

Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg – Haus der Zukunft – Osterstr. 58, 20259 Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
 Rechtsamt  
 Planfeststellungsbehörde RP 2  
 Alter Steinweg 4  
  
 20459 Hamburg

Monika Bock

Telefon: 040 - 69 70 89 18

Fax: 040 - 69 70 89 19

E-Mail: AGNaturschutz@web.de

Unsere Zeichen:

FS/TW/Boc 4.4 - 6

Ihre Nachricht vom/Ihr Zeichen:

17.9.2012 RP 02/150.1409-004

21.11.2012

**PFV für Neubau der A 26 (Stade – Hamburg), Bauabschnitt 4 (A 7 bis Landesgrenze) und für den Ausbau der A 7 von Moorburg bis AS HH-Heimfeld**  
 Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mitgliedsverbände der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg nehmen zu dem o.g. Verfahren wie folgt Stellung:

Wir lehnen den Neubau der A 26 (Stade – Hamburg), Bauabschnitt 4 (A 7 bis Landesgrenze) und den Ausbau der A 7 von Moorburg bis AS HH-Heimfeld aufgrund der damit verbundenen nachhaltigen und erheblichen Eingriffe insbesondere in das NSG und Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ (DE 2524 - 402) und in die bisher unzerschnittene ökologisch wertvolle Natur- und Kulturlandschaft der Süderelbmarsch ab.

**Begründung:**

Wir beanstanden, dass das Vorhaben A 26 auf veralteten Raumordnungsverfahren und Linienbestimmungsverfahren des BMV für den Hamburger Abschnitt der A 26 (Anschluss an die A 7 bis zur Landesgrenze) aus dem Jahr 1979, für den Abschnitt der A 26 von Stade bis Horneburg in 1973 und für den Abschnitt von Horneburg bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Hamburg 1979 (die letzteren beiden 1990 neu bestimmt) basiert.

Des Weiteren sind nie ernsthaft alternative Verkehrsplanungen für eine verträglichere Lösung für die B 73-Probleme mit z.B. neuen Ortsumgehungen, etc. und für eine verbesserte Verkehrsverbindung Stade - Hamburg anstelle eines Autobahnbaus A 26 erkennbar gesucht und verfolgt worden.

Die geplante Trasse der A 26 durch unzerschnittene ökologisch wertvolle Landschaftsräume (zu großen Teilen mittlerweile mit dem Schutzstatus EU-Vogelschutzgebiet Gesamtkomplex aus den benachbarten Vogelschutzgebieten „Moorgürtel“ in Hamburg und „Moore bei Buxtehude“ in Niedersachsen) wurde von Seiten Hamburgs in der Vergangenheit abgelehnt, u.a. aus ökologischen Gesichtspunkten (vgl. z.B. „Argumente gegen die A 26“ vom 14.3.1984 von Umweltsenator Wolfgang Curilla an die Mitglieder des Hamburger Senats).

Durch die vorgenommene Zersplitterung des Autobahn-Projektes A 26 in einzelne getrennte Abschnitte sind die Auswirkungen des Autobahnneubauvorhabens auf die Umweltbelange und den ökologisch wertvollen niedersächsischen und hamburgischen Moorlandschaftsraum jedoch nicht in ihrer Gesamtheit

zur Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg gehören:  
 Botanischer Verein zu Hamburg e.V.  
 Landesjagd- und Naturschutzverband Hamburg e.V. - Landesjägerschaft -  
 Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Hamburg e.V.

Naturschutzverband GÖP - Gesellschaft für ökologische Planung - e.V.  
 Naturwacht Hamburg e.V.  
 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW), Landesverband Hamburg e.V.  
 Verein Jordsand zum Schutze der Seevögel und der Natur e.V.

betrachtet und bewertet worden. Gleichzeitig wurde durch die Abschnittsbildung mit bereits realisierten oder kurz vor der Genehmigung stehenden Teilstücken eine Zwangslage geschaffen, die Hamburg und die Gegner des Vorhabens vor vollendete Tatsachen stellen. Angesichts der bereits geschaffenen Fakten steht die Prüfung von großräumigen Alternativen und alternativen Linienführungen nicht mehr zur Disposition.

Wir beanstanden, dass es für den konfliktträchtigen Gesamtplan A 26 unterlassen wurde, auf der Planungsebene eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen, um wichtige umweltbedeutsame Weichenstellungen, sowie verträglichere Planungsalternativen treffen zu können.

