

# DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs und –Bau GmbH

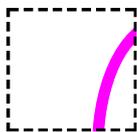
Im Auftrag der



## Freien und Hansestadt Hamburg

### Hafenquerspange Hamburg UVS (Linienfindung)

**Artenschutzrechtliche Beurteilung der  
Genehmigungsfähigkeit der Vorzugsvariante Süd 1  
Prüfung des Vorliegens der rechtlichen  
Rahmenbedingungen für ein Ausnahmeverfahren  
gem. § 45 (7) BNatSchG**



**GFN**

**GESELLSCHAFT  
FÜR FREILANDÖKOLOGIE  
UND NATURSCHUTZPLANUNG MBH**

Adolfplatz 8  
24105 Kiel

0431 / 800 94 80 Tel.  
0431 / 800 94 79 Fax  
Email: [kiel@gfnmbh.de](mailto:kiel@gfnmbh.de)  
Internet: [www.gfnmbh.de](http://www.gfnmbh.de)



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

Rendsburger Landstraße 355  
24111 Kiel

0431 / 6913700 Tel.  
0431 / 6913701 Fax  
Email: [kifl@kifl.de](mailto:kifl@kifl.de)  
Internet: [www.kifl.de](http://www.kifl.de)

# Hafenquerspange Hamburg

## UVS (Linienfindung)

### Artenschutzrechtliche Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Vorzugsvariante Süd 1 Prüfung des Vorliegens der rechtlichen Rahmenbedingungen für ein Ausnahmeverfahren gem. § 45 (7) BNatSchG

Auftraggeber:

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

Verfasser:

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

Projektleitung:

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

Stand (Druckversion): 29.03.10

**Inhaltsverzeichnis**

**1**      **Veranlassung** ..... **1**

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

**3**      **Ausnahmeverfahren gem. § 45 (7) BNatSchG für die  
Variante Süd 1** ..... **3**

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

**3.2**     **Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen** ..... **4**

    3.2.1    Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden  
              öffentlichen Interesses gem. § 45 (7) BNatSchG ..... 20

    3.2.2    Darstellung des Fehlens zumutbarer Alternativen gem. § 45 (7)  
              BNatSchG ..... 13  
              *Nordkorridor* ..... 14  
              *Südkorridor* ..... 17

    3.2.3    Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der betroffenen Arten  
              gem. § 45 (7) BNatSchG ..... 4

**3.3**     **Fazit** ..... **21**

**4**      **Quellenverzeichnis** ..... **22**

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Maßnahmengbiet Este-Niederung (Lage) (Bsp: Wachtelkönig) ..... 7

Abbildung 2: Maßnahmengbiet Este-Niederung (Foto: U. MIERWALD 2009) ..... 7

**Tabellenverzeichnis**

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

---

## **Abkürzungen**

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

## 1 Veranlassung

Die als Hafenquerspange (HQS) bezeichnete A 252 dient dem Netzlückenschluss der beiden Bundesfernstraßen A 1 und A 7. Mit dem Bau der A 252 soll eine leistungsfähige Ost-West-Fernstraßenverbindung im Süden von Hamburg hergestellt werden. Neben dieser überregionalen Funktion im Autobahnnetz soll die A 252 zudem zu einer verbesserten Anbindung der überwiegend im westlichen Teil des Hamburger Hafens gelegenen Umschlaganlagen an das überregionale Verkehrsnetz beitragen. Gleichzeitig sollen hafenbezogene Ziel- und Quellverkehre im Hafengebiet optimal aufgenommen werden. Der Anschluss an das nachgeordnete Straßennetz des Hamburger Hafens soll über zwei Anschlussstellen hergestellt werden: die Anschlussstelle Waltershof im Westen mit Anbindung an die Finkenwerder Straße und die Anschlussstelle Steinwerder mit Anbindung an die Hafenhaupttroute im mittleren Hafengebiet.

Von der DEGES wurden im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg unter Berücksichtigung der neuen Planungsrandbedingungen verschiedene neue Varianten entwickelt und bereits im Rahmen der Projektstudie 2009 bezüglich verschiedener Zielfelder bewertet. Diese Bewertung wurde im Rahmen des Antrags auf Änderung der Linienbestimmung für die Varianten Süd 1, Süd 2 und Süd 4 noch weiter verifiziert und begründet.

Die Variante Süd 1 erfüllt die gesetzten Projektziele bei einem gleichzeitig günstigen Kostenverhältnis zu den anderen Varianten und wurde als Vorzugsvariante ermittelt (vgl. INVER 2010).

Die Variante Süd 1 verwirklicht jedoch absehbar artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (vgl. GFN/KIFL 2010), die artenschutzrechtliche Ausnahmen erforderlich machen.

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

## 2 Übersicht der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten

Im faunistischen Fachbeitrag (GFN/KIFL 2010) wurden die artenschutzrechtlichen Konfliktpotenziale der einzelnen Trassenvarianten ermittelt und ausführlich beschrieben. Dabei wurde für alle Varianten die Notwendigkeit von Ausnahmen prognostiziert, wenngleich die artenschutzrechtlichen Betroffenheiten durch die einzelnen Varianten unterschiedlich stark sind. Berücksichtigt wurde der worst case, da die Planung auf Ebene der Linienbestimmung noch nicht ausreichend spezifiziert sein kann, um alle Möglichkeiten zur Vermeidung / Minderung potenzieller Zugriffsverbote mit hinreichender Gewissheit ausschöpfen zu können. In der folgenden Tabelle 1 sind für die einzelnen Trassenvarianten alle artenschutzrechtlich relevanten Vogelarten zusammengefasst, für die voraussichtlich (rot hinterlegt) bzw. möglicherweise eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen ist. Für Arten des Anhangs IV FFH-RL sind nach derzeitigen Planungsstand keine Ausnahmen erforderlich:

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

Betroffene Art	Anzahl der betroffenen Brutpaare		
	Nordvarianten	Süd 1	Süd 2 / Süd 4
Bekassine [u]	-	3	-
Brandgans [g]	bis zu 33	-	-
Flussregenpfeifer [g]	-	2	1
Gelbspötter [u]	1	6	5
Grauschnäpper [u]	-	2	-
Kiebitz [u]	-	5	- *
Kleinspecht [u]	-	1	-
Mäusebussard [g]	-	1	-
Nachtigall [g]	2	10	5
Rohrschwirl [g]	-	1	-
Rotschenkel [u]	-	1	1
Schilfrohrsänger [u]	-	-	1
Stieglitz [g]	-	1	1
Wachtelkönig [u]	-	2	1

Erhaltungszustand: [u] = ungünstig, [g] = günstig

Fett gedruckt und rot hinterlegt: Ausnahme voraussichtlich erforderlich. Bei den anderen Arten ist eine Ausnahme unter Berücksichtigung des *worst case* (ein Ausweichen der Art auf benachbarte Lebensräume ist nicht möglich, Flächen für CEF-Maßnahmen stehen nicht rechtzeitig oder nicht im räumlichen Zusammenhang zur betroffenen Population zur Verfügung, Entwicklung der Maßnahmen bis zur Funktionsfähigkeit nicht vor Eintritt der Beeinträchtigung möglich) möglicherweise erforderlich.

- \* Im Trassenkorridor der Varianten Süd 2 und 4 ist ein Kiebitz betroffen; dieser kann jedoch nachweislich in die Umgebung auf dem Spülfeld ausweichen, so dass er in dieser Tabelle nicht auftaucht. Eine Ausnahme ist also nicht zu beantragen.

### 3 Ausnahmeverfahren gem. § 45 (7) BNatSchG für die Variante Süd 1

#### 3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen für ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren

Im Folgenden wird für die Vorzugstrasse Süd 1 die artenschutzrechtliche Zulässigkeit dargelegt. Die Zulassungsfähigkeit der Variante Süd 1 ist nur durch artenschutzrechtliche Ausnahmen zu erreichen. Der rechtliche Rahmen für die Zulässigkeit einer Ausnahme ist in § 45 (7) BNatSchG definiert:

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

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

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

Die unter 1. bis 4. genannten Tatbestände, die eine Ausnahme rechtfertigen, treffen für die Hafenuferspanne nicht zu. Es ist somit darzulegen, dass

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

Im nachfolgenden Text werden diese Ausnahmevoraussetzungen geprüft. Aus Gründen der besseren Nachvollziehbarkeit der Prüfschritte wird von der sich aus dem Wortlaut des BNatSchG ergebenden Reihenfolge der Prüfschritte abgewichen.

In einem ersten Prüfschritt werden die Auswirkungen einer Ausnahme auf den Erhaltungszustand der betroffenen Arten geprüft.

Im zweiten Schritt erfolgt die Prüfung der Alternativlosigkeit der Vorzugstrasse und im abschließenden Prüfschritt wird das Vorliegen von zwingenden Gründen und das Überwiegen des öffentlichen Interesses dargelegt.

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

### 3.2.1 Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der betroffenen Arten

Der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich durch die Ausnahme nicht verschlechtern bzw. im Falle eines ungünstigen Erhaltungszustands darf das Erreichen eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert werden.

