

Anhang 4

Überprüfung der Betroffenheiten der Brutvögel

Seit April 2010 (Garniel, A. & U. Mierwald 2010) liegt die Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr vor. Die Arbeitshilfe fußt auf Vorarbeiten, die von 2005 bis 2007 im Rahmen eines FuE-Vorhabens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur „Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“ (im Folgenden FuE Vorhaben „Vögel und Lärm“) durchgeführt wurden (Garniel et al. 2007).

Die Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (Garniel, A. & U. Mierwald 2010) liefert die Grundlage für eine artbezogene Prognose der Auswirkungen durch Lärm und optische Störreize.

Hier wird davon ausgegangen, dass man die Vogelarten entsprechend ihrer artspezifischen Reaktion auf verkehrsbedingte Störungen in sechs verschiedene Gruppen einteilen kann:

- Gruppe 1 – Arten mit hoher Lärmempfindlichkeit
- Gruppe 2 – Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit
- Gruppe 3 – Arten mit lärmbedingt erhöhter Gefährdung durch Prädatoren
- Gruppe 4 – Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit
- Gruppe 5 – Arten ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen und Arten, für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt
- Gruppe 6 – Rastvögel und Überwinterungsgäste

Entsprechend der Empfindlichkeit werden den Vogelarten spezifische kritische Schallpegel, Effektdistanzen, Fluchtdistanzen und / oder Störradien zugewiesen und Faktoren für die Abnahme der Habitateignung in den verschiedenen Zonen in Abhängigkeit des prognostizierten Verkehrs definiert. Die nachfolgende Tabelle zeigt die artspezifischen kritischen Schallpegel, Effektdistanzen, Fluchtdistanzen und / oder Störradien für die erfassten planungsrelevanten Brutvogelarten.

~~Bei der Bilanzierung der Störwirkungen wurde die Vorbelastung durch die bereits planfestgestellte A20 berücksichtigt. Dazu wurden die Beeinträchtigungsintensitäten der betroffenen Brutvogelarten aus dem bereits planfestgestellten Abschnitt der A20 ermittelt und bei der Beurteilung der Störungen durch das hier zu betrachtende Vorhaben berücksichtigt. Im Ergebnis liegt lediglich ein Brutplatz des Gelbspöters innerhalb der artspezifischen Wirkzonen der A 20. Für diesen Brutplatz des Gelbspöters wurde eine 30 %-Abnahme der Habitateignung ermittelt. Bei der weiteren Beurteilung der Auswirkungen durch das hier zu betrachtende Vorhaben A 20-Kreuz Kehdingen, wird die reduzierte Habitateignung von 70 % zugrunde gelegt.~~

Die BAB A 20 im Abschnitt K 28 bis Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein, an die das Autobahnkreuz „Kehdingen“ direkt anschließt, ist mit Beschluss vom 30. März 2015 planfestgestellt. Für den östlich angrenzenden A 20-Abschnitt Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein bis B 431 besteht jedoch noch kein Baurecht. Beide Abschnitte beinhalten jeweils einen Teil des Elbtunnels. Dieser kann nur gebaut werden, wenn für beide Abschnitte ein Baurecht besteht. Ein Zeitpunkt hierfür ist nicht absehbar. Aus diesem Grund wird der A20-

Abschnitt K 28 bis Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein, obwohl er planfestgestellt ist, in der Überprüfung der Betroffenheiten der Brutvögel nicht als Bestand / Vorbelastung berücksichtigt.

Tabelle 1: Erfasste planungsrelevante Brutvogelarten mit Angabe der kritische Schallpegel, Effektdistanzen, Fluchtdistanzen und / oder Störradien

Artnamen (dt.)	Artnamen (lat.)	Lebensraum	Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (GARNIEL, A. & MIERWALD, U.;2010)			Betroffenheit vom Vorhaben
			Gruppe	Kritischer Schallpegel	Effektdistanz/ Fluchtdistanz/ Störradius	
Bluthänfling	<i>Carduelis cannabina</i>	Gehölze	4	—	200	nein
Feldlerche	<i>Alauda arvensis</i>	Grünland	4	—	500	ja
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	Gehölze Höhlen-/ Nischenbrüter	4	—	100	ja ¹
Gelbspötter	<i>Hippolais icterina</i>	Gehölze	4	—	200	ja
Kiebitz	<i>Vanellus vanellus</i>	Grünland	3	55	200/400	ja
Mäusebussard	<i>Buteo buteo</i>	Gehölze Freibrüter	5	—	200	ja
Rauchschwalbe	<i>Hirundo rustica</i>	Siedlungen / Gebäude	5	—	100	nein ja
Rohrweihe	<i>Circus aeruginosus</i>	Röhricht	5	—	300	ja
Schwarzkehlchen	<i>Saxicola rubicola</i>	Halboffene Landschaft / Ruderalflur	4	—	200	nein
Weißstorch	<i>Ciconia ciconia</i>	Siedlungen / Gebäude	5	—	100	nein ja

In der nachfolgend dargestellten Bilanzierung wurden die Betroffenheiten jeder planungsrelevanten Vogelart überprüft und ein Kompensationsbedarf abgeleitet. Methodische Einzelheiten sind in Garniel, A. & U. Mierwald (2010) nachzulesen.