Als eine Konsequenz davon musste u.a. im 3. Bauabschnitt erst durch ein Gerichtsverfahren die erforderliche Berücksichtigung der FFH-Belange und dementsprechende Neuaufstellung der Entwurfsunterlagen durch Naturschutzverbände eingefordert werden (Urteil des OVG Lüneburg vom 12.12.2005 mit Anforderungen an eine Verringerung der Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes).

Für den Bauabschnitt 4 bemängeln wir, dass hier keine ergebnisoffene Alternativenprüfung über den Trassenverlauf erfolgt ist, weil die im jetzigen PFV betrachteten Varianten durch den Vertrag der Stadt Hamburg mit den Obstbauern im Jahr 2009 bereits unzulässigerweise vorfestgelegt worden sind (Vertrag der ReGe mit Festschreibung des Vorrangs des Obstbaus, im Gegenzug verzichteten die betroffenen Obstbauern/Eigentümer auf weitere Rechtsmittel gegen die Ortsumgehung Finkenwerder und die A 26, Süderelbefonds). Mit diesem einseitigen Vertrag zugunsten des Obstbaus im Vorfeld kann jetzt in PFV keine echte Variantenprüfung stattfinden, so wie sie UVP und die Ausnahme gemäß § 34 BNatSchG erfordern.

Es werden demzufolge in der FFH-Ausnahmeprüfung eingeschränkt nur die Varianten 93 und 91 im Vergleich zur geplanten Trassenführung betrachtet, eine tatsächliche Prüfung zumutbarer Alternativlösungen stellt dies nicht dar. Mögliche alternative Trassen, die das FFH-Gebiet nicht oder geringer beeinträchtigen würden, und die Ziele des Projekts aber noch angemessen erfüllen, sind nicht geprüft worden. Eine wirkliche Alternative wäre in dieser Hinsicht die Zusammenlegung mit der Umgehung Finkenwerder gewesen, diese Eintrassenvariante mit integrierter Ortsumgehung Finkenwerder wird jedoch nicht geprüft.

Die beantragte Trassenführung geht, um Rücksicht auf andere Belange wie Obstbau, Windenergie und Wohnen zu nehmen, außerdem erneut einseitig zu Lasten des Naturschutzes, nachdem bereits bei der Ortsumgehung Finkenwerder die natur-unverträglichste Südvariante gebaut wurde. Anstelle einer aus ökologischen und ökonomischen Gründen gebotenen Straßenverbindung werden nun in einem kaum 2 km breiten Korridor zwei parallel verlaufende Autostraßen (Ortsumgehung Finkenwerder und A 26) gebaut, die nicht nur unwiederbringliche Naturverluste und vertane öffentliche Gelder (ca. 54 Mio Euro Kosten für Umgehung Finkenwerder und ca. 150 Mio Euro für den Bauabschnitt 4 der A 26) bedeuten, sondern das Alte Land auch doppelt zerschneiden und verlärmen.

Mit der beantragten Anbindung der A 26 an die A 7 ist gleichzeitig der Bau eines neuen Autobahnkreuzes im Bereich Moorburg vorgesehen, in das eine Abzweigung für die geplante Hafenuferspanne (A 252) integriert ist. Dies bedeutet, dass hier eine unzulässige Vorfestlegung über die Weiterführung der Hafenuferspanne vorgenommen werden soll, da sich das Projekt Hafenuferspanne vorerst im Linienbestimmungsverfahren befindet und die Ergebnisse des noch ausstehenden Genehmigungsverfahrens/Planfeststellung mit Variantenprüfung nicht vorweggenommen werden dürfen.

### **Bedeutung des Moorgürtelraumes als eines der letzten großen Naturgebiete in Hamburg:**

Der flächenmäßig hohe Anteil an ausgewiesenen Schutzgebieten belegt den herausragenden ökologischen Wert des Vorhabensgebietes. Das gesamte EU-Vogelschutzgebiet Moorgürtel ist über die Vorkommen von Wachtelkönig und Neuntöter hinaus ein Gebiet mit hoher avifaunistischer Bedeutung (u.a. leben dort 25 – 35 % des Hamburger Bestandes an Wiesenvögeln Bekassine, Feldlerche und Wiesenpieper). Auch die zusammenhängenden Grünlandbereiche nördlich der Moorwetterern sowie die Grünlandflächen im Osten zwischen Unterster Untenburger Wetterung und Moorburger Landscheide sind Lebensräume für gefährdete und streng geschützte Brutvogelarten, wie z.B. Wachtelkönig, und Tüpfelralle.

Die feuchten Moore und ihre Randbereiche stellen wertvolle Lebensräume für gefährdete Amphibienarten dar.

zur Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg gehören:  
 Botanischer Verein zu Hamburg e.V.  
 Landesjagd- und Naturschutzverband Hamburg e.V. - Landesjägerschaft -  
 Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Hamburg e.V.