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

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

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

- zum einen muss der Erhaltungszustand der Populationen einer Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in dem betreffenden Mitgliedstaat (und – wenn die Populationen sich auf Nachbarländer erstrecken - möglichst über die nationalen Grenzen hinaus) ermittelt werden,*
- zum anderen sind die Auswirkungen der geplanten Ausnahme auf die betroffene(n) Population(en) zu untersuchen. Die Bewertung erfolgt somit auf zwei Ebenen: auf Ebene des „natürlichen Verbreitungsgebiets“ und auf Ebene der „Population“.*

---

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

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

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

Auch in Bezug auf den Zeitpunkt der Umsetzung von FCS-Maßnahmen ist eine vorgezogene Umsetzung (wie bei CEF-Maßnahmen) rechtlich nicht zwingend erforderlich, sondern kann ggf. auch (in angemessener Zeit, die sich z.B. nach der Lebenserwartung der betroffenen Arten richten sollte) nach Umsetzung des jeweiligen Vorhabens erfolgen. Angaben zu den Erhaltungszuständen der Tierarten des Anhangs IV FFH-RL wurden von der BSU zur Verfügung gestellt. Für die Avifauna fehlt eine solche Auflistung derzeit. Daher wird hilfsweise der Status gemäß der aktuellen Roten Liste Hamburgs (MITSCHKE 2007) in Verbindung mit dem kurzfristigen Bestandstrend genutzt.

#### Erhaltungszustand HH

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

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

#### Kurzfristiger Trend (Mitschke 2007):

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

#### Erhaltungszustand D

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

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

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

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

auszugehen, dass der erforderliche Flächenbedarf<sup>2</sup> in diesem Naturraum für dieses Vorhaben gesichert werden kann. Auch Teilflächenlösungen sind denkbar.

Nach Rücksprache mit der BSU sind im Grundsatz auch Flächen in den an Hamburg angrenzenden Teilen Schleswig-Holsteins (z.B. Ökokonten der Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein) oder Niedersachsens für FCS-Maßnahmen geeignet.

Von der Naturschutzverwaltung wird derzeit zur Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen für dieses Vorhaben ein Bereich in der Este-Niederung südlich von Buxtehude favorisiert. Dieser Raum liegt rd. 17 km vom Konfliktschwerpunktraum Moorburg entfernt. Für das Gebiet wurde aktuell eine fachliche Abschätzung des Entwicklungspotenzials erstellt (KIFL 2009). Als ein wesentliches Ergebnis ist festzuhalten, dass dort insgesamt mehr als 100 ha Acker- oder Intensivgrünland durch gezielte Grünlandmanagement-Maßnahmen sehr zeitnah (rd. 1-2 Jahre) aufgewertet werden können, so dass sie dann u.a für den Wachtelkönig (aber auch für andere Wiesenvögel und Feuchtgrünlandarten) als Lebensraum geeignet sind.

Funktional geeignete Ersatzlebensräume für Arten mit geringerem Flächenbedarf oder weniger hohen Habitatansprüchen können u.U. auch im direkten Umfeld der Trasse z.B. im Raum Stillhorn, Kornweide-Süd oder Moorburg geschaffen werden.

---

<sup>2</sup> Nach derzeitigem Kenntnisstand dürfte der gesamte Flächenbedarf für FCS-Maßnahmen weniger als 40 ha betragen, da insbesondere die Wiesenvogelarten z.T. überschneidende Habitatansprüche haben (z.B. Wachtelkönig, Bekassine, Rotschenkel) und somit der auf S. # ff dargestellte Flächenbedarf nicht additiv ermittelt wird.



Abbildung 1: Maßnahmenggebiet Este-Niederung (Lage) (Bsp: Wachtelkönig)



Abbildung 2: Maßnahmenggebiet Este-Niederung (Foto: U. MIERWALD 2009)

Nachfolgend werden die Brutvogelarten dargestellt, bei denen das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermutlich auch nicht durch gezielte Vermeidungsmaßnahmen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) zu verhindern ist und für die daher ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren notwendig wird.

Arten des Anh. IV FFH-RL sind nach derzeitigem Planungsstand nicht von einem Ausnahmeverfahren betroffen.

### Wachtelkönig (ungünstiger Erhaltungszustand)

*Verlust von 2 Brutrevieren durch dauerhafte Verlärmung (Lage innerhalb der 47 dB(A)-Isophone) im Teilgebiet MB 2.*

Wachtelkönige sind Zugvögel und Ortstreue ist zwar vielfach nachgewiesen, jedoch nicht die Regel (BAUER et al. 2005). Die Rückkehr in die Brutgebiete erfolgt mit einer Toleranz von mehreren Kilometern (GREEN et al. 1997, GLUTZ VON BLOTZHEIM et al. 1994). Die lokalen Brutvögel des UG sind Teil der Population des SPA „Moorgürtel“, einem von fünf für das Vorkommen von Wachtelkönigen bedeutendsten Gebieten in Deutschland. Zusammen mit dem westlich angrenzenden SPA „Moore bei Buxtehude“ liegt ein geschlossenes Verbreitungsband der Art bis nach Osten zur A 7 vor. Bei der Besetzung geeigneter Ruf-/Brutreviere im Frühling bilden Wachtelkönige häufig Rufergruppen aus, die aus mehreren Männchen bestehen.

Um den Erhaltungszustand dieser Art, die europaweit als stark gefährdet einzustufen ist und auch auf nationaler bzw. landesweiter Ebene einen ungünstigen Erhaltungszustand hat, nicht weiter zu verschlechtern, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die den entstandenen Verlust an Bruthabitaten ausgleichen. Durch die Variante Süd 1 gehen insgesamt 2 Reviere der Art im südlichen Moorburg verloren. Um einen „Ausgleich“ für die beiden Reviere zu schaffen und damit den Erhaltungszustand nicht weiter zu verschlechtern, ist von einem Kompensationsflächenbedarf von mindestens **20 ha** (arrondiertem) strukturreichem Grünland auszugehen (Aktionsraum je Revier bis zu 10 ha).

Die Anlage von Ersatzlebensräumen in der genannten Größenordnung ist z.B. möglich in der Este-Niederung im Lkr. Stade. Dieses Gebiet liegt rd. 17 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt im gleichen Naturraum (vgl. Abbildung 1) und damit in hinreichender Nähe, so dass die Bezugspopulation identisch ist. Durch die insgesamt hohe Dichte der Wachtelkönigvorkommen im Südwesten von Hamburg (Schwerpunkt der Verbreitung sind die Moorniederungen nördlich Neugraben/Fischbek) und der nicht allzu engen Ortstreue ist eine Besiedlung von geeigneten Ersatzlebensräumen in diesem Raum sehr wahrscheinlich.

**Anmerkung:** Bei ausreichend zeitnaher Flächenverfügbarkeit können die o.g. Maßnahmen ggf. auch als CEF-Maßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten umgesetzt werden, da der vom Gesetzgeber geforderte *räumliche Zusammenhang* hier gegeben ist (Begründung s.o.) und die Funktionalität des Bruthabitats der Wachtelkönige damit gesichert werden könnte. Ein Ausnahmeverfahren wäre in dem Fall nicht erforderlich. Aufgrund der noch fehlenden grundbuchrechtlichen Sicherung der Flächen wird aber im vorliegenden Fall vom „*worst case*“ ausgegangen, d.h. von einer für CEF-Maßnahmen nicht ausreichend zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen. Die Prüfung erfolgt somit für den Planfall „Ausnahmeverfahren“, welches im Vergleich zu CEF-Maßnahmen ggf. mehr zeitlichen Spielraum für die Umsetzung der Maßnahmen (FCS) ließe.

### **Bekassine (ungünstiger Erhaltungszustand)**

*Verlust von 3 Brutrevieren (2 Rev. in MB 10, 1 Rev. in MB 11: Lage innerhalb der 500 m-Effektdistanz)*

Bei der norddeutschen Population der Bekassinen handelt es sich um Zugvögel. Die Gebietstreue ist laut GLUTZ v. BLOTZHEIM (1999) nicht sehr groß: So wurde ein als nichtflügge bei Paderborn beringter Vogel im Juni des übernächsten Jahres 6 km vom Beringungsort entfernt gefunden, ein bei Flensburg jung beringter im Sommer des folgenden Jahres etwa 135 km entfernt.

Um den Erhaltungszustand dieser Art, die europaweit als stark gefährdet einzustufen ist, nicht weiter zu verschlechtern, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die den entstandenen Verlust an Bruthabitaten ausgleichen. Durch die Variante Süd 1 gehen insgesamt 3 Reviere der Art im südlichen Moorburg verloren. In Optimalhabitaten können kleinflächig Siedlungsdichten von bis zu 50 Bp./km<sup>2</sup> (BAUER et al. 2005) erreicht werden. Bei einer optimalen Biotopgestaltung ist daher für ein Brutpaar ein Flächenumfang von mindestens 2 ha erforderlich. Um einen „Ausgleich“ für die verlorenen Reviere zu schaffen, ist somit von einem Ausgleichsflächenbedarf von **mindestens 6 ha** (arrondiertem) strukturreichem und mit Feuchtstellen durchsetzten Grünland auszugehen, das zudem möglichst arm an Gehölzen sein muss.

Die Anlage von Ersatzlebensräumen in der genannten Größenordnung ist z.B. möglich in der Este-Niederung im Lkr. Stade. Dieses Gebiet liegt rd. 17 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt im gleichen Naturraum (vgl. Abbildung 1) und damit in hinreichender Nähe, so dass die Bezugspopulation wohl identisch ist. Aufgrund der ähnlichen Habitatansprüche von Bekassine und Wachtelkönig ist eine Umsetzung der Maßnahmen für Bekassinen innerhalb der Maßnahmenfläche für den Wachtelkönig (s.o.) problemlos möglich; spezifische Maßnahmen für die Bekassine sind damit nicht notwendig, wenn die Bodenfeuchte ausreichend ist.

