hauptdeich/Moorburger Elbdeich/Moorburger Schanze rd. 28 m NN zuzüglich einer 2,50 m hohen Lärmschutzwand (siehe Abb. 16).



Abb. 15 Blick vom Anfang Moorburger Elbdeich Richtung Kattwykbrücke ohne A 26



Abb. 16 Blick vom Anfang Moorburger Elbdeich Richtung Kattwykbrücke mit A 26 (Fotomontage)

Der Abstand der A 26 zur St.-Maria-Magdalena Kirche in Moorburg beträgt rd. 200 m. Allerdings wird sich die A 26 von dort optisch nicht erheblich auswirken, wie die folgende Visualisierung verdeutlicht. Die A 26 ist in der Fotomontage (Abb. 18) aufgrund vorhandener Gehölze nicht zu sehen. Die wesentliche Veränderung ist die Verlagerung der 380-kV-Leitung (rechter Bildrand) weiter weg von der Ortslage, die bereits im Zuge des Abschnitts 6a der A 26 erfolgt.

Die beiden Abbildungen vom Standort Moorburger Elbdeich innerhalb der Ortslage Moorburg (Abb. 19 und Abb. 20) verdeutlichen, wie stark die abschirmenden Wirkungen durch Gehölze und Bebauung auch innerhalb der Ortslage zum Teil sind. Von der A 26 ist in der Fotomontage (Abb. 20) nur die Lärmschutzwand auf der Vorlandbrücke West zu sehen. Das übrige Bauwerk ist aufgrund von sichtverschattenden Häusern und Gehölzen nicht sichtbar.



Abb. 17 Blick vom Friedhof Richtung Kraftwerk Moorburg ohne A 26



Abb. 18 Blick vom Friedhof Richtung Kraftwerk Moorburg mit A 26 (Fotomontage)



Abb. 19 Blick vom Moorburger Elbdeich weiter westlich Richtung Kraftwerk Moorburg ohne A 26



Abb. 20 Blick vom Moorburger Elbdeich weiter westlich Richtung Kraftwerk Moorburg mit A 26 (Fotomontage, der Pfeil kennzeichnet die Lärmschutzwand auf der A 26)



Abb. 21 Blick vom Moorburger Elbdeich Richtung Kraftwerk Moorburg im unbelaubten Zustand (Februar 2019), man erkennt auch im Winter die sichtverschattende Wirkung der Gehölze nördlich der Ortslage (linker Bildrand)

Durch landschaftspflegerische Maßnahmen lassen sich die von der Vorlandbrücke verursachten Eingriffe in das Landschaftsbild nicht minimieren. Eine Minimierung von Beeinträchtigungen kann in dem Bereich allein durch die vorgesehenen konstruktiven und architektonischen Maßnahmen erreicht werden, indem z. B. die Feldweiten des Bauwerks möglichst optimiert werden, so dass das Bauwerk optisch durchlässiger und möglichst ansprechend wirkt (vgl. Unterlage 19.1, Kap. 3.1 und 4.2.1).

Südlich der Vorlandbrücke stellt der neue Autobahndamm, der gleichzeitig die verlegte Deichlinie des Moorburger Hauptdeichs darstellt, eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar. Der Dammkörper führt vollständig über Flächen der Entwässerungsfelder Moorburg Ost, die in diesen Bereichen und westlich der zukünftigen Autobahn stillgelegt werden. In dem Abschnitt sorgt der waldartige Gehölzstreifen zwischen Moorburg und dem Moorburger Hauptdeich für eine Sichtverschattung in Richtung Ortschaft. Zurzeit wird der Gehölzbestand noch durch eine 380-kV-Leitung überspannt. Diese Leitung muss im Zuge des Abschnitts 6a der A 26 verlegt werden. Durch den Rückbau der Leitung in der vorhandenen Trasse entfallen Wuchshöhenbeschränkungen für den Gehölzbestand, was sich positiv auf die Eingrünungsfunktionen für Moorburg auswirkt.

Trotz dieser Maßnahmen sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in den siedlungsnahen Freiräumen von Moorburg und Bostelbek und den dort verlaufenden 2. Grünen Ring durch den Damm nicht auszuschließen. Um Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu vermeiden bzw. zu reduzieren, sollen die Möglichkeiten für eine Eingrünung der Trasse in diesem Bereich genutzt werden. Auf der westlichen Dammböschung

der A 26 (der Binnenseite) kann dies durch eine dichte Gehölzpflanzung erreicht werden. Die Wasserseite des Damms kann aus Hochwasserschutzgründen nicht bepflanzt werden. Dort werden aber die Möglichkeiten vorgelagerter Gehölzpflanzungen genutzt, um den Damm auch für mögliche Blickbeziehungen Richtung Süden einzugrünen.

Die neue Süderelbquerung wird ggf. ebenfalls noch teilweise von Moorburg aus sichtbar sein. Überwiegend wird die visuelle Wahrnehmbarkeit jedoch durch die breiten Gehölzpflanzungen nördlich von Moorburg eingeschränkt. Aufgrund des aufwändigen architektonischen Konzeptes und der Gestaltung als Schrägseilbrücke ist außerdem davon auszugehen, dass die neue Süderelbquerung als herausragendes stadtbildprägendes Bauwerk vergleichbar mit der Köhlbrandbrücke zukünftig eine Wahrzeichenfunktion für Hamburg übernimmt. Da sich das Bauwerk zudem bereits vollständig im Hafengebiet und in direkter Nachbarschaft zur Kattwykbrücke und der neuen Bahnbrücke Kattwyk befindet – also schon innerhalb des Hafengebietes und nicht mehr in der freien Landschaft – stellt die Süderelbquerung keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar.

Dies gilt auch für die Fernwirkungen der Brücke. Es besteht eine weitreichendere visuelle Wahrnehmbarkeit aus Richtung Süden (2. Grüner Ring, Bostelbek, Radeland, Harburger Berge) und auch aus Richtung Westen (offene Grünlandgebiete westlich der A 7 (2. Grüner Ring, Moorgürtel, östliches Altes Land). Von diesen Bereichen aus gesehen wird sich die neue Süderelbquerung jedoch nur als ein zusätzliches Bauwerk in die bereits bestehende Hafen- und Industriekulisse einfügen. Das heißt, vom Umland aus gesehen wird sich lediglich die bereits bestehende städtische Kulisse verändern, indem ein Bauwerk ergänzt wird – es kommt jedoch nicht zu erheblichen visuellen Veränderungen im Umland selbst. Eine singuläre Wirkung der neuen Süderelbquerung ist aufgrund der unmittelbaren Nähe des Bauwerks zum Kraftwerk Moorburg, der Kattwykbrücke und der neuen Bahnbrücke Kattwyk, Windkraftanlagen und Freileitungsmasten, Krananlagen des CTA etc. ausgeschlossen. Die Brücke wird vom Umland aus immer nur im Kontext der übrigen Bebauung wahrnehmbar sein. Erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild und landschaftsgebundene Erholungsfunktionen im Umland sind daher eindeutig ausgeschlossen.



Abb. 22 Blick von der Haltestelle Moorburger Elbdeich 273 Richtung Osten (Februar 2019), selbst im Winter ist das Kraftwerk aufgrund der sichtverschattenden Wirkung der Gehölze nicht zu sehen



Abb. 23 Visualisierung aus dem 3D-Echtzeitmodell: Perspektive in etwa von der Haltestelle Moorburger Elbdeich 273 ohne sichtverschattende Gehölze und Gebäude; zur Verdeutlichung, wie sich die Brücke in die übrigen vertikalen Bauwerke im Hafen einfügt



Abb. 24 Blick vom Moorburger Elbdeich Höhe Einfahrt Entwässerungsfelder Moorburg-Mitte Richtung Osten (Februar 2019), das rd. 2 km entfernte Kraftwerk an sich ist kaum sichtbar, nur die Dampfschwaden sind sehr gut erkennbar

Im Bereich der Hohen Schaar führt die A 26 zum Verlust von Gehölzstrukturen entlang des Kattwykdamms. Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind in dem industriell geprägten Hafengebiet durch die Autobahn ausgeschlossen. Die entlang des Kattwykdamms verlaufende „Grüne-Wege-Verbindung“ gemäß Landschaftsprogramm bleibt als Rad- und Fußwegeverbindung erhalten, der Anteil von Grünstrukturen wird jedoch dauerhaft reduziert. Eine erhebliche Beeinträchtigung landschaftsgebundener Erholungsfunktionen ist damit nicht verbunden, da die Rad- und Fußwegeverbindung bereits im Bestand extremen Vorbelastungen durch den Hafenbetrieb ausgesetzt ist und der Wegeverbindung eine reine Verbindungsfunktion ohne Aufenthaltsqualität zukommt (s. Unterlage 19.1, Kap. 4.3.6).