Naturschutzverband GÖP - Gesellschaft für ökologische Planung - e.V.  
 Naturwacht Hamburg e.V.  
 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW), Landesverband Hamburg e.V.  
 Verein Jordsand zum Schutze der Seevögel und der Natur e.V.

Die extensive Grünlandbewirtschaftung südlich der Moorwetteren hat im Zusammenhang mit relativ hohen Grundwasserständen und den bodenkundlichen Gegebenheiten zur Entwicklung von Seggen-, Binsen- und Hochstaudenreichen Nasswiesen und anderen Feuchtgrünländern geführt. Das Gebiet zeichnet sich floristisch daher durch sehr artenreiche Lebensräume aus, die zahlreichen standorttypischen und gefährdeten Arten einen Rückzugsraum bietet. Von besonderem Wert ist dabei die Großflächigkeit und weitestgehende Störungsfreiheit. Auch die Gräben im Bereich der Niedermoorstandorte sind sehr artenreich und stellen nur noch sehr selten vorkommende Vegetationsbestände dar.

Die dauerhaft wasserführenden Wetteren bieten einen wertvollen Lebensraum für aquatische Tiergemeinschaften und die Stillgewässer sind Rückzugsraum für amphibische Tiergemeinschaften.

Der vom geplanten Autobahnbau betroffene Moorgürtel stellt mit seiner geringen Geländehöhe und der überwiegenden extensiven Grünlandnutzung auf Moorböden außerdem ein wichtiges natürliches Kaltluft- bzw. Frischluftentstehungsgebiet dar und hat somit sehr hohe klimatische Bedeutung. Dies gilt auch für die wichtige Funktion der Moore für den Klimaschutz als CO<sub>2</sub> Speicher.

Die Süderelbmarsch stellt eine einzigartige zusammenhängende Natur- und landwirtschaftliche Kulturlandschaft dar, die - bisher unzerschnitten und mit größtenteils unversiegelten nur landwirtschaftlich und für die Naherholung genutzten Wegen -, in weiten Teilen nationalen und europäischen Schutzstatus innehat, Naturerlebnisse im nahen Großstadtbereich ermöglicht und einen hohen Wert für die Naherholung und den Tourismus besitzt.

#### **Nicht vertretbare Eingriffe:**

Die geplante Autobahn verursacht im Bauabschnitt 4 u.a. folgende gravierende Eingriffe, die mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ (DE 2524 - 402) und den Belangen des Natur-, Landschafts-, Arten- und Gewässerschutzes nicht vereinbar sind:

- Direkte Überbauung und Inanspruchnahme von 19,8 ha Flächen, die innerhalb des Vogelschutzgebietes Moorgürtel liegen, dazu kommen Funktionsverluste durch Beeinträchtigungen (u.a. Verlärmung, visuelle Störreize). Insgesamt gehen somit ca. 55 ha an Vorrangflächen und potentiell geeigneten Flächen des Wachtelkönigs verloren. Dies stellt eine erhebliche Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile dar. Die für eine Ausnahme gemäß § 34 BNatSchG erforderlichen vorgesehenen kohärenzsichernden Maßnahmen sind quantitativ und qualitativ unzureichend.
- Verlust an 12,6 ha nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Flächen,
- Verlust an Boden/Tiere/Pflanzen 21,3 ha (durch Abgrabung etc.) und 56,1 ha (durch Vollversiegelung), dazu kommen Teilversiegelungen und Funktionsverluste, Zerschneidungs- und Barriereeffekte von Biotoptypen, Lebens-, Teillebensräumen und Verbindungslebensräumen diverser Populationen, die eine Verkleinerung und qualitative Verschlechterung der Lebensräume zur Folge haben. Darunter ca. 16 ha Biotoptypen mit sehr hoher bis hoher Bedeutung (Nasswiesen magerer Standorte und Feucht- und Nasswiesen und –weiden, Hochstaudenfluren und Strauch-Baumhecken).
- Durch Überbauung, Abtrag und Auftrag von Boden für den Straßenbau und die Nebenanlagen werden anlagebedingt ca. 63,03 ha Boden mit hoher Bedeutung für die Bodenfunktionen (grundwasserbeeinflusste Böden und Moorböden) zerstört. Ca. 58,5 ha der überbauten und beanspruchten Flächen sind mit hoher Bedeutung für die Bodenfunktion „Archiv der Natur- und Kulturgeschichte“. Dieser Verlust der Archivfunktion kann nicht ausgeglichen werden. Da Entsiegelungen nur in geringem Umfang vorgenommen werden können, stellt das Vorhaben somit einen nicht ausgleichbaren Eingriff dar.
- Durch die Flächenbeanspruchung der Autobahn werden ca. 28,6 ha Amphibienlebensräume mit einer hohen und ca. 3,7 ha mit einer mittleren Bedeutung verloren gehen (Sommerlebensräume des Grasfrosches im westlichen, zentralen und östlichen Bereich, Sommer-Kernlebensräume des Teichmolches an der Landesgrenze zu Niedersachsen und im östlichen Bereich, Lebensräume der Erdkröte auf der gesamten Trassenlänge).