**Anmerkung:** Bei ausreichend zeitiger Flächenverfügbarkeit können die o.g. Maßnahmen ggf. auch als CEF-Maßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten umgesetzt werden, da der vom Gesetzgeber geforderte *räumliche Zusammenhang* hier gegeben ist (Begründung s.o.) und die Funktionalität des Bruthabitats der Bekassinen damit gesichert werden könnte. Ein Ausnahmeverfahren wäre in dem Fall nicht erforderlich. Aufgrund der noch fehlenden grundbuchrechtlichen Sicherung der Flächen wird aber im vorliegenden Fall vom „worst case“ ausgegangen, d.h. von einer für CEF-Maßnahmen nicht ausreichend zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen. Die Prüfung erfolgt somit für den Planfall „Ausnahmeverfahren“.

### **Rohrschwirl (ungünstiger Erhaltungszustand)**

*Verlust von 1 Brutrevier in MB7 (Lage innerhalb der 52 dB(A)-Isophone).*

Rohrschwirle sind Langstreckenzieher mit einer ausgeprägten Geburts- und Brutortstreue. Im Umfeld des Gewässers sind derzeit keine geeigneten Ersatzhabitate vorhanden. Sie besiedeln v.a. strukturreiche Schilfröhrichte an Gewässerufern.

Der Bestand des Rohrschwirls in HH liegt relativ konstant bei rd. 5 Brutpaaren. Aufgrund der geringen Anzahl sind auch einzelne Revierverluste als Verschlechterung des Erhaltungszustands zu werten, so dass FCS-Maßnahmen notwendig sind. Die Art besiedelt im Wasser stehende Verlandungsvegetation (insbesondere Schilfröhrichte, aber auch Seggenriede, Rohrkolbenbestände etc.). Siedlungsdichten können in guten Habitaten bei ca. 5 Rev./10 ha liegen (GLUTZ VON BLOTZHEIM (1991)). Die Röhrichtfläche in Moorburg weist bei rd. 4 ha Größe 2 Reviere auf.

Die Anlage von Ersatzlebensräumen (FCS-Maßnahme) in der genannten Größenordnung von **rd. 2 ha** ist z.B. möglich in der Este-Niederung im Lkr. Stade. Hier könnten uferbegleitend an der Este oder an neu anzulegenden Stillgewässern ausgeprägte Verlandungszonen entwickelt werden. Dieses Gebiet liegt rd. 17 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt (vgl. Abbildung 1). Die Anlage von Uferröhrichten als funktionaler Ausgleich der Bruthabitatverluste der betroffenen Population ist dort in der genannten Größenordnung ausreichend zeitnah (<5 Jahre) möglich, so dass der Erhaltungszustand der Bezugspopulation nicht verschlechtert wird. Aufgrund der Brutortstreuung der Art sind CEF-Maßnahmen dort aber kaum möglich.

#### **Kiebitz (ungünstiger Erhaltungszustand)**

*Verlust von 4 Brutrevieren (Lage innerhalb der Effektdistanz bzw. 55 dB(A)-Isophone in den Funktionsräumen MB6, MB9, MB10).*

Kiebitze sind fakultative Zugvögel (Kurz-, Mittelstreckenzug) mit einer ausgeprägten Geburts- und Brutortstreuung. Die lokalen Reviervögel sind Teil der kleinen Lokalpopulation im Bereich der Spülfelder Moorburg und assoziierter Offenlandhabitats. Brutbiotope bilden ebene und offene, möglichst baumarme Landschaften mit zumindest teilweise geringer Vegetationsdeckung.

Um den Erhaltungszustand dieser Art, die in HH einen ungünstigen Erhaltungszustand aufweist, nicht weiter zu verschlechtern, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die den entstandenen Verlust an Bruthabitaten ausgleichen. Durch die Variante Süd 1 gehen rechnerisch 4 Reviere der Art im Raum Moorburg westlich des Moorburger Hauptdeiches verloren; das Kiebitzrevier östlich des Moorburger Hauptdeiches im Funktionsraum MB 19 ist zwar ebenfalls von der Trasse betroffen, hier wird jedoch davon ausgegangen, dass das Revierpaar in die Umgebung ausweichen kann, da große Teile des Spülfelds vorhabensbedingt nicht betroffen werden. Siedlungsdichten können in sehr guten Habitaten bei 2-6 Rev./10 ha liegen. Als funktionaler Ausgleich für den Verlust von Bruthabitaten ist die Entwicklung extensiv bewirtschafteter, gehölzfreier Grünlandbiotope mit lückiger und kurzer Vegetation geeignet. Die Aktionsraumgröße von Kiebitzfamilien mit Küken liegt bei ca. 10 ha (vgl. HOFFMANN et al. 2007), der Raumbedarf eines Brutpaares wird von FLADE (1994) mit 2 bis 4 ha benannt. Aufgrund der kolonialen Siedlungsweise und der gleichzeitigen Nutzung von Nahrungsräumen durch mehrere Familien ergibt sich für die betroffenen 4 Reviere ein Flächenbedarf von **mindestens 19 ha** (1 x 10 ha für das erste Revier, zzgl. 3 ha für jedes weitere Revier) nutzbarem arrondiertem Grünland.

Die Anlage von Ersatzlebensräumen als FCS-Maßnahme in der genannten Größenordnung von rd. 19 ha ist möglich in der Este-Niederung im Lkr. Stade. Dieses Gebiet liegt rd. 17 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt im gleichen Naturraum (vgl.

Abbildung 1). Durch gezielte Grünlandmanagement-Maßnahmen kann das Gebiet zeitnah aufgewertet werden, so dass die Flächen dann u.a. für Kiebitz (aber auch andere Wiesenvögel und Feuchtgrünlandarten) als Lebensraum geeignet sind. Der damit verbundene funktionale Ausgleich der Bruthabitatverluste der betroffenen Population ist dort somit möglich, so dass der Erhaltungszustand nicht verschlechtert wird.

Eine zumindest teilweise räumliche Überschneidung der Maßnahmenflächen mit den Maßnahmen für den Wachtelkönig (s.o.) ist möglich, wobei sich jedoch v.a. die strukturellen Anforderungen (Vegetationshöhe) unterscheiden. Aufgrund der Brutortstreue der Art sind dort CEF-Maßnahmen aber kaum möglich.

### **Rotschenkel (ungünstiger Erhaltungszustand)**

*Verlust von 1 Brutrevier (Lage innerhalb der 200 m-Effektdistanz im Teilgebiet KW 2).*

Rotschenkel sind Zugvögel mit einer ausgeprägten Geburts- und Brutortstreue. Die lokalen Reviervögel sind Teil der kleinen Population im Raum Kirchdorf-Süd/Kornweide, die in jüngerer Zeit von Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld etwas profitiert hat. Brutbiotope bilden ebene und offene, möglichst baumarme Landschaften, in denen nahe bei den Nistplätzen zumindest zeitweise mit Wasser bedeckte Nahrungsgebiete mit weichem feuchtem Boden zur Verfügung stehen. Die Vegetationshöhe soll versteckte Nestanlage mit Sichtschutz nach oben gestatten, ohne die freie Rundschau zu behindern. Bevorzugt wird ein hoher Anteil von Gräsern und grasartigen Pflanzen in der Vegetation des Nistplatzes.

Um den Erhaltungszustand dieser Art, die europaweit als stark gefährdet einzustufen ist, nicht weiter zu verschlechtern, sind gezielte Maßnahmen notwendig, die den entstandenen Verlust an Bruthabitaten ausgleichen. Durch die Variante Süd 1 geht ein Revier der Art im Grünland nördlich der Kornweide verloren. Im Kleigrasland, dem ausgedehntesten Rotschenkelbiotop, siedeln gem. GLUTZ VON BLOTZHEIM (1985) durchschnittlich ca. 8–9 Paare/100 ha, so dass für das verloren gehende Revier von einem Kompensationsflächenbedarf von **rd. 10 ha** (arrondiertem) strukturreichem Grünland auszugehen ist.

Die Anlage von Ersatzlebensräumen (FCS-Maßnahme) in der genannten Größenordnung ist z.B. möglich in der Este-Niederung im Lkr. Stade. Dieses Gebiet liegt rd. 17 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt im gleichen Naturraum (vgl. Abbildung 1). Durch gezielte Grünlandmanagement-Maßnahmen kann die Fläche so aufgewertet werden, dass sie dann u.a. für Rotschenkel (aber auch andere Wiesenvögel und Feuchtgrünlandarten) als Lebensraum geeignet sind. Aufgrund der Brutortstreue der Art sind CEF-Maßnahmen dort aber kaum möglich.