5.7 Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

5.7.1 Bestand

Innerhalb der Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter werden vorhandene Baudenkmäler und geschützte Ensembles gemäß Denkmalkartierung (FHH 2019, Stand 2012) sowie Bodendenkmäler gemäß dem verfügbaren Datensatz des Archäologischen Museums Hamburg (FHH 2019, Stand 2012) berücksichtigt.

In Moorburg sind demnach mehrere Boden- und Baudenkmäler sowie geschützte Ensembles vorhanden (siehe folgende Tabelle).

Tab. 15 Boden- und Baudenkmäler sowie geschützte Ensembles im Untersuchungsgebiet

Bezeichnung	FIS ID Denkmalinfor- mations- system FHH	Typ	Alter
Bodendenkmäler			
Moorburg Fundplatz Nr. 2	1764	Kirchhof	Mittelalter bis Neuzeit
Moorburg Fundplatz Nr. 3	1765	Wurt	Neuzeit
Moorburg Fundplatz Nr. 40	1797	Siedlung	Mittelalter bis Neuzeit
Baudenkmäler			
Kirche St. Maria Magdalena	24338	Kirchengebäude	1684-1688, 1878/1879
Pastorat Moorburger Elbdeich 129	24342	Pastorat	1881-1887
Kate Nehusweg 1	23057	Kate	ab 18 Jh.
Wohngebäude Moor- burger Burgweg 13	24339	Wohnen	1906
Wohngebäude Moor- burger Burgweg 16	24341	Wohnen	um 1900
Wohngebäude Moor- burger Burgweg 2	24340	Wohnen	um 1895
Ensembles			
Kirche St. Maria Magdalena und Fried- hof in Moorburg	31044	Kirche und Friedhof	
Wohngebäude Moor- burger Burgweg 13 und 16	31045	Wohnen	

Im Bereich des Untersuchungsgebietes befinden sich drei Bodendenkmäler. Es handelt sich um Flächen in Moorburg. Der ehemalige Kirchhof im Süden von Moorburg (Moorburg Fundplatz Nr. 2) ist noch oberirdisch erkennbar anhand des kreisförmigen Grabenverlaufs. Südlich daran schließt das Bodendenkmal Nr. 40 an, bei dem es sich um einen alten Siedlungsplatz handelt. Die Wurt (Moorburg Fundplatz Nr. 3.) wird von dem Baudenkmal der Maria-Magdalenenkirche überlagert.

Eines der nächstgelegenen Baudenkmäler und zusammen mit dem Friedhof auch als Ensemble geschützt ist die Maria-Magdalenenkirche in Moorburg. Der Abstand zur Autobahntrasse beträgt rd. 200 m. Bei dem nächstgelegenen Baudenkmal handelt es sich um das Pastorat am Moorburger Elbdeich 129 (Abstand zur A 26 rd. 120 m). Zusätzlich sind im Bereich der Ortslage Moorburg eine Reihe von Bodendenkmälern vorhanden, z. B. der alte Kirchhof im Süden von Moorburg.

Innerhalb des geplanten Trassenverlaufs des Abschnitts 6b und den erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich jedoch keine Bau- oder Bodendenkmäler.

Die Lage der Baudenkmäler, Ensembles und Bodendenkmäler ist in der Anlage 1 und der Anlage 6 dargestellt.

5.7.2 Umweltauswirkungen

Eine direkte Betroffenheit von Baudenkmälern, Ensembles und bekannten Bodendenkmälern ist ausgeschlossen. Aufgrund der Hochlage der A 26 östlich der Ortslage Moorburg ist eine visuelle Wahrnehmung der A 26 von einzelnen Denkmalschutz-Objekten aus bei bestimmten Perspektiven möglich. Dies gilt auch für die Maria-Magdalenenkirche in Moorburg, wobei zwischen dem Baudenkmal bzw. dem Ensemble und der A 26 sichtverschattenden Gehölze vorhanden sind. Aufgrund der eingeschränkten Wahrnehmbarkeit der A 26 und der bestehenden Nähe zum Hafen- und Hafenerweiterungsgebiet sowie vorhandenen Verkehrsanlagen, wird die neue Autobahn nicht als erhebliche Beeinträchtigung der Denkmalschutz-Objekte eingestuft.

Das Risiko substanzieller Beeinträchtigungen einzelner Objekte durch baubedingte Wirkungen (z. B. Erschütterungen) muss ggf. im Zuge der Bauausführung vertieft fachgutachterlich beurteilt werden. Aufgrund grundsätzlich bestehender Möglichkeiten von bauzeitlichen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen werden Beeinträchtigungen von Objekten derzeit ausgeschlossen, zum diesbezüglich relevante Bautätigkeiten wie das Bohren für Gründungspfähle und das Setzen von Spundwänden nur kurzzeitig an einzelnen Standorten erforderlich wird und nicht entlang der gesamten Trasse.

Erhebliche Auswirkungen auf die Kulturlandschaft des Altes Landes westlich der A 7 entstehen durch den Abschnitt 6b der A 26 nicht. Es wird auf die Erläuterungen zum Schutzgut Landschaft verwiesen (Kap. 5.6.2).

5.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. An dieser Stelle sollen thematisch und räumlich vor allem nur die Komplexe herausgestellt werden, bei denen sehr starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen oder wo vorhabenbezogene Auswirkungen aufgrund der Beeinflussung eines oder mehrerer Umweltfaktoren eine Vielzahl erheblicher Folgewirkungen haben können (Wechselwirkungskomplexe).

Entsprechende Wechselwirkungskomplexe sind im Abschnitt 6b der A 26 aufgrund der urbanen Prägung und der Lage im Hafengebiet jedoch nicht ausgeprägt. Aufgrund der sehr starken Urbanisierung des Planungsraumes sind Wechselwirkungen zwischen einzelnen

Schutzgütern bzw. Bestandteilen des Naturhaushaltes nicht relevant. Die Biotop- und Nutzungsstrukturen sind nicht besonders empfindlich gegenüber vorhabenbedingten Einflüssen. Die Standortfaktoren (Boden, Wasser, Klima) sind bereits großflächig vorbelastet. Das ursprüngliche funktionale und ökologische Wirkungsgefüge ist bereits erheblich gestört.

6 Beschreibung grenzüberschreitender Auswirkungen

Grenzüberschreitende Auswirkungen sind bei der A 26 Hafenpassage Hamburg ausgeschlossen, da weder das Vorhaben noch dessen Wirkbereiche Nachbarstaaten der Bundesrepublik berühren.

7 Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

Eine direkte Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten ist ausgeschlossen. Im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens befinden sich keine FFH- und Vogelschutzgebiete, so dass substantielle Betroffenheiten entsprechender Schutzkategorien ausgeschlossen sind.

Die Betroffenheit der nächstgelegenen Natura 2000-Gebiet durch den Abschnitt 6b der A 26 wurde in separaten FFH-Vorprüfungen durch das Kieler Institut für Landschaftsökologie geprüft (vgl. Unterlage 19.4).

Geprüft wurden im Rahmen von Vorprüfungen mögliche Auswirkungen auf die FFH-Gebiete DE 2526-305 „Hamburger Unterelbe“, DE 2526-302 „Heuckenlock/ Schweenssand“, DE 2424-303 „Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe“ und das Europäische Vogelschutzgebiet DE 2524-402 „Moorgürtel“.

Aufgrund des Abstandes zwischen Vorhaben und den nächstgelegenen Schutzgebieten im großräumigen Umfeld sowie den dazwischen liegenden urban geprägten und teilweise störungsintensiven Nutzungen (Verkehrstrassen, Bahnanlagen, Hafen- und Gewerbeflächen, Siedlungsflächen) sind relevante vorhabenbedingte Wirkungen (etwa Licht, Lärm- und Stickstoffimmissionen) bis in die Schutzgebiete hinein ausgeschlossen. Dies gilt auch für mögliche Wirkungszusammenhänge über Wasser- und Luftpfade.