- Die Verbindung zwischen dem Gewässersystem der Francoper Wetteren und der Moormarsch, die für Teichmolch und Teichfrosch von Bedeutung ist, wird getrennt. Eine Bestandsabsicherung der jeweiligen lokalen Populationen ist in diesem Fall nicht mehr gewährleistet.
- Lebensraumverlust von ca. 33 ha an Flächen mit besonderer Bedeutung für die Avifauna durch Flächeninanspruchnahme und Verlust von avifaunistisch wertvollen Bereichen (33,9 ha) durch Zerschneidung, da die verbleibenden Restflächen nicht den erforderlichen Habitatgrößen entsprechen.
- Zerschneidung des Freiraumverbundsystems „Zweiter Grüner Ring“ auf einer Länge von 200 m im Bereich der Querung A26 / Moorburger Alter Deich.
- Überbauung vorhandener Gewässer auf einer Länge von ca. 1,8 km (Überbauung bzw. Verlegung von Teilabschnitten der Moorwetteren, Obersten Untenburger Wetterung und der Moorburger Landscheide. Die Moorburger Landscheide und die Moorwetteren sind Vorranggewässer für die Maßnahmenplanung zur Wasserrahmenrichtlinie in Hamburg. Im gesamten Verlauf der geplanten A 26 kommt es zu einem Verlust von Beetgrabenstrukturen, die einen wertvollen Bereich für Oberflächengewässer darstellen.
- Lokale Grundwasserabsenkungen mit deren negativen Auswirkungen auf die Moor- und Feuchtlebensräume von Tieren und Pflanzen.
- Verschlechterung der Luftschadstoffsituation durch den Neubau der A 26 im Vergleich zur Ist-Situation entlang der geplanten Trasse. Im Nahbereich der A 7, wo an der bereits bestehenden A 7 die höchsten Belastungen sind, wird es zu einer lokalen Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwertes (40 µg/m<sup>3</sup>) kommen (vgl. LOHMEYER 2011).
- Die großflächige Überbauung, die Flächenversiegelung, sowie die damit verbundene Beseitigung von Vegetationsbeständen und Standortveränderungen führen zu deutlichen Veränderungen der mikroklimatischen Klimafunktionen und zu einer Verringerung der klimatischen Ausgleichsfunktion.  
Wir beanstanden, dass der Verlust an Moorflächen für die Klimaschutzwirkung als CO<sub>2</sub> Speicher in der UVS und bei der Eingriffsbewertung nicht berücksichtigt ist. Die Zerstörung und Entwässerung von Mooren, die die wichtigsten terrestrischen Kohlenstoffspeicher sind, führen nicht nur zu einem Verlust an biologischer Vielfalt und einer Beeinträchtigung des Landschaftswasserhaushalts, sondern auch zu einer erheblichen Freisetzung von klimaschädlichen Treibhausgasen (pro ha zerstörtem/entwässertem Moorboden werden ca. 30 t CO<sub>2</sub> pro Jahr frei). Der geplante Autobahnbau durch das Moorgebiet ist kontraproduktiv für den Klimaschutz und läuft den Klimaschutzzielen zuwider.
- Das Vorhaben A 26 verursacht nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter durch die Überformung der historisch geprägten Kulturlandschaft und den Verlust sowie die Zerschneidung von kulturhistorisch bedeutenden Landschaftselementen (Historische Deichlinien und Wege sowie das seit dem 18. Jahrhundert entwickelte Beetgrabensystem).
- Die Flächeninanspruchnahme und Beeinträchtigung von bestehenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anderer Eingriffsvorhaben (u.a. Container Terminal Altenwerder, Windkraftanlagen Francop), was einen zusätzlichen Verlust in der Größenordnung von ca. 1.232.000 Pkt. für die Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere verursacht.