¹ Der erfasste Brutplatz liegt innerhalb des überbauten Bereichs. Störungen sind hier nicht mehr zu bewerten.

Grünland

Feldlerche (Sonderfall)

Kfz/24h	Anlage- bedingter Verlust	vom Fahrbahnrand bis 100 m		von 100 m bis 300 m		von 300 m bis 500 m	
		Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitateignung in %	Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitateignung in %	Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitateignung in %
10.001 bis 20.000	1	-	40%	1	10%	1	0%
20.001 bis 30.000	-	-	60%	-	10%	1	10%
30.001 bis 50.000	-	-	80%	-	50%	1	10%
Kompensationsbedarf in Brutpaaren (BP)						1,3	2

Kiebitz (Gruppe 3)

Kfz/24h	Anlage- bedingter Verlust	vom Fahrbahnrand bis 100 m		von 100 m bis zur Effektdistanz der Art		Von der Effektdistanz der Art bis zur 55 dB(A)tags- Isophone	
		Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitateignung in %	Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitateignung in %	Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitateignung in %
10.001 bis 20.000	-	-	50%	-	25%	-	0%
20.001 bis 30.000	-	-	75%	1	30%	2	25%
30.001 bis 50.000	-	-	100%	-	40%	4	25%
Kompensationsbedarf in Brutpaaren (BP)						0,55 0,80	1

Röhrichte

Rohrweihe (Gruppe 5 FD)

Kfz/24h	Anlagebedingter Verlust	vom Fahrbahnrand bis Fluchtdistanz/Störradius	
		Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitateignung in %
10.001 bis 20.000	-	-	100%
20.001 bis 30.000	-	1	100%
30.001 bis 50.000	-	4	100%
Kompensationsbedarf in Brutpaaren (BP)		1	1

Gehölze**Mäusebussard (Gruppe 5 FD)**

Kfz/24h	Anlagebedingter Verlust	vom Fahrbahnrand bis Fluchtdistanz/Störradius	
		Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitategnung in %
10.001 bis 20.000	-	2	100%
20.001 bis 30.000	-	-	100%
30.001 bis 50.000	-	-	100%
Kompensationsbedarf in Brutpaaren (BP)		2	2

Gartenrotschwanz (Gruppe 4)

Kfz/24h	Anlagebedingter Verlust	vom Fahrbahnrand bis 100 m		von 100 m bis zur Effektdistanz der Art	
		Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitategnung in %	Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitategnung in %
10.001 bis 20.000	1	-	40%	-	10%
20.001 bis 30.000	0	-	60%	-	20%
30.001 bis 50.000	0	-	80%	-	30%
Kompensationsbedarf in Brutpaaren (BP)				1	1

Gelbspötter (Gruppe 4)

Kfz/24h	Anlagebedingter Verlust	vom Fahrbahnrand bis 100 m		von 100 m bis zur Effektdistanz der Art	
		Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitategnung in %	Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitategnung in %
10.001 bis 20.000	-	-	40%	-	10%
20.001 bis 30.000	-	-	60%	1	20%
30.001 bis 50.000	0,3 ²	0	80%	-	30%
Kompensationsbedarf in Brutpaaren (BP)				0,5 0,2	1

²-1 BP ist von der A20 bereits vorbelastet (innerhalb der Effektdistanz, Abnahme der Habitategnung von 30 %)

Siedlungen / Gebäude

Weißstorch (Gruppe 5)

Kfz/24h	Anlagebedingter Verlust	vom Fahrbahnrand bis Effektdistanz	
		Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitategnung in %
10.001 bis 20.000	0	1	40%
20.001 bis 30.000	0	0	60%
30.001 bis 50.000	0	0	80%
Kompensationsbedarf in Brutpaaren (BP)		0,4	(1) ³

Rauchschwalbe

Kfz/24h	Anlagebedingter Verlust	vom Fahrbahnrand bis Effektdistanz	
		Anzahl der Brutpaare	Abnahme der Habitategnung in %
10.001 bis 20.000	0	1	40%
20.001 bis 30.000	0	0	60%
30.001 bis 50.000	0	0	80%
Kompensationsbedarf in Brutpaaren (BP)		0,4	(1) ⁴

³ Nach qualitativer Beurteilung der Kompensationsbedarfsermittlung (vgl. Artenschutzfachbeitrag Anlage I Kap. 2.4.1 und LBP Kap. Kap. 6.3) werden die Beeinträchtigungen des Weißstorchs als nicht erheblich eingestuft.

⁴ Nach qualitativer Beurteilung der Kompensationsbedarfsermittlung (vgl. Artenschutzfachbeitrag Anlage I Kap. 2.4.1 und LBP Kap. Kap. 6.3) werden die Beeinträchtigungen der Rauchschwalbe als nicht erheblich eingestuft.