Für das europäische ökologische Netz „NATURA 2000“ stellt die Elbe insgesamt eine obligate und damit bedeutende Wanderstrecke für eine Reihe von Fisch- und Neunaugen-Arten dar, die als Erhaltungsziele in stromaufwärts gelegenen FFH-Gebieten im gesamten Einzugsbereich der Elbe gemeldet sind. Diese Verbindungsfunktion der Süderelbe zwischen verschiedenen Natura-2000-Gebieten (Funktion der Süderelbe als Wanderstrecke für Fischarten) wird vorhabenbedingt nicht beeinträchtigt. Anlagebedingt wird die ökologische Durchlässigkeit der Süderelbe für Fische durch die neue Süderelbbrücke der A 26 nicht beeinträchtigt. Unter der Berücksichtigung der bauzeitlichen Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz von Fischen ist auch baubedingt eine Betroffenheit FFH-relevanter Fisch-

und Neunaugenarten auszuzuschließen. Beeinträchtigungen von Vorkommen des Schierlingswasserfenchels innerhalb der Schutzgebiete sind nicht zu befürchten. Auswirkungen auf die FFH-Gebiete DE 2526-305 „Hamburger Unterelbe“, DE 2526-302 „Heuckenlock/Schweenssand“, DE 2424-303 „Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe“ sowie weitere Schutzgebiete entlang der Elbe sind daher insgesamt ausgeschlossen.

Auch bezüglich des Vogelschutzgebietes Moorgürtel können Auswirkungen durch den Abschnitt 6b der A 26 im Ergebnis der durchgeführten Vorprüfung ausgeschlossen werden. Populationsrelevante Beeinträchtigungen der für das Vogelschutzgebiet wertgebenden Vogelarten Wachtelkönig und Neuntöter sind in Verbindung mit dem Abschnitt 6b der A 26 eindeutig auszuschließen.

Im Rahmen des Maßnahmenkomplexes 7 sind Ausgleichsmaßnahmen für den Abschnitt 6b der A 26 im FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“ (DE 2526-304) und direkt angrenzend geplant (vgl. Kap. 5.2.4). Daher wurde auch für das Gebiet im Rahmen einer Vorprüfung beurteilt, ob es durch die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes kommen kann. Im Ergebnis kann dies ausgeschlossen werden (vgl. Unterlage 19.4).

Im Rahmen des Maßnahmenkomplexes 8 sind Ausgleichsmaßnahmen für den Abschnitt 6b der A 26 direkt angrenzend zu einer binnendeich liegenden Teilfläche des FFH-Gebietes „Borghorster Elblandschaft“ (DE 2527-303) geplant. Substantiell wird das Schutzgebiet nicht von den Maßnahmen berührt. Beeinträchtigungen des Schutzgebietes durch die Maßnahmen sind ausgeschlossen.

Damit werden insgesamt vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten (FFH- und Vogelschutzgebieten) und ihren maßgeblichen Wert- und Funktionselementen ausgeschlossen.

8 Beschreibung und Beurteilung der Auswirkungen auf besonders geschützte Arten

Innerhalb dieses UVP-Berichts wird bereits im Rahmen der Konfliktanalyse zum Schutzgut Tiere (s. Kap. 5.2.2) auf die vorhabenbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Arten eingegangen. In diesem Kapitel erfolgt daher lediglich eine Zusammenfassung der maßgeblichen Ergebnisse. Wie bereits bei Konfliktanalyse, basieren die nachfolgenden Angaben auf den Ergebnissen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (ASB, Unterlage 19.2).

Die im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags artbezogen durchgeführte Konfliktanalyse hat ergeben, dass unter Berücksichtigung der Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogenen CEF-Maßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG eintreten werden.

Folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Schutz und gegebenenfalls Umsetzung von Individuen des Schierlings-Wasserfenchel.
- Abendsegler, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus: Einschränkung des Zeitraums für Baumfällarbeiten.
- Breitflügelfledermaus, Mückenfledermaus, Zwergfledermaus: Einschränkung des Zeitraums für Gebäudeabrisse.
- Nordseeschnäpel: Schalldruckmindernde Maßnahmen bei Rammarbeiten.
- Brutvögel insgesamt: Minimierung des anlagebedingten Vogelschlags durch Markierung der Multifunktionswände.
- Blaukehlchen, Neuntöter, Feldlerche, Fitis, Flussregenpfeifer, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Mäusebussard, Nachtigall, Rauchschwalbe, Sturmmöwe, Teichralle, Wasserralle und alle anderen ungefährdeten Brutvogelarten (Gildearten): spezielle Bauzeitenregelungen.

Zur Vermeidung/Minderung der Beeinträchtigungen diverser Brutvogelarten (sieben Arten) sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vorgesehen, die sich kurzfristig im räumlichen Zusammenhang mit den betroffenen Populationen realisieren lassen und dazu führen, dass die ökologische Funktion der Lebensstätten durchgehend gewährleistet bleibt.

- Blaukehlchen: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Brutpaar im räumlichen Zusammenhang.
- Feldlerche: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Brutpaar im räumlichen Zusammenhang.
- Fitis: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Brutpaar im räumlichen Zusammenhang.
- Gartengrasmücke: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Brutpaar im räumlichen Zusammenhang.
- Gelbspötter: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für fünf Brutpaare im räumlichen Zusammenhang.
- Nachtigall: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für zwei Brutpaare im räumlichen Zusammenhang.
- Teichralle: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Brutpaar im räumlichen Zusammenhang.
- Wasserralle: Herrichtung einer geeigneten Ausgleichsfläche für ein Brutpaar im räumlichen Zusammenhang.

Durch die Maßnahmenpläne (Unterlage 9.2) und die Maßnahmenblätter (Unterlage 9.3) werden Art und Umfang der Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen verbindlich festgesetzt. So sind gemäß § 44 (5) Satz 2 BNatSchG trotz Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- oder

Ruhestätten die Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG (Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) nicht gegeben. Daher ist unter Berücksichtigung der Maßnahmen keine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG notwendig.

9 Vermeidung, Verminderung, Ausgleich und Ersatz von Umweltauswirkungen und Maßnahmen zur Überwachung

9.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Die Vermeidung von Beeinträchtigungen beginnt mit der Optimierung des straßenbautechnischen Entwurfs. Bauliche Vermeidungsmaßnahmen (z. B. Aufweitungen von Brückenbauwerken zur besseren ökologischen Durchgängigkeit) sind Bestandteil des straßentechnischen Entwurfs. In dem Zusammenhang ist auf folgende Planungsbestandteile bzw. Merkmale des Vorhabens hinzuweisen:

- Im Südwesten von Moorburg wurde die Gradienten so niedrig wie möglich gehalten, um Flächeninanspruchnahmen für Dammbauwerke auf das unbedingt erforderliche Maß zu reduzieren und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in Moorburg und im Bereich des südlich verlaufenden 2. Grünen Rings zu mindern.
- Der Dammkörper der A 26 wird im Südwesten von Moorburg mit dem zu verlegenden Moorburger Hauptdeich kombiniert. Die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen durch Bauwerke werden dadurch reduziert.
- Im Bereich der Vorlandbrücken und der Hochstraße im Hafen wurden die Feldweiten optimiert, um den Flächenbedarf für Stützbauwerke und Fundamente zu minimieren und optisch für eine große Durchlässigkeit zu sorgen.
- Für den Bau der A 26 werden überwiegend bereits vorbelastete Flächen in Anspruch genommen (Entwässerungsfelder Moorburg-Ost, Verkehrsflächen, Bahnflächen, Hafen-, Industrie- und Gewerbeflächen).
- Durch die teilweise erforderlichen Lärmschutzwände und multifunktionale Schutzwände (Windschutz, Überwurfschutz) verringern sich betriebsbedingte Belastungen (Lärm, Schadstoffe und tw. auch visuelle Reize).
- Im Rahmen der Entwässerungsplanung werden Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern und Grundwasser vermieden, z. B. durch die Anlage von Rückhaltesystemen mit Vorklärfunktionen (Bodenretentionsfilter).
- Für die erforderliche Teilstilllegung der Entwässerungsfelder Moorburg sind im Ergebnis einer geotechnischen Fachplanung spezielle Maßnahmen zum Schutz von Böden und Grundwasser vorgesehen.
- Bei den Grünungselementen, die die natürlichen Weichschichten durchstoßen (Gründungspfähle im Bereich der Entwässerungsfelder und Stützpfeiler der Hochstraße und der Süderelbquerung), sind spezielle technische Verfahren und Grünungselemente zu

wählen, um die hydraulische Trennung zwischen Grundwasser und Oberflächen- bzw. Stauwasser zu erhalten und Stofftransporte ins Grundwasser zu vermeiden.

Da diese Maßnahmen bereits fester Bestandteil des straßenbautechnischen Entwurfs sind, ist eine Aufnahme in den LBP als Vermeidungsmaßnahmen und eine Festschreibung über die Maßnahmenblätter und –pläne nicht erforderlich. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf die Vorhabenbeschreibung in Kap. 2 verwiesen.

Die während der Baudurchführung und tw. auch noch darüber hinaus vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen leiten sich vor allem aus dem LBP ab (s. Unterlage 19.1.1, Kap. 3.2 und 5.2.1). Sie dienen der Vermeidung von Beeinträchtigungen gemäß § 15 BNatSchG, dem allgemeinen Arten- und Biotopschutz (§ 39 BNatSchG) sowie der Vermeidung der Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. In der folgenden Tabelle sind die gemäß LBP vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen benannt.