Mit dem Autobahnbau werden darüber hinaus weitergehende irreversible Siedlungsentwicklungen zu Lasten von Natur und Landschaft eingeleitet:

In Deutschland werden täglich rund 130 Hektar für Siedlungs- und Verkehrszwecke neu in Anspruch genommen (Stand: 1999), was etwa der Größe von rund 200 Fußballfeldern entspricht. Der Bau moderner Straßeninfrastruktur hat dabei in der Metropolregion Hamburg in der Vergangenheit sukzessive

zu zwei wesentlichen negativen Begleiterscheinungen geführt. Zum einen hat im Laufe der Jahre die Inanspruchnahme von teilweise wertvollen Flächen (u. a. Moore, Grünland, landwirtschaftliche Nutzfläche) und deren Versiegelung vornehmlich durch den Neubau von Autobahnen, Ortsumgehungen und Gewerbegebieten zugenommen. Auch der Ausbau von Bundesstraßen trug erheblich dazu bei, in und um Hamburg weitläufig Flächen zu versiegeln.

Zum anderen führt bessere infrastrukturelle Vernetzung und Anbindung um Hamburg zu einer Zunahme der Bebauung und Zersiedelung im ländlichen Raum besonders im unmittelbaren Umfeld von Autobahnen. 1975 bis 1995 wurde beispielsweise die A 250 vom Autobahnkreuz Maschen bis nach Lüneburg-Nord ausgebaut. Parallel dazu stieg zwischen 1988 und 1996 die nachfolgende Siedlungstätigkeit mit 10 Prozent deutlich stärker an als in anderen, weniger gut angebotenen Kreisen im Hamburger Einzugsgebiet. Diese Entwicklung unterstreicht, dass infrastrukturelle Anbindung nicht nur Vor-, sondern durch wachsende Zersiedelung des von Kultur- und Grünland geprägten ländlichen Raumes auch auf dem Hamburger Stadtgebiet bedeutende Nachteile hat. Denn materieller Wohlstand führt dabei seit Jahren offenkundig zu einer Entkoppelung von Einwohnerentwicklung und Siedlungsflächenzunahme.

Nach einer Beurteilung von Wulf Hülsmann vom Umweltbundesamt, Fachbereich Raumbezogene Umweltplanung, hängen gewachsener materieller Wohlstand und gestiegene individuelle Raumnutzungsansprüche unmittelbar zusammen.

Eine Folge ist die Konzentration der Siedlungstätigkeit auf das Umland der großen Städte und Verdichtungsräume angesichts verbesserter verkehrlicher Erreichbarkeit, denn im Randbereich großer Städte steht Bauland bei geringeren Baulandpreisen relativ eher zur Verfügung, als in bereits verdichteten Innenstadtbereichen. Nach Auffassung von Hülsmann bestünde kein Zweifel, dass in den Randbereichen „eine solche Siedlungsflächenentwicklung nicht dauerhaft umweltverträglich sein kann, gerade auch unter besonderer Berücksichtigung der Bodenschutzklausel des Baugesetzbuches.“

Zu einer ähnlichen Bewertung der Siedlungsentwicklung kommt auch die Firma Regecon in ihrem regionalwirtschaftlichen Gutachten „Handlungskonzept Gewerbe und Wohnen Samtgemeinde Harsefeld“ (2010). Ihrer Einschätzung nach ist neben der räumlichen Nähe zu Hamburg im Süden gerade die günstigere Lage zur Autobahn A1 relevant. Dadurch zeige sich „generell eine höhere Bevölkerungsdichte in den Hamburg nahen Gemeinden entlang der Elbe“ dort, wo infrastrukturelle Anbindung bereits erfolgte.

Die so generierten zusätzlichen Verkehrsmengen lassen auch eine erhebliche Steigerung der Treibhausgasemissionen erwarten. Sie wirken damit den vielfältigen Bemühungen, den Klimawandel zu begrenzen diametral entgegen.

Aufgelockerte Siedlungsstrukturen erzeugen jedoch zwangsläufig eine größere Abhängigkeit vom Auto, was wiederum die Dominanz des Autoverkehrs begünstigt und weitere Ausdehnung der Siedlungsflächen und Infrastruktur nach sich zieht. So gefährdet gerade die Zersiedelung an den Stadträndern die Nähe zur freien Landschaft. Denn je mehr das Stadtumland bebaut wird, desto weiter muss man fahren, um freie Landschaft zu erleben. Gleichzeitig beeinträchtigt der mit dem Siedlungsflächenwachstum steigende Autoverkehr die Wohnqualität, was neue Stadtrandwanderungen hervorruft.