### **Weitere betroffene Arten**

#### a) Arten der Grünlandbrachen/Hochstauden und Gebüschfluren

Auf der Grundlage der aktuellen Planung ist die Betroffenheit dieser überwiegend noch relativ weit verbreiteten Arten (z.B. Sumpfrohrsänger, Kuckuck, Feldschwirl) noch nicht abschließend zu klären. Insbesondere ist die Frage, inwieweit die

ökologische Funktion der Bruthabitate im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt, derzeit noch nicht abschließend zu beantworten. In vielen Fällen werden die betroffenen Individuen aufgrund ihrer meist wenig spezifischen Habitatansprüche auf ähnlich strukturierte Flächen im räumlichen Zusammenhang ausweichen können, so dass weder Maßnahmen noch Ausnahmen notwendig würden. Falls dies nicht möglich ist, kann die Kontinuität der ökologischen Funktion der Bruthabitate auch durch CEF-Maßnahmen gewährleistet werden, zumal die Lebensräume relativ zeitnah herzustellen sind. Dies ist bei den genannten Arten möglich:

<u>Art</u>	<u>Betroffenheit</u>	<u>Erhaltungszustand</u>	<u>CEF-Maßnahme</u>
- Sumpfrohrsänger	19 Reviere	<i>ungünstig</i>	<i>Hochstauden, Brache</i>
- Feldlerche	4 Reviere	<i>ungünstig</i>	<i>Grünland, extensiv</i>
- Feldschwirl	8 Reviere	<i>günstig</i>	<i>Hochstauden, Brache</i>
- Blaukehlchen	1 Revier	<i>günstig</i>	<i>Hochstauden, Schilf</i>
- Kuckuck	2 Reviere	<i>günstig</i>	<i>Hochstauden, Brache</i>
- Neuntöter	5 Reviere	<i>günstig</i>	<i>Grünland, Gehölze</i>

b) Arten der Gehölzlebensräume

Hier gilt sinngemäß das oben Gesagte, allerdings sind für diese Arten in der Regel CEF-Maßnahmen nur schwer umsetzbar, da Gehölzpflanzungen relativ lange benötigen, bis sie die nötige Größe und Struktur erreichen und somit als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme i.d.R. nicht geeignet sind. Unter Umständen sind jedoch auch Aufwertungen z.B. durch strukturelle Anreicherung (Unterpflanzung von Gebüsch, Verzicht auf Gehölzpflege, künstliche Nisthilfen etc.) in vorhandenen Gehölzen möglich. Dies gilt für typische Gebüschsiedler, d.h. für die Nachtigall, den durch (Halbhöhlen-)Nistkästen zu fördernden Gartenrotschwanz und den ebenfalls regelmäßig in Nistkästen brütenden Trauerschnäpper. Für diese Arten sind bei einem Vorlauf von 2-4 Jahren CEF-Maßnahmen (Gehölzpflanzungen, ggf. unterstützt durch gezielte Anlage von Habitatstrukturen) möglich. Insgesamt sind die folgenden Arten betroffen (unabhängig davon, ob für diese Arten CEF-Maßnahmen möglich sind oder nicht):

<u>Art</u>	<u>Betroffenheit</u>	<u>Erhaltungszustand</u>
- Gelbspötter	6 Reviere	<i>ungünstig</i>
- Nachtigall	10 Reviere	<i>günstig</i>
- Gartenrotschwanz	1 Revier	<i>ungünstig</i>
- Stieglitz	1 Reviere	<i>günstig</i>
- Grauschnäpper	2 Reviere	<i>ungünstig</i>
- Mäusebussard	1 Revier	<i>günstig</i>
- Kleinspecht	1 Revier	<i>ungünstig</i>
- Trauerschnäpper	1 Revier	<i>ungünstig</i>

c) Arten mit spezifischen Habitatansprüchen (Sonderhabitate)

- Eisvogel                      1 Revier                      *günstig*

Für die z.T. an weit von der Bruthöhle entfernten Gewässern jagenden Eisvögel kann durch die Anlage einer künstlichen Nisthilfe in Gewässernähe wirksam Ersatz (CEF) für Bruthabitatverluste geleistet werden, da die Art Kunsthöhlen gerne annimmt und ausreichend Praxiserfahrungen mit solchen Nisthilfen vorliegen.

Für alle genannten Arten mit Ausnahme der „echten Baumbrüter“ (hier: Mäusebussard, Kleinspecht) lassen sich durch gezielte und in der Regel kleinflächige CEF-Maßnahmen die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen relativ einfach vermeiden, sofern nicht ohnehin ein Ausweichen auf angrenzende Habitate möglich ist. Dann wäre keine Verwirklichung des artenschutzrechtlichen Tatbestands gegeben.

Im Rahmen der nächsten Planungsschritte ist auf der Grundlage der Entwurfsplanung zu prüfen, ob ein Ausweichen oder die Umsetzung von CEF-Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang möglich ist. Falls dies unmöglich sein sollte (*worst-case*-Betrachtung), sind artenschutzrechtliche Ausnahmen zu beantragen. Bei Arten mit ungünstigem Erhaltungszustand sind diese ggf. durch geeignete FCS-Maßnahmen abzusichern. Dabei handelt es sich um die gleichen Maßnahmen wie die o.g. CEF-Maßnahmen.

In jedem Fall ist aber gewährleistet, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Arten vorhabensbedingt nicht verschlechtert bzw. weiter in einem günstigem Erhaltungszustand verbleibt.

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

Das Fehlen von zumutbaren Alternativen zur Vorzugstrasse muss im Rahmen des artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens sorgfältig geprüft und begründet werden, insbesondere, wenn Alternativtrassen zu geringeren artenschutzrechtlichen Konflikten führen. Neben wirtschaftlichen Erwägungen und verkehrlichen Wirkungen sind auch ggf. vorhandene Be- und Entlastungswirkungen für die Umwelt und den Menschen zu gewichten. Bereits auf Ebene der Linienfindung sind diese Aspekte auf der Grundlage der vorliegenden Daten jedoch schon soweit zu prüfen, dass die Auswahl der Vorzugslinie nicht im Rahmen einer späteren Alternativenprüfung in Frage gestellt wird.

Hinzuweisen ist auf die Tatsache, dass nach derzeitigem Kenntnisstand für alle geprüften Varianten artenschutzrechtliche Ausnahmeverfahren gem. § 45 (7) BNatSchG notwendig werden. In den neben den artenschutzrechtlichen Belangen geprüften weiteren Zielfeldern,

- der technisch-wirtschaftlichen Beurteilung und hierbei insbesondere bei der verkehrlichen Wirkung und der Kosten,
- den Fragen der Stadtentwicklung und der Hafenentwicklung,
- den allgemeinen Umweltaspekten (Schutzgüter gem. UVPG)

ergeben sich weitere, teilweise erhebliche Unterschiede zwischen den Varianten, die im Folgenden dargestellt werden.

### *Nordkorridor*

#### **Variante Nord (linienbestimmt)**

Die Variante Nord (linienbestimmt) ist zusammen mit der Variante Nord 1 die aus artenschutzrechtlicher Sicht günstigste Variante, da Konflikte weitgehend auf den Raum Spreehafen beschränkt werden. Hier sind regional bedeutende Brut- und vor allem Aufzuchthabitate der Brandgans betroffen für die ein Ausnahmeverfahren notwendig wird.

Im Rahmen der Vorplanungen zur A 252 Hafenuerspange wurden im Zeitraum 2007 bis 2008 von der ReGe Hamburg die planerischen Randbedingungen für den Nordkorridor im Detail aufbereitet. Sehr bedeutende planerische Randbedingungen sind dabei die geänderten Anforderungen der Hafenuirtschaft, die sich seit der Linienbestimmung z.T. wesentlich geändert haben. Folgende neue planerische Randbedingungen erfordern daher eine Anpassung der linienbestimmten Nordvariante (ReGe Hamburg 2007, Überprüfung der Alternativen Haupttrassen der Linienbestimmung, Zusammenfassung):

- Im Mittleren Freihafen werden die Containerterminals CTS und CTT geplant. Hierbei wird es zu einer Neuordnung der Wasser- und Landflächen kommen, insbesondere wird der Travehafen verfüllt; der bisherige Bereich des Roeloffsufers soll in Richtung Westen durch die Bahnanlagen des CTS ergänzt werden. Eine zerschneidende SW-NO- Überquerung des Containerterminals mit der Hafenuerspange soll möglichst vermieden werden. Die Dimensionierung der Anschlussstelle der HQS in diesem Bereich muss aufgrund der umgebenden Planungen angepasst werden.
- Der Hafenubahnhof Süd darf aufgrund der hohen Zuwachsraten im Bahnverkehr (Verdopplung der täglichen Zugabfertigungen bis 2015) nicht mehr in Anspruch genommen werden.
- Querungen des Köhlbrands und der Süderelbe müssen mit vergrößerten, lichten Durchfahrtshöhen für die bereits in Fahrt befindlichen Containerschiffe der „Emma-Maersk“ – bzw. „New-Panamax“ – Klasse ausgelegt werden (NN +72 m anstatt NN +53 m).
- Die langfristig angelegte Stadtentwicklungsstrategie „Sprung über die Elbe“ ist auf Nachhaltigkeit und eine verträgliche Nachbarschaft von Stadt- und Hafenuentwicklung ausgerichtet und durch das Rahmenkonzept 2005 mit Darstellung von Entwicklungsschwerpunkten städtebaulich konkretisiert worden. Das Leitprojekt „Sprung über die Elbe“ ist als integraler Bestandteil der übergeordneten Planung vom Senat 2009 bestätigt worden und damit verbindliche Vorgabe für alle raumbezogenen Planungen.
- Die Freihafengrenzen werden, so wie sie im Rahmen der Linienbestimmung als Planungsrandbedingungen gegeben waren, nicht mehr vorhanden sein.

Voraussichtlich wird sich die HQS auf ihrer gesamten Länge im Zollinland befinden, so dass Zolldurchlässe entbehrlich werden.