Tab. 16 Vermeidungsmaßnahmen

Maßnahme Nr.	Bezeichnung	Lage
1.1 V_{CEF}	Bauzeitenbeschränkungen	gesamte Baustrecke
1.2 V	Tabuflächen und Schutzzäune	gesamte Baustrecke, im Bereich schutzwürdiger Biotopstrukturen, vorwiegend Gehölze
1.3 V	Einzelbaumschutz	• Umfeld Kattwykbrücke • Kattwykdamm • Hohe-Schaar-Straße
1.4 V_{CEF}	Schutz von Fischen in der Süderelbe	Süderelbe
1.5 V	Sicherung und Umsiedlung von Vegetationselementen der Trocken- und Magerrasen	Hohe Schaar
1.6 V	Umweltbaubegleitung	gesamte Baustrecke
1.7 V_{CEF}	Maßnahmen zur Minimierung des anlagebedingten Vogelschlagrisikos	gesamte Baustrecke
1.8 V_{CEF}	Schutzmaßnahmen für den Schierlings-Wasserfenchel (<i>Oenanthe conoides</i>)	Ufer der Süderelbe und sonstige tidebeeinflusste Uferbereiche im Eingriffsbereich (z. B. Hohe-Schaar-Hafen und altes Hafenbecken südlich des Kraftwerks Moorburg)

Im Rahmen des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie werden ergänzend Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers benannt. Im Zuge der Herstellung von Gründungselementen der in großen Teilen aufgeständerten Trasse werden bauzeitlich lokal die geringdurchlässigen natürlichen Deckschichten des Grundwasserleiters entfernt. Bei einer ggf. erforderlichen vorübergehenden Wasserhaltung ist durch den Einsatz entsprechend geeigneter Baustoffe ein nachteiliger Stoffeintrag in den Grundwasserleiter zu verhindern. Die Schutzfunktion ist nach Fertigstellung der Bauwerke durch Abdichten der Arbeitsräume wiederherzustellen (vgl. Unterlage 18.7, Kap. 8).

Darüber hinaus sind, ebenfalls als fester Bestandteil des Entwurfs, im Rahmen des LBP Maßnahmen zur Begrünung des Bauwerks vorgesehen, z. B. Ansaaten und Anpflanzungen auf Straßennebenflächen wie Böschungen, Anschlussstellen und Mittelstreifen. Aufgrund der überwiegenden Trassenführung auf Hochstraßen bzw. Brücken sind die Möglichkeiten von Eingrünungsmaßnahmen jedoch sehr eingeschränkt. Hervorzuheben ist jedoch die geplante teilweise Bepflanzung des Dammkörpers der A 26 vom Bauanfang bis zum Beginn der Vorlandbrücke West. Zur landschaftlichen Eingrünung des Autobahnbauwerks Richtung Moorburg wird auf der westlichen Böschung im Zuge der Maßnahme 2.6 G eine dichte Gehölzanpflanzungen aus einheimischen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Die östliche Dammböschung wird als Deich hergestellt und kann daher nicht bepflanzt werden (vgl. Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2.2).

9.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Da die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen multifunktional wirksam sind und überwiegend Ausgleichsfunktionen übernehmen, werden sie innerhalb dieses LBP als Ausgleichsmaßnahme benannt, auch wenn es sich bei einzelnen Funktionen im Sinne von § 15 BNatSchG ggf. um einen Ersatz betroffener Werte und Funktionen handelt. Maßnahmen, die reine Ersatzmaßnahmen im Sinne des BNatSchG darstellen, kommen daher im Rahmen dieser Planung nicht vor.

Bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen kann räumlich in trassennahe und trassenferne (externe) Ausgleichsmaßnahmen differenziert werden. Zudem ist ein Teil der Maßnahmen aus artenschutzrechtlichen Gründen vorgezogen umzusetzen, sogenannte CEF-Maßnahmen vor dem Hintergrund der artenschutzrechtlichen Regelungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG (vgl. Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2.3).

Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird das Ziel eines trassennahen Ausgleichs im räumlich-funktionalen Zusammenhang verfolgt. Entsiegelungen sind aufgrund der Lage im Hafengebiet und Folgenutzungen durch Gewerbe und Verkehr nur in geringem Umfang möglich. Einzelbaumverluste werden jedoch durch Neupflanzungen von Einzelbäumen auf der Hohen Schaar sowie in einem Teilbereich der stillgelegten Entwässerungsfelder Moorburg-Ost kompensiert. Zusätzlich mit weiteren Gehölzpflanzungen im Zuge der Gestaltungsmaßnahmen (s. o.) haben die Maßnahmen Ausgleichsfunktionen für das Landschaftsbild in Moorburg und im Verlauf der „Grünen-Wege-Verbindung“ durch den Hamburger Hafen. Auf einer weiteren Teilfläche der stillgelegten Entwässerungsfelder Moorburg-Ost werden Verluste von gesetzlich geschützten Trocken- und Magerrasen ausgeglichen. Zur Übersicht werden die geplanten Ausgleichsmaßnahmen nachfolgend dargestellt. Für Details wird auf die Maßnahmenblätter (Unterlage 9.3) sowie den LBP verwiesen (Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2.3 und 5.2.4).

Tab. 17 Ausgleichsmaßnahmen

Maßnahme Nr.	Bezeichnung	Beschreibung
3 A	Entsiegelung	Der Rückbau der ehemaligen Buswendeschleife im Bereich der Hohe-Schaar-Straße sowie einer Teilfläche der Hohen-Schaar-Straße etwas weiter südlich führt zu einer Entsiegelung in einer Größenordnung von rd. 790 m².
4 A	Einzelbaumpflanzungen	Im Rahmen der Maßnahme 4 A werden insgesamt 160 neue Einzelbäume gepflanzt. Mit Einzelbaumpflanzungen im Bereich der AS HH-Hohe Schaar und des Kattwykdamms kann ein Teil der Einzelbaumverluste trassennah im Bezirk Mitte kompensiert werden. Obwohl die Möglichkeiten für Baumpflanzungen aufgrund von Straßen- und Bahnanlagen und Leitungen dort insgesamt sehr eingeschränkt sind, werden 51 neue Einzelbäume nördlich der Süderelbe vorgesehen. Weitere Baumpflanzungen erfolgen südlich der Süderelbe im Bezirk Harburg auf stillgelegten Flächen der ehemaligen Entwässerungsfelder Moorburg Ost. Zwischen der Deichfußgrenze des verlegten Moorburger Hauptdeichs und der Nachnutzungsgrenze der HPA verbleibt ein rd. 15 m breiter, für Baumpflanzungen nutzbarer Streifen.
5 A	Entwicklung von Trocken- und Magerrasen auf einem Teil der stillgelegten Entwässerungsfelder Moorburg-Ost	Es ist zu berücksichtigen, dass mit dieser Maßnahme Strukturen kompensiert werden, die sich auf anthropogenen Sekundärstandorten im Hafengebiet etabliert haben. Im Zuge der Maßnahme werden auf stillgelegten Flächen der Entwässerungsfelder Moorburg-Ost trockene, magere Standorte hergestellt, auf denen sich Arten und Lebensgemeinschaften vergleichbarer Trocken- und Magerrasen etablieren können. Auf den Flächen sollen Vegetationselemente angesiedelt werden, die im Rahmen der Maßnahme 1.5 V (s.o.) gesichert wurden. Im Übrigen bleiben die Flächen der Sukzession überlassen. Regelmäßige Pflegemaßnahmen sind nicht vorgesehen.
Maßnahmenkomplex 6	Ausgleichsmaßnahmen Moorburger Hinterdeich (bestehend aus den Teilmaßnahmen 6.1 A und 6.2 A)	Der Maßnahmenkomplex befindet sich im Bezirk Harburg in den Gemarkung Moorburg und Neugraben. Der Maßnahmenkomplex befindet sich damit in der vom Eingriff betroffenen naturräumlichen Einheit. Er umfasst insgesamt 3 Flurstücke (davon eins nur teilweise) und hat eine Gesamtgröße von rund 1,2 ha. Er umfasst zwei Einzelmaßnahmen, jeweils eine nördlich und eine südlich des Moorburger Hinterdeichs bzw. der Moorburger Landscheide. Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für Brutvögel eignen sich die Flächen aufgrund der Nähe zur A 26-West nicht. Die Maßnahmen dienen dem Erhalt und der Entwicklung typischer Grünland- und Beetgrabenstrukturen. Die Nutzung der Flächen wird extensiviert und die zum Erhalt der Beetgrabenstrukturen werden verlandete Gräben freigeräumt und tw. verfüllte Gräben wiederhergestellt.
Maßnahmenkomplex 7	Ausgleichsmaßnahmen Kirchwerder Wiesen (bestehend aus den Teilmaßnahmen 7.1 A _{CEF} , 7.2 A _{CEF} und 7.3 A _{CEF})	Der Maßnahmenkomplex 7 befindet sich im Bezirk Bergedorf in der Gemarkung Kirchwerder und damit in der vom Eingriff betroffenen naturräumlichen Einheit. Er umfasst 9 Flurstücke, eins davon nur teilweise. Die Gesamtgröße des Maßnahmenkomplexes beträgt rd. 15,5 ha. Der Maßnahmenkomplex 7 besteht aus 3 Einzelmaßnahmen, die jeweils zusammenhängende Flächen bilden und sich gegenseitig funktional ergänzen. Die Maßnahmen stehen zudem