Eine sparsame Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Verkehr im Umland bildet nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg somit eine Kernvoraussetzung für eine nachhaltige, umweltverträgliche Stadtentwicklung. Aus unserer Sicht ist die Entwicklung angesichts knapper werdender Flächen und ungebremst schwindender Naturräume bedenklich. Deswegen ist auch der Weiterbau der A 26 mit einem nachhaltigen Umgang mit teils hochwertigen Flächen und Naturräumen unverträglich. Ausgerechnet in FFH-Gebieten verzeichnen Arten und Lebensraumtypen im aktuellen Sechsjahres-Bericht der BSU für die Europäische Kommission gegenüber 2006 vielfach eine deutliche Verschlechterung. Diese Verschlechterung der Situation ist aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg auch durch zunehmende Bautätigkeit in unmittelbarer Nähe von Schutzgebieten zu erklären. Somit ist das von BWVI immer wieder vorgetragene öffentliche Interesse beim Bau von Straßeninfrastruktur unter Umständen grundsätzlich mitverantwortlich für die von der BSU festgestellte Verschlechterung bei FFH-Arten und Lebensraumtypen.

Bei der A 26 ist deswegen jede Bautätigkeit in und in unmittelbarer Nähe des wertvollen Schutzgebietes Moorgürtel grundsätzlich zu vermeiden. Auch mit Blick auf die erheblichen negativen Folgeerscheinungen

aus Siedlungsentwicklung im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten wird der Ausbau der A 26 im vierten Bauabschnitt kategorisch abgelehnt. Bereits in den vorherigen Bauabschnitten wurden maßgebliche Eingriffe in Natur- und Umwelt vorgenommen, die aus Sicht der Umweltverbände nicht tolerabel sind.

#### **Veraltete und unvollständige Datengrundlagen:**

Wir beanstanden, dass für die UVP veraltete und unvollständige Datengrundlagen herangezogen werden und fordern, diesen Mangel zu beheben:

- Für die Darstellung und Bewertung des Biotopbestandes des Untersuchungsgebietes wird auf die digitalen Daten des Biotop- und Artenkatasters der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt aus den Jahren 1999 bis 2002 zurückgegriffen und eine Aktualisierung der Biotopkartierung durch das Büro EGL im Jahr 2007 herangezogen. Die Daten sind somit über 5 Jahre alt und als Planungs- und Bewertungsgrundlage unzureichend.
- Auf eine vorhabenbezogene Erfassung des aktuellen Fischbestandes soll mit Verweis auf die Gutachten über den Fischbestand im Gewässersystem Moorwettern und Moorburger Landscheide mit Daten aus den 1990er Jahren verzichtet werden. Nach unserer Auffassung ist eine aktuelle Bestandserfassung jedoch unverzichtbar und vorzunehmen, da mit dem Projekt A 26 erhebliche Eingriffe in Gewässer und Gräben verbunden sind, die Auswirkungen auf die vorkommende Fischfauna, darunter bundesweit gefährdete und Arten von gemeinschaftlichem Interesse wie Schlammpeitzger und Rapfen (Anhang II FFH-Richtlinie) haben können.

#### Fische:

Die UVS vernachlässigt, die Beeinträchtigung von Beständen von nach der FFH-Richtlinie geschützten Fischarten dazustellen und zu bewerten. Da Auswirkungen beträchtlicher Art durch Grabenumverlegung für Rapfen, Steinbeißer und Schlammpeitzger nicht auszuschließen sind, die Datenlage jedoch nicht aktuell vorliegt und die Fischfauna in der UVS fehlt, besteht eine unzureichende Planungs- und Bewertungsgrundlage. Dieser Mangel ist zu beheben.

Das gleiche gilt für die nicht untersuchte und berücksichtigte Gewässerfauna (Bestand und Beeinträchtigungen) in den vom Vorhaben betroffenen Gräben und Gewässern. Das Vorkommen bzw. die Betroffenheit weiterer Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kann somit – entgegen der Aussage im LBP/Artenschutzbeitrag - nicht ausgeschlossen werden.

#### Amphibien:

Über den westlichen Abschnitt des Neuenfelder Hinterdeichs verläuft die Laichwanderung von Erdkröten (Beobachtung NABU-Gruppe Süd u.a.), was in den Planunterlagen nicht berücksichtigt wird. Durch die A 26 würde die Wanderbeziehung zwischen Flächen nördlich und südlich der Moorwettern unterbrochen werden.

#### Pflanzen:

Bei der Untersuchung der Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens mittels der Umweltverträglichkeitsstudie wird unter dem Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ auf eine Darstellung der betroffenen Pflanzenarten mit der Begründung verzichtet, gesetzlich geschützte Pflanzenarten wären im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden (Erläuterungsbericht, S.99), weswegen es zulässig sei, die Pflanzen unter der Rubrik Biotoptypen zu subsumieren.