Hinzu kommen zahlreiche technische Zwangspunkte, deren Konsequenzen für die Trassierung einer HQS erst im Rahmen der Vorplanung deutlich wurden. So gibt es seitens der HPA zwingende Vorgaben zur Berücksichtigung der zahlreichen Hafengewässer, z.B. die Freihaltung eines Drehkreises mit Mindestdurchmesser 130 m im Bereich der geplanten Reiherstiegquerung sowie eine lichte Höhe von mind. NN +10,5 m für eine Brücke über den Reiherstieg. Auch Leitungsquerungen und Querungen vorhandener Straßen erfordern z.T. Anpassungen in Lage und Gradienten.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Vorplanungen auch deutlich, dass eine durchgehende Hochstraße im Norden von Wilhelmsburg und dort vor allem im Bereich des Spreehafens zu sehr erheblichen städtebaulichen Nachteilen führen würde. Besonders kritisch sind dort bei einer durchgehenden Hochstraße die Ausbreitung der Schallemissionen und die Beeinträchtigungen des Landschafts- und Stadtbildes. Zudem ist die Betroffenheit von Erholungsflächen und -funktionen im Spreehafen und der anschließenden Freiraumachse mit dem Ernst-August-Kanal im Vergleich zu allen anderen geprüften Alternativen am höchsten. Das städtebauliche Leitprojekt „Sprung über die Elbe“ ist mit dieser Trassenführung nicht vereinbar.

Bereits im Zuge der Vorplanungen der ReGe Hamburg hat sich somit herausgestellt, dass die linienbestimmte Nordtrasse keine zumutbare Trassierung darstellt und die Prüfung anderer Alternativen zwingend erforderlich ist.

### ***Variante Nord 1***

Die Variante Nord 1 ist zusammen mit der Variante Nord (linienbestimmt) die aus artenschutzrechtlicher Sicht günstigste Variante, da schwerwiegende Konflikte weitgehend auf den Raum Spreehafen beschränkt werden. Auch mit dieser Variante sind regional bedeutende Brut- und vor allem Aufzuchthabitate der Brandgans betroffen für die ein Ausnahmeverfahren notwendig wird.

Im Rahmen der mehrstufigen Vorplanung wurden von der ReGe Hamburg und den beteiligten Fachgutachtern nach der Linienbestimmung und unter Berücksichtigung der veränderten planerischen Randbedingungen im Nordkorridor (s.o.) sowie der bestehenden Zwangspunkte zwei Vorzugsvarianten entwickelt. Die beiden Vorzugsvarianten weisen unterschiedliche Lösungsansätze zur Querung des Spreehafens auf, sind aber ansonsten bezüglich der übrigen Trassierungsmerkmale identisch. Bei dem Variantenvergleich, der zu dieser Entscheidung geführt hat, wurden auch Umweltaspekte sowie städtebauliche Aspekte berücksichtigt.

Im Ergebnis ergaben sich zwei Vorzugsvarianten: eine durchgehende Hochstraße und eine Teiltunnelvariante mit einer Spreehafenquerung mittels Tunnel. Umweltfachliche und städtebauliche Kriterien waren der Grund dafür, dass neben der kostengünstigeren durchgehenden Hochstraße, bei der der Spreehafen mit einer Brücke gequert würde, auch zusätzlich eine kostenintensivere Teiltunnelvariante als Vorzugsvariante weiterempfohlen wurde. Mit einem Teiltunnel lassen sich grundsätzlich Umweltauswirkungen im Bereich des Spreehafens reduzieren und ein Teiltunnel ist besser vereinbar mit dem städtebaulichen Leitprojekt „Sprung über die Elbe“, welches eine Öffnung des Spreehafens für städtebauliche Lösungen vorsieht (Arbeit, Freizeit, Gastronomie am Wasser).

Aufgrund einer stärkeren Gewichtung der städtebaulichen und umweltseitigen Belange im Bereich des Spreehafens wird die durchgehende Hochstraße von Hamburg mittlerweile nicht mehr als geeignet angesehen. Sie ist keine zumutbare Alternative. Daher wird im Rahmen dieses Antrages zur Änderung der Linienbestimmung im Nordkorridor als Alternative zur linienbestimmten Nordtrasse lediglich eine Tunnelvariante zur Querung des Spreehafens betrachtet, die Variante Nord 1. Die Vorplanungen der ReGe Hamburg wurden Anfang 2008 abgeschlossen mit dem Ergebnis, dass aufgrund der zu beachtenden planerischen Randbestimmungen eine Trassierung im Nordkorridor erheblich teurer würde als noch bei der Linienbestimmung angenommen. Aufgrund der deutlich höheren Kosten ist die Finanzierbarkeit und Realisierbarkeit der Variante Nord 1 nicht gesichert. Ergänzend zu den bereits vorliegenden Planungen und Untersuchungen erhielt auf der Basis neuer politischer Beschlüsse (Koalitionsvertrag) die DEGES von Hamburgs Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) den Auftrag, unter der Berücksichtigung neuester planerischer Randbedingungen ergänzend zu einer Trassenführung im Nordkorridor auch mögliche Trassenführungen im Süden des Hamburger Hafens noch einmal detaillierter zu prüfen. Da im Ergebnis dieser Prüfungen im Südkorridor Varianten entwickelt wurden, die bei deutlich geringeren Kosten die Planungsziele ebenfalls erfüllen und auch die planerischen Randbedingungen im Südkorridor erfüllen, stellt die deutlich teurere Variante Nord 1 keine zumutbare Alternative mehr dar. Im Vergleich zu der Vorzugsvariante Süd 1 führt die Variante Nord 1 nach der aktuellen Kostenschätzungen von INVER zu Mehrkosten von ca. 280 Mio. € (vgl. Erläuterungsbericht zum Antrag auf Änderung der Linienbestimmung, Unterlage 1 des Antrags).

Zusätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die Variante Nord 1 aufgrund der erheblichen Eingriffe in Wohn- und Erholungsstrukturen am Nordrand von Wilhelmsburg aus Umweltsicht und aus städtebaulicher Sicht ungünstig ist (vgl. Unterlage 6.2 und 6.4). Zwar ist die Variante Nord 1 aus Umweltsicht etwas günstiger als die linienbestimmte Nordtrasse einzustufen, da bei der Variante Nord 1 durch den Tunnel im Bereich Spreehafen die Auswirkungen v.a. für den Mensch und städtebauliche Aspekte teilweise reduziert werden. Es verbleiben jedoch auch bei dieser Variante erhebliche Belastungen der Bevölkerung und eine nachhaltige Minderung der Wohn- und Erholungsqualitäten, die im Norden von Wilhelmsburg voraussichtlich auch nicht ausgleichbar sind (vgl. Unterlage 6.2)

### Südkorridor

Ebenso wie im Nordkorridor sind auch im Südkorridor im Vergleich zur Linienbestimmung aus dem Jahr 2005 zahlreiche neue planerische Randbedingungen vorhanden:

- Die Verlegung der B 4/75 ist die neueste wesentliche planerische Randbedingung für südliche Trassenführungen. Im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg bereitet die DEGES derzeit den Antrag auf Planfeststellung vor.
- Das durch das Hafententwicklungsgesetz (HafenEG) festgesetzte Hafenerweiterungsgebiet Moorburg und damit rechtsverbindliche Entwicklungsmöglichkeiten des Hamburger Hafens stehen im Konflikt mit den Trassenführungen aus der Linienbestimmung von 2005. Es sind Varianten zu betrachten, die eine weitere Entwicklung des Hamburger Hafens in diesem Bereich nicht einschränken.
- Das Kraftwerk Moorburg befindet sich bereits im Bau und ist somit bei der Trassierung zu berücksichtigen.
- Die Planungen für die Bundesautobahn A 26 von Stade kommend bis zur A 7 haben sich deutlich verfestigt. Der Antrag auf Planfeststellung wird vorbereitet.
- Im Zusammenhang mit den Hafententwicklungen in Altenwerder sind Bahnplanungen der HAMBURG PORT AUTHORITY (HPA) zu berücksichtigen. Der Nordteil der südlichen Bahnerschließung Altenwerder ist bereits genehmigt. Der südliche Teil ist zur Genehmigung beantragt.
- Mit der Generalplanung Bahnprojekte Süderelbe der HPA bestehen weitere Planungsabsichten bezüglich der Neuordnung und Optimierung des Schienennetzes im südlichen Hafengebiet. Die Planungen dazu laufen derzeit noch. Um Planungswidersprüche zu vermeiden, sind Straßen- und Schienenplanungen aufeinander abzustimmen.

Von der DEGES wurden unter Berücksichtigung der neuen Planungsrandbedingungen für den Südkorridor verschiedene neue Varianten entwickelt und bereits im Rahmen der Projektstudie 2009 bezüglich verschiedener Zielfelder bewertet. Diese Bewertung wurde im Rahmen des Antrags auf Änderung der Linienbestimmung für die Varianten Süd 1, Süd 2 und Süd 4 noch weiter verifiziert und begründet.

Neben den zuvor genannten Varianten wurden während der Bearbeitung der Projektstudie für die betrachteten Planfälle weitere Varianten bzw. Alternativen geprüft, z.B. die *Variante Süd 3* (ein Tunnel im Bereich Süderelbe) und eine *Variante Diagonal West*, die in ähnlicher Form bereits Gegenstand der Linienprüfung 2005 war. Im Ergebnis der Projektstudie hat sich jedoch herausgestellt, dass die *Varianten Süd 1, Süd 2 und Süd 4* unter Berücksichtigung aller Prüfkriterien (v.a. Verkehrliche Wirkungen, Städtebauliche Aspekte, Wirtschaftlichkeit, Umwelt, Artenschutz und FFH) bereits die insgesamt günstigsten möglichen Trassenführungen im Süden darstellen und alle anderen geprüften Varianten keine zumutbaren Alternativen darstellen. Gegen einen Tunnel sind vor allem die deutlich höheren Mehrkosten anzuführen. Die Variante Diagonal

West muss aufgrund der Summation von Betroffenheiten im Süd- und Nordkorridor ausgeschlossen werden (vgl. Projektstudie zur A 252 Hafenquerspange, DEGES 2009).