Maßnahme Nr.	Bezeichnung	Beschreibung
		im räumlich-funktionalen Zusammenhang zu angrenzend vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen für den Abschnitt 6a der A 26 Hafenpassage Hamburg. Ein Teil der Maßnahmenflächen befindet sich im FFH-Gebiet „Kirchwerder Wiesen“. Die Maßnahmenkonzeption sieht im Schwerpunkt einen vorgezogenen Ausgleich von Lebensraumverlusten für folgende Vogelarten vor: • Blaukehlchen, • Feldlerche, • Gelbspötter, • Nachtigall, • Teichralle, • Wasserralle. Großflächig erfolgt dazu eine ökologische Aufwertung der Flächen durch eine Entwicklung artenreicher Grünlandbestände. In dem Zusammenhang ist eine Ertüchtigung des typischen Beetgrabensystems und eine Anhebung der Wasserstände vorgesehen. Dies erfolgt durch eine gezielte Zuwässerung ausgehend von den Ausgleichsflächen für den Abschnitt 6a. Lokal sind weitere ergänzende Maßnahmen geplant, z. B. die Entwicklung strukturreicher Gehölze sowie die Anlage von Kleingewässern.
Maßnahmenkomplex 8	Ausgleichsmaßnahmen Altengamme-Borghorst (bestehend aus den Teilmaßnahmen 8.1 ACEF und 8.2 ACEF)	Der Maßnahmenkomplex 8 befindet sich im Bezirk Bergedorf in der Gemarkung Altengamme. Der Maßnahmenkomplex befindet sich damit in der vom Eingriff betroffenen naturräumlichen Einheit. Er umfasst insgesamt 6 Flurstücke und hat eine Gesamtgröße von fast 13 ha. Die Maßnahmenflächen werden durch den Altengammer Marschbahndamm geteilt. Die ehemalige Bahntrasse ist heute ein asphaltierter Wirtschaftsweg und wird auch als Fuß- und Radweg genutzt. Der Maßnahmenkomplex umfasst zwei Einzelmaßnahmen, jeweils eine nördlich und eine südlich des Marschbahndamms. Die Maßnahmenkonzeption sieht im Schwerpunkt einen vorgezogenen Ausgleich von Lebensraumverlusten für folgende Vogelarten vor: • Fitis, • Gartengrasmücke, • Gelbspötter, • Nachtigall. Dazu erfolgt auch auf diesen Flächen eine ökologische Aufwertung durch eine Entwicklung artenreicher Grünlandbestände, eine Ertüchtigung des typischen Beetgrabensystems sowie eine Anhebung der Wasserstände. Dies erfolgt durch eine Zuwässerung aus einer die Flächen querenden Wasserleitung der HWW (Hamburger Wasserwerke GmbH). Lokal sind weitere ergänzende Maßnahmen geplant, z. B. die Entwicklung strukturreicher Gehölze und Anpflanzungen zur nördlich angrenzenden Bebauung.

Die Maßnahmen der Maßnahmenkomplexe 7 und 8 sind vor allem artenschutzrechtlich begründet. Sie gleichen darüber hinaus teilweise auch den Verlust gesetzlich geschützter Biotope (Kleingewässer) aus und dienen der Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gemäß § 15 BNatSchG für ermittelte Wertverluste gemäß dem Hamburger Staatsrätemodell.

Insgesamt verbleiben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Die Eingriffe werden vollständig kompensiert.

9.3 Überwachung

Die rechtzeitige und fachgerechte Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) wird durch eine qualifizierte Umweltbaubegleitung sichergestellt. Für diese Maßnahmen sind regelmäßige Funktionskontrollen vorgesehen. Die zeitlichen Intervalle der Funktionskontrollen richten sich dabei nach der Art der Maßnahme. Weitere Informationen hierzu enthalten die Maßnahmenblätter (siehe Unterlage 9.3).

10 Anfälligkeit des Vorhabens für Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen

Gemäß UVPG, Anlage 4, Nr. 4 und Nr. 8 ist die Anfälligkeit des Vorhabens für die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen zu beurteilen.

Hochwasserschutz, Gefährdung bei Sturmfluten

Im Zuge des Neubaus des Abschnitts 6b der A 26 sind Maßnahmen zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes vorgesehen. Dies gilt sowohl für die betroffenen öffentlichen Hochwasserschutzdeiche (vgl. Kap. 2.2) als auch für private Hochwasserschutzanlagen. Die im Zuge des Abschnitts 6b der A 26 vorgesehenen Maßnahmen zum Hochwasserschutz werden in der Unterlage 16.4 im Detail erläutert. Die wesentlichste Maßnahme ist die Verlegung des Moorburger Hauptdeichs an den Erddamm der A 26. Gemäß dem amtlichen Anzeiger der FHH vom 09.08.2013 wird der aktuelle Bemessungswasserstand für den Moorburger Hauptdeich auf 8,10 m NHN festgelegt. Inklusive eines Freibordes von 0,50 m ergibt sich eine Höhe von 8,60 m NHN. Um zukünftige Deicherhöhungen vorwegzunehmen, wird die Höhe der neuen Deichkrone im Bereich des A 26-Damms mit einer Ausbaureserve von 0,90 m auf eine Bauhöhe von 9,50 m festgelegt (vgl. Unterlage 16.4, Kap. 2.2). Damit werden auch mögliche Risiken des Klimawandels berücksichtigt (z. B. Anhebung des Meeresspiegels). Aufgrund dieser und der weiteren in der Unterlage 16.4 detailliert erläuterten Maßnahmen, entstehen durch die A 26 weder aktuell noch zukünftig baunoch anlagebedingt erhöhte Risiken für bebaute Gebiete bei Hochwasser oder Sturmfluten. Die A 26 selbst ist durch Sturmfluten nicht gefährdet. Als Hochstraße stellt sie einen potenziellen Rettungsweg aus den sturmflutgefährdeten Bereichen des Hafens in die eingedeichten Gebiete dar.

Schiffshavarien

Für die Süderelbquerung wurde durch ein Anprallgutachten (Unterlage 21.2) untersucht, ob für das Bauwerk eine erhebliche Gefährdung durch Schiffskollisionen besteht. Da sich die Standorte der Brücken-Pfeiler im Ufer- bzw. Böschungsbereich befinden, wird das Risiko direkter Schiffsstöße bereits relativiert. Zudem sind gemäß dem Gutachten die Kollisionswahrscheinlichkeiten sehr gering. Gemäß dem Anprallgutachten wird durch die geplanten baulichen Maßnahmen im Bereich der Pfeiler und Ufer (Uferspundwände) ein wirksamer Schutz erreicht. Schwere Unfälle durch anprallende Schiffe sind daher sehr unwahrscheinlich.

Nähe zu Störfallbetrieben gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz

Der Abschnitt 6b der geplanten A 26 verläuft durch das bebaute Hafengebiet, in dem verschiedenste Hafen-, Gewerbe- und Industrienutzungen angesiedelt sind. Bei einer ganzen Reihe von Betrieben handelt es sich ganz oder teilweise um Anlagen, die immissionschutzrechtlich als sogenannte Störfallbetriebe zu bezeichnen sind. Störfallbetriebe sind Betriebe bzw. Anlagen mit Betriebsbereichen gemäß § 3 Abs. 5a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), in denen gefährliche Stoffe vorhanden oder vorgesehen sind. Dabei reicht es auch aus, wenn gefährliche Stoffe bei außer Kontrolle geratenen Prozessen in diesen Betriebsbereichen anfallen können. Welche Stoffe in diesem Zusammenhang als gefährlich gelten, wird über § 3 Abs. 5a BImSchG in Verbindung mit anderen Rechtsvorschriften geregelt, Maßgeblich ist hier vor allem die Seveso III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates).

Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen wie der Planung der A 26 die für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen so zu ordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen ausgehend von Störfallbetrieben so weit wie möglich vermieden werden. Außerdem sind schutzwürdige Gebiete und Nutzungen, darunter auch wichtige Verkehrswege wie Autobahnen mit einem bedeutenden Verkehrsaufkommen, vor Auswirkungen durch schwere Unfälle innerhalb der Störfallbetriebe so weit wie möglich zu schützen.

Die Anforderungen des § 50 BImSchG werden durch den KAS-18 Leitfaden der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) konkretisiert (KAS 18 Leitfaden - Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG). Im Wesentlichen sind demnach abhängig von den Gefahrenstoffen unterschiedliche Sicherheitsabstände zwischen Störfallbetrieben bzw. Betriebsbereichen und schutzwürdigen Gebieten und Nutzungen nach speziellen methodischen Vorgaben zu ermitteln und bei Planungen zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Planung der A 26 wurden auf der Basis der im KAS-18 Leitfaden vorgegeben Grenzwerte und Vorgehensweisen jeweils einzelfallbezogen fachgutachterlich angemessene Sicherheitsabstände zwischen der geplanten A 26 und den im Umfeld vorhandenen Störfallbetrieben bzw. einzelnen Betriebsbereichen und deren störfallrelevanten Anlagen ermittelt. Im Rahmen dieses UVP-Berichts werden die wesentlichen Ergebnisse dieser Prüfungen zusammenfassend dargestellt um darzulegen, inwieweit für den Abschnitt 6b der A 26 ein Gefährdungspotenzial in Bezug auf Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen ausgehend von den umliegenden Störfallbetrieben besteht.

Geprüft wurden Risiken ausgehend von insgesamt 7 Betrieben mit einem oder mehreren störfallrelevanten Betriebsbereichen in einem Abstand von bis zu 800 m zum Abschnitt 6b der A 26. Es handelt sich um teilweise völlig unterschiedliche Betriebsarten wie z. B. Häfen, Speditionen, Tanklager, Raffinerien und chemische Industriebetriebe. Von den Betrieben ausgehende Risiken für die A 26 bzw. deren Nutzer sind z. B. Freisetzungen von toxischen Stoffen, Freisetzungen von Gasen, Wärmeeinwirkungen und Rauchgasentwicklungen durch Brände und Explosionen.

Die gutachterlichen Expertisen kommen zu dem Ergebnis, dass bei sechs von sieben untersuchten Betrieben unter Zugrundelegung der Vorgaben des KAS-18 Leitfadens ausreichend große Sicherheitsabstände zur geplanten A 26 bestehen und eine Betroffenheit der Autobahn nicht gegeben ist. Nur bei einem Betrieb können die Sicherheitsabstände gemäß KAS-18 Leitfaden bei einem Teil der dortigen Anlagen nicht eingehalten werden. Für diesen einen Fall, bei dem bei einzelnen Anlagen- bzw. Betriebsteilen Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden, werden technische Modifizierungen zur Erhöhung der Anlagensicherheit bis hin zur Stilllegung oder zum Rückbau von einzelnen Anlagen- bzw. Betriebsteilen abgeleitet. Anhand vertiefender Untersuchungen wurde für diesen Betrieb nachgewiesen, dass durch diese Maßnahmen ausreichend große Sicherheitsabstände zwischen der Autobahn und den störfallrelevanten Betriebsanlagen erreicht und die Vorgaben gemäß KAS-18 in Bezug auf die geplante A 26 eingehalten werden können.

Sonstige Risikofaktoren

Sonstige Risikofaktoren, wie z. B. die Lage in einer Erdbebenzone oder einem Bergsenkungsgebiet, treffen für die geplante A 26 nicht zu.

Da die A 26 gemäß dem aktuellen Stand der Technik unter Einhaltung geltender Sicherheitsnormen und -vorschriften geplant wird, verursacht sie anlagebedingt (z.B. hinsichtlich der Trassierung als Hochstraße) keine erhöhten Risiken für die Verkehrsteilnehmer. Multifunktionale Schutzwände im Bereich der Süderelbquerung und der Hochstraße erhöhen die Sicherheit für Verkehrsteilnehmer auf der A 26 und Personen, die sich in Bereich unterhalb des Bauwerks aufhalten.

11 Hinweise auf Schwierigkeiten und Unsicherheiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Nach gutachterlicher Einschätzung sind bei Sichtung und Auswertung der technischen Planung sowie der zahlreichen Fach- und Sondergutachten sowie bei der Zusammenstellung der Angaben innerhalb dieses UVP-Berichtes keine besonderen Schwierigkeiten oder Unsicherheiten aufgetreten, welche die Ergebnisse und Angaben in entscheidungsrelevanter Weise beeinflussen könnten.

Die gemäß UVP-G erforderliche Darstellung von Wechselwirkungen stößt in der planerischen Umsetzung grundsätzlich auf forschungsstandbedingte Kenntnis- und Prognoselücken. Die Komplexität und Dynamik medienübergreifender, ökosystemarer Wechselbeziehungen ist nicht quantifizierbar und vorhabenspezifische Auswirkungen auf dieses Beziehungsgefüge sind daher nur unzureichend prognostizierbar. Vor diesem Hintergrund bleiben bei der Darstellung der Vorhabenbeurteilung auch schwer vorhersehbare Auswirkungen unberücksichtigt, die im Rahmen von Naturkatastrophen oder außergewöhnlichen technischen Störfällen oder Unfällen auf das Gebiet einwirken könnten.

Zusammenfassend wird davon ausgegangen, dass es abschließend keine Schwierigkeiten bei der Beurteilung des Vorhabens im Sinne von technischen Lücken oder fehlenden Kenntnissen geben wird, die die Aussagen und Ergebnisse des UVP-Berichtes in entscheidungsrelevantem Umfang beeinflussen.

12 Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung

Gemäß den aktuellsten methodischen Vorgaben in den Richtlinien zur Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) kann der Erläuterungsbericht (Unterlage 1) die Funktion einer allgemeinverständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 7 UVP-G übernehmen. An dieser Stelle wird daher auf die Unterlage 1 verwiesen.

Herford, November 2019

Der Verfasser



13 Literaturverzeichnis

ARBEITSGEMEINSCHAFT GRÜNES WILHELMSBURG 2006

Unser Grünes Wilhelmsburg, Eine Initiative der Hamburger Naturschutzverbände.
Hamburg

BAUER et al. 2005

Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas, 3 Bd. AULA-Verlag. Wiebelsheim

BfN (BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ) 1998

Das europäische Schutzgebietssystem NATURA 2000, BfN-Handbuch zur Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie, Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz Heft 53. Bonn

BfN (BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ) 2005

Lebensraumkorridore für Mensch und Natur, Schriftenreihe Naturschutz und biologische Vielfalt 17. Bonn

BfN (BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ) 2007

Natur in der Stadt, Begleitheft zur Ausstellung StadtNatur – NaturStadt. Bonn

BfN (BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ) 2010

Länderübergreifender Biotopverbund in Deutschland, Grundlagen und Fachkonzept, Schriftenreihe Naturschutz und biologische Vielfalt 96. Bonn

BfN (BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ) 2013

Länderübergreifender Biotopverbund in Deutschland, aktualisierte Karten. Bonn

BfN (BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ) 2018

Arbeitshilfe Arten- und gebietsschutzrechtliche Prüfung bei Freileitungsvorhaben.
BfN-Skripten 512.