Andererseits werden die Pflanzen/Vegetation sehr wohl an anderer Stelle berücksichtigt, wo es in der Bilanzierung darum geht, die betroffenen Gebiete punktemäßig herunterzurechnen.

Nun kommen im Untersuchungsgebiet, besonders auch direkt in den Hauptwettern und den direkt angrenzenden zuleitenden Gräben, sehr wohl nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Arten vor:

- *Calla palustris*
- *Dactylorhiza majalis*
- *Dryopteris cristata*
- *Frittilaria meleagris*
- *Hottonia palustris*
- *Iris pseudacorus* und *Iris sibirica*
- *Matteuccia struthiopteris*

- *Menyanthes trifoliata*
- *Nuphar lutea*
- *Nymphaea alba*
- *Osmunda regalis*
- *Ranunculus lingua*

(Quelle: PEP Moorgürtel 2010, Hamburger Pflanzenatlas 2010, eigene Kartierungen des NABU)

Wir beanstanden die mangelnde Berücksichtigung der geschützten Pflanzenarten.

#### Mollusken:

Nach Grabenräumungen an den Moorwettern zwischen Francoper Straße und Landesgrenze befinden sich im Aushub regelmäßig große Bestände von Teichmuschelarten der Gattung Anodonta, darunter Anodonta cygnea, Große Teichmuschel. Die Hauptwettern im Untersuchungsgebiet, also die Moorburger Landscheide und die Moorwettern, weisen bedeutsame Vorkommen der Teichmuschelarten auf. Da sämtliche Teichmuschel-Arten nach der Bundesartenschutzverordnung als „besonders geschützt“ eingestuft sind, ist bei der turnusmäßigen Gewässerunterhaltung festgelegt, dass bei der Räumung der Gräben die aus dem Wasser verbrachten Muscheln gesammelt und wieder eingesetzt werden müssen. Da laut Planungsunterlagen die Moorwettern im Bereich der Überführung Francoper Straße auf einer Länge von etwa 750 m und im Bereich der Überführung des Neuenfelder Hinterdeichs auf einer Länge von ca. 220 m verlegt werden muss, einhergehend mit der Verfüllung des bisherigen Grabenverlaufs in diesen Abschnitten, sind von Seiten des Vorhabenträgers geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die den Schutz und Erhalt der Muschelpopulationen sicherstellen.

#### Biber:

Im Gutachten (ab Seite 17 ff, Säugetiere im Untersuchungsgebiet) heißt es, der Biber sei bisher nur im Osten Hamburgs aufgetreten und daher von dem geplanten Vorhaben nicht betroffen. Dies ist nicht richtig. Der Biber ist seit einem Totfund 2009 aus der Alten Süderelbe, nördlich des Untersuchungsgebietes auch im Hamburger Südwesten bekannt. Die BSU hat zum Biber in Hamburg Gutachten beauftragt und aus den Jahren 2010 und 2011 vorliegen. Diese belegen, dass der Biber sich aktuell in Hamburg ausbreitet. Die Trasse der A 26 durchschneidet geeignete Ausbreitungsräume, die von der Alten Süderelbe nach Süden zum Bereich der Moorburger Landscheide reichen. Aus diesem Raum gibt es bisher unbestätigte Hinweise auf das Vorkommen von Bibern.

Eine umfängliche artenschutzfachliche Abwägung für den Biber, speziell unter Berücksichtigung seiner aktuellen Ausbreitungstendenz ist zwingend zu ergänzen, denn artenschutzrechtliche Konflikte können nicht ausgeschlossen werden.

Die Planungen müssen geeignete Trassenquerungsorte benennen und geeignete Querungsmöglichkeiten umfassen.

Führt man die vorgesehenen Querungen mit trichterförmigen Einlässen aus und beleuchtet sie tagsüber, so können sie auch von Arten genutzt werden, die keine dunklen Röhren als Querungshilfe nutzen.

#### Fischotter (S. 54 f):

Bei den Maßnahmen zum Kollisionsschutz für den Fischotter muss die Möglichkeit, dass ein Fischotter trotz der ergriffenen Maßnahmen auf die Fahrbahn gerät, insofern eingeplant werden, dass nach Möglichkeit geeignete Fluchtklappen, die von der Autobahn wegführen, eingebaut werden. Denn gelegentlich geraten Fischotter (aus ungeklärten Gründen) auf die Trasse und haben dann aufgrund der Einzäunung keine Möglichkeit die Trasse zu verlassen und kommen so zwangsläufig zu Tode.