Da die *Variante Süd 1* die gesetzten Projektziele (s.o.) bei einem gleichzeitig günstigen Kostenverhältnis zu den anderen Varianten vollumfänglich erfüllt, stellt sie die Vorzugsvariante dar. Da die Variante Süd 1 jedoch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt, die Ausnahmen erforderlich machen, ist in dieser Unterlage die Zumutbarkeit der verbleibenden Südvarianten Süd 2 und Süd 4 näher zu betrachten.

### **Variante Süd 2**

Variante Süd 2 ist gemeinsam mit der in Bezug auf die artenschutzrechtlichen Konflikte sehr ähnlichen Variante Süd 4 auf dem 3. Rang im artenschutzrechtlichen Variantenvergleich und damit günstiger als die Vorzugsvariante Süd 1, da sie den Konfliktraum südlich von Moorburg umgeht.

Im Ergebnis der aktuellen Kostenschätzung von INVER ist die Variante Süd 2 rd. 47 Mio. € kostengünstiger als die Variante Süd 1 und erfüllt auch grundsätzlich die gesetzten Projektziele. Bezüglich des Artenschutzes ist sie weniger konfliktrichtig, obgleich auch hier Ausnahmen notwendig würden. Die Variante Süd 2 nimmt jedoch auf eine wesentliche Planungsrandbedingung keine Rücksicht. Dies ist das durch das Hafententwicklungsgesetz (HafenEG) festgesetzte Hafenerweiterungsgebiet Moorburg (vgl. hierzu die *Stellungnahme des Amtes Wirtschaft, Hafen und Technologie der Stadt Hamburg im Anhang*).

Der Hamburger Hafen hat nicht nur für die Metropolregion Hamburg und die gesamte norddeutsche Region, sondern für die gesamte Bundesrepublik Deutschland eine herausragende wirtschaftliche Funktion. Durch das Hafententwicklungsgesetz (HafenEG) wird die Entwicklung des Hamburger Hafens als Universalhafen geregelt. Durch das Gesetz sowie durch Hafenplanungsverordnungen nach §§ 4ff. HafenEG werden im Hafententwicklungsplan für den Hamburger Hafen die Hafengebietsgrenze, Nutzungszonen sowie Erweiterungsgebiete festgelegt. Somit sind auch für das Hafenerweiterungsgebiet zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend zu machen. Die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des gesamten Hafenerweiterungsgebietes Moorburg würden durch die Variante Süd 2 verloren gehen. Damit stellt die Variante Süd 2 keine zumutbare Alternative dar.

### **Variante Süd 4**

Die ebenfalls aus artenschutzrechtlicher Sicht weniger konfliktreiche Variante Süd 4 würde die weitere Hafententwicklung weniger behindern, stellt aber hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen die ungünstigste der geprüften Varianten dar. Zudem verursacht diese Variante im Vergleich zur Vorzugsvariante Mehrkosten von rd. 80 Mio. €. Mehrkosten in dieser Größenordnung sind aus wirtschaftlicher Sicht nicht zumutbar.

Aus naturschutzfachlicher Sicht werden diese erheblichen Mehrkosten durch die geringeren artenschutzrechtlichen Konflikte zur Variante Süd 1 (vgl. Tabelle 1, S. 2) nicht aufgewogen. Hierzu sind mehrere Gründe aufzuführen:

- Aus naturschutzfachlicher Sicht ist zu bedenken, dass auch bei einer Entscheidung (aus artenschutzrechtlichen Gründen) für die Variante Süd 4 die wertgebenden Artenvorkommen im Raum Moorburg wegen der Lage im Hafenerweiterungsgebiet und aufgrund der übrigen Pläne und Projekte (insbesondere der aktuellen Planungen der Hafenbahn im selben Raum) weiterhin potenziell gefährdet bleiben und sie somit durch eine Entscheidung für die Variante Süd 4 nicht dauerhaft gesichert werden können.
- Im Vergleich zu den Mehrkosten der Variante Süd 4 von 80 Mio € sind mögliche Kosten für Artenschutzmaßnahmen bei der Variante Süd 1 gering. Selbst wenn man bei der Variante Süd 1 von erheblichen Kosten im einstelligen Millionenbereich für ausschließlich artenschutzrechtlich bedingte Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen ausgehen würde (z.B. aufgrund von Grunderwerbskosten), so ist mit Gewissheit festzustellen, dass diese Kosten immer noch erheblich unter den Mehrkosten für die Variante Süd 4 liegen. Der Unterschied wird weiterhin im oberen zweistelligen Millionenbereich liegen.
- Trotz der festgestellten Artenvorkommen ist der Raum Moorburg östlich der A7 als bereits derzeit erheblich vorbelastet und bietet vielen der vorkommenden Arten nur einen suboptimalen Lebensraum. Zudem ist mittel- bis langfristig der Schutz der Artenvorkommen in Moorburg nicht gesichert, im Gegenteil ein Verlust auch unabhängig von der Hafenuerspanne kurz- bis mittelfristig sogar wahrscheinlich (z.B. durch den Ausbau der Hafenbahn im südlichen Moorburg). Daher ist aus rein naturschutzfachlicher Sicht eine „Verlagerung“ Lebensräume durch gezielte Biotopmaßnahmen und deren dauerhafter Sicherung an anderer Stelle – z.B. in der Esteniederung - langfristig viel Erfolg versprechender, da damit den betroffenen Arten dauerhafter geholfen ist.

**Als Fazit ist festzuhalten, dass die aus artenschutzrechtlicher Sicht als günstiger beurteilten Varianten Süd 2 und Süd 4 sowie auch die übrigen Varianten (Nordvarianten und die bereits in der Projektstudie verworfenen Varianten) keine zumutbaren Alternativen im Sinne des § 45 (7) BNatSchG sind.**

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

Für die HQS besteht aufgrund der verkehrswirtschaftlichen Bedeutung für den Hamburger Hafen und die damit verbundene überregionale Verknüpfung der Verkehrsinfrastruktur ein sehr großes öffentliches Interesse. Die HQS soll als leistungsfähige Ost-West-Fernstraßenverbindung hergestellt werden und dient dem Netzlückenschluss zwischen den Bundesfernstraßen A 7/A 26 im Westen und der A 1 im Osten. Neben dieser überregionalen Funktion im derzeit stark überlasteten Autobahnnetz im Raum Hamburg soll sie zudem die Verkehrsinfrastruktur im Hamburger Hafen verbessern und insbesondere zu einer verbesserten Anbindung der überwiegend im westlichen Teil des Hamburger Hafens gelegenen Umschlaganlagen beitragen, wo bereits derzeit verkehrliche Engpässe existieren.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist die Hafenuerspange im weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Aufgrund der wachsenden Bedeutung der Hafenuirtschaft für den Großraum Hamburg und die Bundesrepublik Deutschland insgesamt spiegelt der Stand der Bedarfsplanung jedoch nicht die mittel- und langfristigen Anforderungen an das Straßennetz wider (vgl. Erläuterungsbericht, INVER 2010). Dahingehend wäre der Linienverlauf an die aktuellen Entwicklungen in Hamburg anzupassen und die Hafenuerspange in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen.

Im Einzelnen werden mit der im südlichen Stadtgebiet von Hamburg geplanten Hafenuerspange folgende wesentliche Projektziele verfolgt:

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und der Trennwirkungen in innerstädtischen Wohnquartieren und Optimierung der städtebaulichen Situation,
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Hamburger Hafens,
- Bündelung des Ost-West-Verkehrs und der weiträumigen Hafenuerkehre,
- Lückenschluss im überregionalen Bundesfernstraßennetz,
- Gesamtwirtschaftliche Kostenvorteile.

Angesichts des dringenden Handlungsbedarfs insbesondere in Bezug auf die Verkehrssituation, die städtebaulichen Aspekte sowie die Hafenuentwicklung liegen somit **zwingende Gründe** vor (vgl. hierzu auch die Stellungnahme der Hafenubehörde im Anhang).

*Zwischenfazit: Es bestehen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses für die Hafenuerspange. Es ist daher zu prüfen, ob diese Gründe die Artenschutzbelange überwiegen.*

Die Betroffenheit artenschutzrechtlich relevanter Arten ist bei der Variante Süd 1 zwar größer als bei den anderen betrachteten Varianten, allerdings überwiegen im konkreten Fall die wirtschaftlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Aspekte der HQS die daraus resultierenden artenschutzrechtlichen Konflikte. Dies ist auch dadurch zu begründen, dass für alle von einer artenschutzrechtlichen Ausnahme betroffenen Vogelarten planerische

Lösungen gefunden werden können, die den Erhaltungszustand der Bezugspopulationen sichern (vgl. Kap. *Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der betroffenen Arten*, S. 4) und keine zumutbaren Trassenalternativen mit geringeren artenschutzrechtlichen Auswirkungen vorliegen (vgl. Kap. *Darstellung des Fehlens zumutbarer Alternativen gem. § 45 (7) BNatSchG*, S.13).

Es überwiegen vor allem die wirtschaftlichen Gründe einer zukünftigen Hafententwicklung, da der Bereich südlich Moorburg durch das Hafententwicklungsgesetz (HafenEG) als Hafentenerweiterungsgebiet festgesetzt ist. Der Hamburger Hafen hat nicht nur für die Metropolregion Hamburg und die gesamte norddeutsche Region, sondern für die gesamte Bundesrepublik Deutschland eine herausragende wirtschaftliche Funktion. Durch das Hafententwicklungsgesetz (HafenEG) wird die Entwicklung des Hamburger Hafens als Universalhafen geregelt. Durch das Gesetz sowie durch Hafentplanungsverordnungen nach §§ 4ff. HafenEG werden im Hafententwicklungsplan für den Hamburger Hafen die Hafentengebietsgrenze, Nutzungszonen sowie Erweiterungsgebiete festgelegt. Somit sind für das Hafentenerweiterungsgebiet zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend zu machen.