BMVBS (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG) 2008

RUVS (Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau), Ausgabe 2008

BMVBS (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG) 2011

RLBP (Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau), Ausgabe 2011

BMVBS (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG) 2011

Musterkarten für die einheitliche Gestaltung Landschaftspflegerischer Begleitpläne im Straßenbau (Musterkarten LBP), Ausgabe 2011

BMVBS (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG) 2011
Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Ausgabe 2011

BMVBW (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN) 2000
Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS), Ausgabe 2000

BMVI (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR) 2018
Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Ausgabe Januar 2018

BRANDT, HAMANN, HAMMER 2018
Atlas der Amphibien und Reptilien Hamburgs, Artbestand, Verbreitung, Gefährdung und Schutz – Behörde für Umwelt und Energie Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Abteilung Naturschutz

BRUDERER & LIECHTI 1998
Intensität, Höhe und Richtung von Tag- und Nachtzug im Herbst über Südwestdeutschland. Der Ornithologische Beobachter 95, 113-128

BSU (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT) 2004
Landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept für den Süderelberaum (LEK)

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

BSU (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT) 2007
Räumliches Leitbild „Wachsende Stadt – Grüne Metropole am Wasser“ (Entwurf, März 2007)

BSU (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT) 2013
Flächennutzungsplan der Stadt Hamburg, aktualisierte Darstellung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 einschließlich der 1. bis 68. Änderung (Stand März 2005) und aktualisierter nachrichtlicher Übernahmen (Stand August 2002)

BSU (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT) 2014
Hinweise zum Artenschutz in der Bauleitplanung und der baurechtlichen Zulassung, Fassung vom 1. November 2014

BUE (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR UMWELT UND ENERGIE, AMT FÜR NATURSCHUTZ, GRÜNPLANUNG UND ENERGIE, ABTEILUNG NATURSCHUTZ) 2017

Arbeitshinweise zum Vollzug der Baumschutzverordnung und der dabei zu beachtenden artenschutzrechtlichen Vorschriften (Stand 01.02.2017)

BUE (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT) 2018

Informationen aus dem Biotop- und Artenkataster sowie zu Schutzgebieten

BUE (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT) 2018

Landschaftsprogrammänderung L 01/17 Biotopverbund, Unterlagen der öffentlichen Auslegung vom 3. April bis 3. Mai 2018

BREUER 2001

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes; in Naturschutz und Landschaftsplanung 33.(8), 2001

BRINKMANN 1998

Berücksichtigung faunistisch-tierökologischer Belange in der Landschaftsplanung. Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 18: 57-128

BWS GMBH & PLANULA 2010

Maßnahmenplanung und –priorisierung zur Umsetzung der EG-WRRL an Hamburger Vorranggewässern, Wasserkörper „mo_01“ (im Auftrag der BSU, Amt für Umweltschutz)

BWS GMBH 2014

Bodenfunktionskartierung im Bereich der A 26 Abschnitt 6a (VKE 7051), Gutachten im Auftrag der DEGES

BWS GMBH 2019

Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie A 26 Hafenpassage Hamburg, Abschnitt 6b, Gutachten im Auftrag der DEGES

BWS GMBH 2019

Neubau A 26 Hafenpassage Hamburg, Abschnitt 6b, Untersuchungen zu möglichen vorhabensbezogenen Auswirkungen auf die Grund- und Stauwassersituation, Gutachten im Auftrag der DEGES

CS PLANUNGS- UND INGENIEURGEMEINSCHAFT MBH 2019

A 26 Hafenpassage Hamburg, Abschnitt 6b; Summenpegel; Gutachten im Auftrag der DEGES

CS PLANUNGS- UND INGENIEURGEMEINSCHAFT MBH 2019

A 26 Hafenpassage Hamburg, Abschnitt 6b; schalltechnische Untersuchung; Gutachten im Auftrag der DEGES

CS PLANUNGS- UND INGENIEURGEMEINSCHAFT MBH 2019

A 26 Hafenpassage Hamburg, Abschnitt 6b; Schallemissionen Bauzeit; Gutachten im Auftrag der DEGES

EGL 2015

Kartierung von Amphibien, Reptilien und Libellen im Rahmen der Planung der A 26 Hafenpassage Hamburg, Abschnitt 6b (VKE 7052), AS HH-Moorburg – AS HH-Hohe Schaar, Gutachten im Auftrag der DEGES

EGL 2017

Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Neubau der Bundesautobahn 26 Stade – Hamburg, Bauabschnitt 4 (A7 – Landesgrenze), 2. Planänderung, Gutachten im Auftrag der DEGES

EGL 2019

Kartierung von Amphibien, Reptilien, Libellen und des Nachtkerzenschwärmers im Rahmen der Planung der A 26 Hafenpassage Hamburg, Abschnitt 6b (VKE 7052), AS HH-Moorburg – AS HH-Hohe Schaar, - Nachtkerzenschwärmer und Plausibilitätskontrolle -, Gutachten im Auftrag der DEGES

FGSV (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN) 1999

Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen, RAS-LP 4

FGSV (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN) 2008

Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ)

FGSV (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN) 2013

ELA - Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau mit den Musterkarten für die einheitliche Gestaltung landschaftspflegerischer Ausführungspläne im Straßenbau (Musterkarten LAP)

FGSV (FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN) 2018

Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ), Überarbeitung der Ausgabe 2008 als Entwurfsstand 20.12.2018

FHH (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG) 1991

Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (Hamburger Staatsrätemodell)



FHH (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG) 2003

Broschüre Bodenfunktionsbewertung, Großmaßstäbige Bodenfunktionsbewertung für Hamburger Böden, Verfahrensbeschreibung und Begründung

FHH (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG) 2003

Auszug aus dem Fachplan „Schutzwürdige Böden – Lebensraumfunktion und Archivfunktion“ 1:20.000 mit ergänzenden Hinweisen

FHH (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG) 2019

Berechnung und Kartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und der 34. BImSchV, Lärmkarte Straßenverkehr Nacht, Stand der Berechnung November 2017 (www.hamburg.de/interaktive-karte-straßenverkehr/; Zugriff 22.03.2019)

FHH (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG) 2019

Denkmalkartierung inkl. Bodendenkmäler, digitale Datensätze Stand 09.02.2012 (www.geoportal-hamburg.de; Zugriff 22.03.2019)

FHH, BUE (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR UMWELT UND ENERGIE) 2017

Fachplan Schutzwürdige Böden, digitaler Datensatz Stand 13.06.2017 (www.geoportal-hamburg.de; Zugriff 06.10.2017)

FHH, BUE (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR UMWELT UND ENERGIE) 2017

Moorkartierung Hamburg, digitaler Datensatz Stand 14.02.2017 (www.geoportal-hamburg.de; Zugriff 06.10.2017)

FHH, BUE (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR UMWELT UND ENERGIE) 2018

Landschaftsprogramm Hamburg in der Fassung vom Juli 1997, einschließlich der 1. - 142. Änderung, der 1. - 20. Berichtigung und aktualisierter nachrichtlicher Übernahmen - Stand 08/2018, einschließlich der Anpassungen aufgrund des Konturenabgleichs mit dem Flächennutzungsplan Bau-/Freiflächen im September 2014 (www.hamburg.de/planportal; Zugriff 30.10.2018)

FÖA 2018

A 26 Hafenpassage Hamburg Abschnitt 6b, Aktualisierung der Fledermausuntersuchung, Gutachten im Auftrag der DEGES

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, GEOLOGISCHES LANDESAMT 1995

Geologische Karte von Hamburg 1:25.000 Blatt 2425 Hamburg, analoge Ausgabe mit Erläuterungen

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, GEOLOGISCHES LANDESAMT 1986

Geologische Karte von Hamburg 1:25.000 Blatt 2525 Harburg, analoge Ausgabe

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2005
Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), Landesinterner Bericht zum Bearbeitungsgebiet Elbe/ Hafen, Bestandsaufnahme und Erstbewertung (Anhang II/ Anhang IV der WRRL, Stand: Januar 2005)

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, UMWELTBEHÖRDE NATURSCHUTZAMT 1999
Hinweise zur Handhabung des Staatsrätemodells

GRÜNEBERG et al. 2015
Rote Liste der Brutvögel Deutschlands – 5. Fassung, 30.11.2015. Berichte zum Vogelschutz, 52

GÜRLICH 2019
Gutachterliche Stellungnahme zum potenziellen Vorkommen streng geschützter Tierarten nach FFH-Richtlinie Anh. II und IV. hier: Scharlachkäfer (*Cucujus cinnabarinus*), Gutachten im Auftrag der DEGES

HPA (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, HAMBURG PORT AUTHORITY) 2005
Hafenentwicklungsplan - Im Focus dynamischer Wachstumsmärkte, Chancen und Entwicklungspotenziale des Hamburger Hafens

HPA (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, HAMBURG PORT AUTHORITY) 2013 bis 2016
Informationen aus laufenden Untersuchungen zur Planung Baggergutmonodeponie Moorburg und zur Planung Südliche Bahnanbindung Altenwerder

HPA (FREIE UND HANSESTADT HAMBURG, BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT, HAMBURG PORT AUTHORITY) 2017
Straßenbaumkataster Hamburger Hafen (Stand 02.01.2017) (www.geoportal-hamburg.de; Zugriff 29.01.2019)

INGENIEURBÜRO LOHMEYER GMBH & CO. KG 2019
Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg AK HH-Süderlebe (A 7) bis AD/AS HH-Hohe Schaar (M); Luftschadstoffgutachten; Gutachten im Auftrag der DEGES

KIFL (KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE) 2010
Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr; herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

KIFL (KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE) 2019
Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg AS HH-Moorburg (o) – AS HH-Hohe Schaar (m), Abschnitt 6b Fachgutachten zur Prüfung der Artenschutzrechtlichen Belange nach § 44 BNatSchG; Gutachten im Auftrag der DEGES