Erhebliche Einschränkungen des dargestellten Entwicklungspotenzials im Hafentenerweiterungsgebiet überwiegen die zu erwartenden artenschutzrechtlichen Konflikte, da sich die artenschutzrechtlichen Konflikte in einem stark vorbelasteten Raum befinden und funktional ausgleichbar sind (vgl. Kap. 3.2.1, S. 4). Im Gegensatz dazu sind alternative Standorte für eine Hafententwicklung entsprechender Größe und mit trimodalen Anschlussmöglichkeiten (Wasser, Straße, Schiene) in Hamburg nicht vorhanden.

Die artenschutzrechtlichen Belange sind somit weniger schwerwiegend, so dass das öffentliche Interesse an der Realisierung der HQS diese **überwiegt**.

## **Fazit**

Als Fazit ist festzustellen, dass aufgrund

- der Sicherstellung der Nichtverschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen Vogelarten (z.T. durch die Realisierung von gezielten FCS-Maßnahmen),
- des Fehlens zumutbarer Alternativen und
- des Vorliegens von *zwingenden* Gründen des *überwiegenden* öffentlichen Interesses

für die betroffenen Brutreviere europäischer Vogelarten, auch für die anspruchsvollen und sich derzeit in einem ungünstigem Erhaltungszustand befindenden Arten Wachtelkönig, Bekassine, Kiebitz, Rotschenkel und Rohrschwirl, die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Ausnahme von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gem. § 45 (7) BNatSchG und damit für die Genehmigung der Variante Süd 1 vorliegen.

## 4 Quellenverzeichnis

- BSU - BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT, AMT FÜR UMWELTSCHUTZ, FREIE HANSESTADT HAMBURG (2008): Hinweise zum Artenschutz in der Bauleitplanung. (Stand: Februar 2008). 17 S. zzgl. Anhänge.
- FLADE, M. (1994): Die Brutvogelgemeinschaften Mittel- und Norddeutschlands. Grundlagen für den Gebrauch vogelkundlicher Daten in der Landschaftsplanung. IHW-Verlag, Eching.
- GARNIEL, A. (2008), Kieler Institut für Landschaftsökologie: A 252 Hafenquerspange. Einschätzung der FFH-Verträglichkeit der Nordtrasse. Auftraggeber: ReGe Hamburg.
- GLUTZ VON BLOTZHEIM, U.N. & K. M. Bauer (1988): Handbuch der Vögel Mitteleuropas. Bd. 11/I: Passeriformes (2. Teil). Aula-Verlag, Wiesbaden.
- GLUTZ VON BLOTZHEIM, U.N. & K. M. BAUER (1993): Handbuch der Vögel Mitteleuropas. Bd. 13/II: Passeriformes (4. Teil). 2. Aufl. Aula-Verlag, Wiesbaden.
- GLUTZ VON BLOTZHEIM, U.N. & K. M. BAUER (1994): Handbuch der Vögel Mitteleuropas. Bd. 9: Columbiformes – Piciformes. 2. Aufl. Aula-Verlag, Wiesbaden.
- GLUTZ VON BLOTZHEIM, U.N. & K. M. BAUER (1999): Handbuch der Vögel Mitteleuropas. Bd. 8/II: Charadriiformes (3. Teil). 2. Aufl. Aula-Verlag, Wiesbaden.
- GLUTZ VON BLOTZHEIM, U.N., K. M. BAUER & E. BEZZEL (1994): Handbuch der Vögel Mitteleuropas. Bd. 5: Galliformes und Gruiformes. 2. Aufl., Aula-Verlag, Wiesbaden.
- HOFFMANN, D., T. PETRY, E. HENSBERG & J. HOFFMANN (2007): Telemetrische Untersuchung an Kiebitz und Austernfischerküken auf Eiderstedt. Unveröff. Gutachten im Auftrag des Landesjagdverbandes Schleswig-Holstein e.V.
- INVER (2010): A 252 - Hafenquerspange Hamburg - Änderung der Linienbestimmung nach § 16 FStrG - Erläuterungsbericht zum Antrag i. A. der DEGES.
- JÄGER, T., (2003): Die Wiedereinbürgerung des Nordseeschnäpels. aktualisierte Fassung, <http://www.jaegerkleincke.de/wiedereinbuengerung.html>, ursprünglich in Fisch des Jahres 1999: Der Nordseeschnäpel.
- KIFL-KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE (KIFL) (2008b): A 252 Hafenquerspange - Auswirkungsprognose Artenschutz. Im Auftrag der ReGe Projekt- Realisierungsgesellschaft mbH, Hamburg.
- KIFL-KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE (KIFL) (2008c): Neubau der A 26: Bauabschnitt 4, Landesgrenze NI/HH bis zur A7 – Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag. Gutachten i.A. des LSBG, HH.
- KIFL-KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE (KIFL) (2009): Abschätzung von Entwicklungsmaßnahmen in der Este-Niederung (Lkr. Stade). – Unveröff. Gutachten i.A. des Lkr. Stade. Stand: 5.12.2009
- KIFL-KIELER INSTITUT FÜR LANDSCHAFTSÖKOLOGIE (KIFL) (2010, in Vorb.): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. – Entwurf des Bericht zum Forschungsvorhaben FE02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen. 104 S..
- GFN mbH / KIFL (2010): Hafenquerspange Hamburg – UVS (Linienfindung): Fachbeiträge Tiere und Pflanzen / Artenschutzrechtliche Beurteilung. – Unveröff. Gutachten i. A. der DEGES.
- LIMPENS, H.J.G.A., P. TWISK & G. VEENBAAS (2005): Bats and road construction.- Published by Rijkswaterstaat, Delft, the Netherlands.
- LÜTTMANN, J. (2007): Verkehrsbedingte Wirkungen auf Fledermauspopulationen und Maßnahmen zu ihrer Bewältigung. Vortrag im Rahmen der „Landschaftstagung 2007“ am 14./15.Juni 2007 in Soest (Veranstalter: FGSV). Der Vortrag referiert Teilergebnisse des Forschungsprojektes „Trennwirkungen auf Fledermauspopulationen“ (FE 02.256/2004/LR) des BMVBS.
- MITSCHE, A. (2006/2007): Rote Liste der gefährdeten Brutvögel in Hamburg. 3. Fassung 2006. Hamburger avifaunistische Beiträge: 34 (2007), 183-227.

## 5 Anhang

### 5.1 Stellungnahme des Amtes für Wirtschaft, Hafen und Technologie

**Amt Wirtschaft, Hafen und Technologie**

WS 33

11.03.2010

Inga Cordes

**Hafenquerspanne**

**hier: Hafenwirtschaftliche Notwendigkeit des Erhalts einer Erweiterungsoption im Hafenerweiterungsgebiet Moorburg und Darstellung der Alternativenabwägung**

**Bedarfsbegründung Moorburg**

In Hamburg sind rund 13 % aller Arbeitsplätze (140.000), rund 12 % aller Steuereinnahmen (870 Mio. €) und rund 15 % der Bruttowertschöpfung (13,29 Mrd. € / ermittelt nach dem Arbeitsortprinzip) direkt, indirekt oder induziert auf den Hafen zurückzuführen (Zahlenangaben von 2008). Das Hafengebiet nimmt inklusive des Hafenerweiterungsgebietes rd. 10 % der Landfläche des Stadtstaates Hamburg ein.

Wie alle großen Welthäfen muss auch der Hamburger Hafen ständig den Entwicklungen der Weltwirtschaft und der Transporttechnologie angepasst werden, um seine wachsende wirtschaftliche Aufgabe für die Volkswirtschaft im Kontext der fortschreitenden Globalisierung zu erfüllen. Dazu investieren FHH und HPA aktuell ca. 200 Mio. € p.a. in Anpassung und Ausbau der Hafeninfrastuktur. Parallel investiert der Bund mehrere hundert Mio. € in die Anpassung des Elbefahrtwassers und den Ausbau der Hinterlandverkehrsinfrastruktur. Gemeinsames 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 Hafeninfrastuktur 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.

Im Hinblick auf die erwartete zeitliche Perspektive einer Inanspruchnahme wurde das Hafenerweiterungsgebiet in Zone I (Moorburg mit rd. 430 ha) und Zone II (Francop mit rd. 400 ha) unterteilt, wobei nur in Zone I (= Moorburg) für den Hamburger Hafen (faktisch letztmalig) die Möglichkeit bestehen wird, weitere Hafen-Fazilitäten am seeschiffstiefen Wasser zu errichten.

Seit 1982 werden gem. HafenEG im Hafenerweiterungsgebiet befindliche private Grundstücke zum Zwecke der Hafenenwicklung von der FHH aufgekauft. Mittlerweile befindet der weit überwiegende Teil der ca. 450 ha der Zone I im Eigentum der FHH/HPA. Für private bauliche Anlagen im Bestand besteht ein Veränderungsverbot. Gesetzlich definierte Ausnahmen vom Veränderungsverbot sind bis 2035 befristet. Die durch das Hafenenwicklungsgesetz planungsrechtlich gesicherte Erweiterungsoption im Raum Altenwerder / Moorburg / Francop war Basis vieler Entscheidungen über große Entwicklungsprojekte seit den 1970er Jahren: Dies betrifft den Bau der Autobahn A 7, die Bahnerschließung im Bereich Süderelbe - Hamburg-Hausbruch, die Errichtung der Massengutumschlaganlage HANSAPORT sowie die Hafenerweiterung in Altenwerder in den 1990er Jahren und die Vertiefung von Köhlbrand und Süderelbe 1999.

Die Option einer Hafenerweiterung in Moorburg wird auch von den heute den Hamburger Senat bildenden Parteien aufrechterhalten.

Der Hamburger Hafen bekennt sich bei allen Maßnahmen zu nachhaltiger Entwicklung: Die vorteilhafte Lage des Hamburger Hafens im Binnenland ermöglicht es, Seeverkehr nah an die im- und exportstarke Metropolregion Hamburg heranzuführen bzw. den energieintensiven Landtransport zum Hinterland zu minimieren. Das reduziert CO<sub>2</sub>-Ausstoß und andere Emissionen sowie Belastung durch Landverkehrsträger. Der Grundsatz der Hafenenwicklungspolitik ist es, zunächst alle Möglichkeiten der Hafenenwicklung nach innen zu nutzen, bevor Flächen im Hafenerweiterungsgebiet herangezogen werden („Hafenerweiterung nach innen“ vor „Hafenerweiterung nach außen“, siehe Hafenenwicklungsplan 2005). Erst wenn alle verfügbaren Optionen zur Kapazitätssteigerung der bestehenden Terminals und von Umstrukturierungen bereits genutzter Hafenflächen ausgeschöpft sind und somit auf diese Weise keine weiteren Flächenreserven für notwendige Investitionen der Hafenwirtschaft mehr im bestehenden Hafennutzungsgebiet geschaffen werden können, wird entsprechend der rechtlichen Vorgabe durch das Hafenenwicklungsgesetz die Entscheidung herbeigeführt werden, Flächen im Hafenerweiterungsgebiet in Anspruch zu nehmen.

Der Hafen wird laufend durch Umstrukturierung angepasst und modernisiert. Zu diesem Zweck ist die HPA, als Anstalt öffentlichen Rechts im alleinigen Eigentum der FHH, Eigentümerin der meisten Grundstücke im Hafengebiet. Sie räumt Hafenerunternehmen lediglich zeitlich befristete Nutzungsrechte ein. Damit erfüllt die HPA die öffentliche Aufgabe gem. § 1 Abs. 5 HafenEG „Dauernde Bereitstellung für Hafenzwecke nutzbarer Flächen“. Die Hafeninfrastuktur wird dabei ausgelegt auf Ausschöpfung aller Möglichkeiten der Bestandsentwicklung und auch der zusätzlichen Erweiterung.

Aktuell werden Programme zur Kapazitätsanpassung im Containerumschlag an allen bestehenden Terminals umgesetzt oder aufgelegt. Dies geschieht durch Arrondierung angrenzender Gebiete, Ausbau der Liegeplätze und produktivitätssteigernde Investitionen der Terminalbetreiber, z.B. in leistungsfähigere Krananlagen und IT-Systeme.

Im mittleren Hafengebiet wird derzeit ein heute überwiegend durch konventionellen Umschlag und Lagerei genutztes Gebiet komplett überplant. Dies geschieht mit Hilfe eines internationalen Markterkundungsverfahrens und unter der Maßgabe umweltorientierter Nachhaltigkeit.

Parallel werden die Verkehrswege im Hamburger Hafen umfassend ertüchtigt. Gemäß von der HPA entwickelter Masterpläne für die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Straße, ist ein mehrjähriges Investitionsprogramm aufgelegt worden. Wenn diese Maßnahmen und Programmen einer „Hafenerweiterung nach innen“ ausgeschöpft sind, verbleibt als einzige räumliche Entwicklungsperspektive für den Hamburger Hafen nur noch die Inanspruchnahme von Flächen des Hafenerweiterungsgebiets als „Hafenerweiterungsmaßnahme nach außen“.

Die Erarbeitung und Vorhaltung von Entwicklungsoptionen ist für alle Welthäfen unverzichtbar, um ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. So betreibt, um nur die beiden für Hamburg wichtigsten Konkurrenten zu nennen, etwa Rotterdam ein Erweiterungsprogramm „Maasvlakte“ mit Neulandgewinnung in der Nordsee und Antwerpen erschließt erhebliche Flächen westlich der Schelde. Im Gegensatz zu Rotterdam und Antwerpen ist im Hamburger Hafen keine Umlandgewinnung möglich.

Es liegt wegen der zeitlichen Dimension einer solchen Entwicklungsoption und wegen der damit im Falle einer Realisierung verbundenen extrem langen Planungs- und Realisierungszeiträume, einschl. der damit mit hoher Wahrscheinlichkeit einhergehenden politischen und rechtlichen Widerstände, in der Natur der Sache, dass für die Inanspruchnahme von Moorburg eine konkretisierte Planung derzeit noch nicht, sondern erst in einem künftigen

Bedarfsfälle marktabhängig entwickelt werden kann. Konkrete Nutzungsinhalte können nicht Jahre oder gar Jahrzehnte im Voraus festgeschrieben werden kann.

Vor dem Hintergrund aktueller Bedarfsbeurteilungen hält die HPA jedoch nach wie vor einen Erhalt der Erweiterungsoption „Moorburg“ zur langfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens für dringend erforderlich. Dies wird u. a. gestützt durch die Erkenntnisse aus der von der HPA zur Vorbereitung des neuen Hafenentwicklungsplans in Auftrag gegebenen McKinsey-Beratung, die Flächenoptionen, auch und gerade in Form einer räumlichen Hafenerweiterung, als entscheidend für eine erfolgreiche Anpassung des Hamburger Hafens an zukünftige wirtschaftliche Entwicklungen feststellt. Die Strategieberatung durch McKinsey hat insofern die Leitlinien der Hamburger Hafenentwicklung bestätigt und insbesondere die Rolle der Erweiterungsoptionen unterstrichen. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg wird in nächster Zeit die aktuellen Entwicklungslinien der Hafenentwicklung in Hamburg erneut in einem „Hafenentwicklungsplan“ darlegen.

Der Containerumschlag ist ein dauerhaft wachsender, eng mit internationaler Arbeitsteilung verbundener Sektor. Massengüter neuer Art, wie Biomasse und Recyclingstoffe, werden neben Erzen und fossilen Energieträgern zukünftig an Bedeutung gewinnen. Küstennahe Produktion mit besonderen Vorteilen durch Standortvorteile in Seehafennähe wird wieder zunehmen. Neue zusätzliche logistische Dienstleistungen, wie technologisch anspruchsvolle Endfertigung („light manufacturing“) werden stark wachsen und Arbeitsplätze generieren.

Hinsichtlich des Bedarfs an zusätzlichen Containerterminals weisen aktuelle Umschlagsprognosen zwar eher auf eine Zeitperspektive „2030“ hin. In Bezug auf besonders wertschöpfungsintensive Hafennutzungen aus den Bereichen Industrie, Gewerbe und Logistik, die nicht auf eine direkte Lage am seeschiffstiefen Wasser angewiesen sind, gleichwohl den Hafenstandort dringend benötigen, besteht jedoch schon heute ein empfindlicher Flächenengpass.

Ziel der mittel- und langfristigen Hafenentwicklung muss es sein, neben den heute absehbaren Bedarfen auch für neue und zusätzliche hafen- und seeschiffsaffine Funktionen flächenmäßig relativ kurzfristig angebotsfähig zu sein, die sich für den Hamburger Hafenstandort z. B. aus den wirtschaften Entwicklungen in Mittel- und Osteuropas ergeben können. Das Spektrum reicht dabei von Offshore-Technologie über den Umschlag von Energieträgern und Rohstoffen und hafenverbundenen Funktionen der Wasserstofftechnologie bis hin zu Anpassungen auf sich verändernde Warenströme, z.B. durch eine dynamische Entwicklung von Fertigungsprozessen in Osteuropa.

Dabei steht für den Hamburger Hafen nicht die eindimensionale Orientierung am Containerumschlag im Fokus. Vielmehr muss Handlungsfähigkeit im gesamten hafenwirtschaftlichen Spektrum gewährleistet und zugleich die Qualität des speziellen Hamburger Standortes mit land- und seeseitigen Verkehrsanschlüssen gesichert werden. Damit soll die mit dem Hamburger Hafen verbundene Wirtschaftskraft für die gesamte Metropolregion nachhaltig gestärkt und erweitert werden.

Ebenso wie die FHH die Entwicklungsoption für ihren Hafen durch langfristig gesicherte Entwicklungsoptionen und langfristig orientierte Investitionen mit erheblichen öffentlichen Finanzmitteln in vielfältiger Weise erhält, muss sie darauf achten, dass auch Infrastrukturmaßnahmen des Bundes, hier konkret der Bau der sog. „Hafenquerspange“, die für den Hamburger Hafen einzige Entwicklungsoption für weitere Hafensflächen am seeschiffstiefen Wasser, nämlich in Hamburg-Moorburg, berücksichtigen und nicht verbauen, d. h. unmöglich machen. Dies ist auch notwendig, um die seit Jahrzehnten in und für den Hamburger Hafen von Stadt und Wirtschaft gemeinsam getätigten Investitions- und Standortentscheidungen durch die Aufgabe der Entwicklungsoption einer Hafenerweiterung in Moorburg nicht zu entwerten.

*Inga Cordes*