KIFL (KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE) 2019

A 26 Abschnitt 6b, Fachgutachten zur Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit gemäß Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34, Abs. 1 BNatSchG für das FFH-Gebiet DE 2526-302 „Heuckenlock/ Schweenssand“; Gutachten im Auftrag der DEGES

KIFL (KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE) 2019

A 26 Abschnitt 6b, Fachgutachten zur Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit gemäß Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34, Abs. 1 BNatSchG für das FFH-Gebiet DE 2424-303 „Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe“ und weiterer stromabwärts liegender FFH-Gebiete; Gutachten im Auftrag der DEGES

KIFL (KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE) 2019

A 26 Abschnitt 6b, Fachgutachten zur Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit gemäß Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34, Abs. 1 BNatSchG für das FFH-Gebiet DE 2424-303 „Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe“ und weiterer stromabwärts liegender FFH-Gebiete; Gutachten im Auftrag der DEGES

KIFL (KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE) 2019

A 26 Abschnitt 6b, Fachgutachten zur Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit gemäß Art. 6, Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. § 34, Abs. 1 BNatSchG für das Vogelschutzgebiet DE 2524-402 „Moorgürtel“; Gutachten im Auftrag der DEGES

KÖHLER & PREISS 2000

Erfassung und Bewertung des Landschaftsbildes, Grundlagen und Methoden zur Bearbeitung des Schutzgutes „Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft“ in der Planung. Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 1/2000

KORTEMEIER & BROKMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH 2010

A 252 Hafenquerspange Hamburg, Unterlagen zur Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsstudie, Gutachten im Auftrag der DEGES

KORTEMEIER & BROKMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH 2016

Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Neubau der VKE 7051 der A 26-Ost, Gutachten im Auftrag der DEGES

KORTEMEIER & BROKMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH, BOSCH & PARTNER GMBH 2017

Umweltverträglichkeitsstudie zum Neubau der A 26 Stade – Hamburg, Bauabschnitt 4 (A 7 - Landesgrenze) einschließlich Ausbau A 7 (Moorburg bis AS HH-Heimfeld) und Sicherungsmaßnahmen an der NDO-Mineralölföhrleitung, Gutachten im Auftrag der DEGES

KORTEMEIER & BROKMANN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN GMBH 2019

Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Neubau des Abschnitts 6b der A 26 Hafenpassage Hamburg, Gutachten im Auftrag der DEGES



KRÜGER et al. 2013

Quantitative Kriterien zur Bewertung von Gastvogellebensräumen in Niedersachsen,
3. Fassung, Stand 2013. – Inform.d. Naturschutz Niedersachsen 33, Nr. 2 (2/03)

LAG VSW (LÄNDERARBEITSGEMEINSCHAFT STAATLICHE VOGELSCHUTZWARTEN) 2012

Markierung von Hoch- und Höchstspannungsleitungen – Votum der Länderarbeitsgemeinschaft der Staatlichen Vogelschutzwarten für die bundesweite Anwendung des Stands der Technik

LAG VSW (LÄNDERARBEITSGEMEINSCHAFT STAATLICHE VOGELSCHUTZWARTEN) 2012

Markierung von Hoch- und Höchstspannungsleitungen – Votum der Länderarbeitsgemeinschaft der Staatlichen Vogelschutzwarten für die bundesweite Anwendung des Stands der Technik

LBV-SH (LANDESBETRIEB STRASSENBAU UND VERKEHR SCHLESWIG-HOLSTEIN (HRSG.) 2011

Fledermäuse und Straßenbau – Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig-Holstein

LENZIN, MEIER-KÜPFER, SCHWEGLER, BAUR 2007

Hafen- und Gewerbegebiete als Schwerpunkte pflanzlicher Diversität innerhalb urban-industrieller Ökosysteme; in Naturschutz und Landschaftsplanung 39, (3), 2007

LIMNOBIOS & PLANULA 2013

Neubau der A 26 Abschnitt 6a (VKE 7051), Kartierung Fische und Wassermollusken, Gutachten im Auftrag der DEGES

LIMNOBIOS & PLANULA 2019

Neubau der A 26 Ost Hamburg, Plausibilitätsprüfung der Bestandsdaten der Fische und Wassermollusken: Probestellen im Bereich der VKE 7052 (Abschnitt 6b), Gutachten im Auftrag der DEGES

MITSCHE & BAUMUNG 2001

Brutvogelatlas Hamburg, Hamburger avifaunistische Beiträge 31

MITSCHE 2007

Rote Liste der gefährdeten Brutvögel in Hamburg, Hamburger avifaunistische Beiträge 34

MITSCHE & KEMPF 2011

Vogelzugbeobachtungen am Köhlbrand 2010. Ergebnisse von Zugplanbeobachtungen während des Heim- und Wegzugs 2010 im Rahmen der Einschätzung des Konfliktpotenzials für die Errichtung einer Hochbrücke als Teil der Hafenquerspange (HQS). Gutachten im Auftrag der GFN – Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH



MITSCHKE 2012

Atlas der Brutvögel in Hamburg und Umgebung, Hamburger avifaunistische Beiträge
39

MITSCHKE 2016

Neubau der A 26 Abschnitt 6a (VKE 7051), Kartierung von Brut- und Rastvögeln,
Gutachten im Auftrag der DEGES

MITSCHKE 2016

Neubau der A 26 Abschnitt 6b (VKE 7052), Kartierung von Brutvögeln, Gutachten im
Auftrag der DEGES

MITSCHKE 2018

Neubau der A 26 Abschnitt 6b (VKE 7052), Aktualisierung der Brutvogeldaten, Gut-
achten im Auftrag der DEGES

MITSCHKE 2018

Rote Liste der Vögel in Hamburg, 4. Fassung 2018 – Behörde für Umwelt und Ener-
gie, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz, Abteilung Naturschutz.
Hamburg 2019.

MITSCHKE 2019

Neubau der A 26 Abschnitt 6a/6b, Aktualisierung der Rastvogeldaten, Gutachten im
Auftrag der DEGES

MIERWALD 1999

Überarbeitung der Biotopbewertung für Hamburg. Gutachten im Auftrage der Um-
weltbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, Amt für Naturschutz und Land-
schaftspflege, Hamburg

MINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND RAUMORDNUNG DES LANDES BRANDENBURG –

OBERSTE STRAßENBAUBEHÖRDE 2008

Planung von Maßnahmen zum Schutz des Fischotters und Bibers an Straßen im
Land Brandenburg (Stand 01/2008)

NOHL 1993

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch mastenartige Eingriffe, Materialien
für die naturschutzfachliche Bewertung und Kompensationsermittlung, im Auftrag des
Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW, Geän-
derte Fassung August 1993

OTT et al. 2015

Rote Liste und Gesamtartenliste der Libellen Deutschlands mit Analyse der Verant-
wortlichkeit, 3. Fassung, Stand Anfang 2012 (Odonata). – Libellula Supplement 14:

POPPENDIECK, BERTRAM, BRANDT, ENGELSCHALL, PRONDZINSKI 2011

Der Hamburger Pflanzenatlas, mit Roter Liste und CD-ROM

PTV TRANSPORT CONSULT GMBH 2016

Neubau der BAB A26 Ost AK HH-Süderelbe (BAB A7) bis AD/AS HH-Stillhorn (BAB A1); Verkehrsprognose 2030 und Berechnung von Planfällen, Gutachten im Auftrag der DEGES

REIMERS (UIN) 2013

Neubau der A 26 Abschnitt 6a (VKE 7051), Faunistischer Fachbeitrag Bestandserfassung Fledermäuse, Gutachten im Auftrag der DEGES

REIMERS (UIN) 2015

Neubau der A 26 Abschnitt 6b (VKE 7052), Faunistischer Fachbeitrag Bestandserfassung Fledermäuse, Gutachten im Auftrag der DEGES

RICHARZ 2011

Vogelschutz und Freileitungen, Journal „Der Falke“, Ausgabe 58

RÜPPEL & PARTNER LANDSCHAFTSPLANUNG 2001

Preisspiegel - Kostenübersicht für Ausgleichsmaßnahmen in der verbindlichen Bauleit- und Landschaftsplanung in Anlehnung an das Kostenerstattungsgesetz – KostEG. – Studie im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Stadtentwicklungsbehörde, Fachamt für Landschaftsplanung.

SCHÄFERS, EBERSBACH, REIMERS, KÖRBER, JANKE, BORGGRÄFE & LANDWEHR 2016

Atlas der Säugetiere Hamburgs. Artenbestand, Verbreitung, Rote Liste, Gefährdung und Schutz (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg)

SVECO GMBH 2019

A26 Hafenpassage Hamburg, Abschnitt 6b, Schnittstellenunterlage öffentlicher Hochwasserschutz, Gutachten im Auftrag der DEGES