### **Quantitativ und qualitativ unzureichende Ausgleichs-, Ersatz-, CEF-Maßnahmen und kohärenzsichernde Maßnahmen:**

#### Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - Forderung nach nähergelegenen Maßnahmen:

Aufgrund der dargelegten erheblichen und umfangreichen Eingriffe in den Moorgürtelraum für den Bau der A 26 sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu leisten, die eine Kompensation im nahen räumlich funktionalen Zusammenhang leisten.

Das Gros der im LBP für Ersatz vorgesehenen Flächen befindet sich zwar im selben Naturraum, nicht aber in räumlicher Nähe zum Eingriff. Dies wird mit dem Fehlen geeigneter Flächen begründet.

Dabei sind östlich des Natur- und Vogelschutzgebietes Moorgürtel sehr wohl Gebiete vorhanden, die ein hohes Aufwertungspotential besitzen. Zu nennen wären u.a. die Bereiche „Im Kretort“, „Große Wiesen“, „Im Gehege“ und „Am schwarzen Wege“, die westlich der A7 und südlich der Moorburger Landscheide gelegen sind. Diese Gebiete befinden sich in ausreichendem räumlichen Abstand von der Trasse, um keiner avifaunistisch unverträglichen Verlärmung ausgesetzt zu sein, Grenzen andererseits aber unmittelbar an das beeinträchtigte Schutzgebiet Moorgürtel und könnten somit verlorengegangene Lebensräume in erreichbarer Entfernung ersetzen. Auf diesen Flächen findet sich ein Mosaik aus verschiedenen, mehr oder weniger brach liegenden Feuchtlebensräumen, denen ein großes Aufwertungspotenzial zugesprochen werden kann, zumal auf den Flächen immer wieder vereinzelt Wachtelkönigrufer kartiert wurden. Eine Störung durch freilaufende Hunde oder Katzen aus dem benachbarten Wohngebiet ist nicht zu erwarten, da breite Gräben die Siedlungsfläche von den nördlich liegenden Niedermooren abtrennen.

Weitere geeignete Flächen befinden sich im östlichen Moorgürtel östlich der A 7 und in dem zur Alten Süderelbe hin verlaufenden Grünlandkorridor.

#### Gut Moor (LBP S. 283):

In diesem Raum (Gut Moor südlich Großmoordamm, westlich Kanzlershofer Weg) traten auch in 2012 und 2011 auf Hamburger Gebiet 3 Rufer des Wachtelkönigs auf. Die Grünländer sollten daher vorrangig für den Wachtelkönig erhalten und entwickelt werden. Eine Anpflanzung von Bäumen und Büschen um hier u. a. Ausgleich für den Neuntöter zu schaffen, stellt möglicherweise eine Verschlechterung des Habitats für den Wachtelkönig dar, auch wenn dies nur randlich geplant ist. Diese Maßnahmen sind vor dem Hintergrund des Vorkommens des Wachtelkönigs kritisch zu überprüfen.

Im Maßnahmenblatt 3 E / CEF ist die Berücksichtigung der vorrangigen Belange des Wachtelkönigs bei allen Maßnahmen festzuschreiben.

#### Flächeninanspruchnahme bestehender Ausgleichsflächen durch die A 26 (LBP S. 120 FF):

LBP S. 125 f, Tabelle 37:

Bei den bestehenden Ausgleichsmaßnahmen, die jetzt durch den geplanten Eingriff beeinträchtigt werden oder verloren gehen, ist bei vielen Maßnahmen die angestrebte und für den Ausgleich notwendige Punktzahl bisher nicht erreicht worden. Dies ist dem vorliegenden Verfahren nicht anzulasten, diese Erkenntnisse sollte jedoch den zuständigen behördlichen Stellen zur Kenntnis gegeben werden, damit hier umgehend nachgebessert werden kann.

Die Gegenüberstellung in den Tabellen 36 und 37 (Verlust bzw. Beeinträchtigung planungsrechtlich gesicherter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Naturhaushaltsfunktion Pflanzen und Tiere) zeigt deutlich auf, dass die planerische Einschätzung des Aufwertungspotenzials für Pflanzen und Tiere eine Überschätzung der Möglichkeiten war oder die Umsetzung dieser Aufwertung nicht funktioniert hat.

In jedem Fall ist es ein deutlicher Hinweis, dass das Aufwertungspotenzial von Flächen für Tiere und Pflanzen planerisch niedriger angesetzt werden muss. Demnach reicht der bisher vorgesehene Ausgleich für das vorliegende Vorhaben nicht aus.

Im vorliegenden LBP wird in Tabelle 40 (S. 182 f.) das durchschnittliche Aufwertungspotenzial mit 4 Punkten angegeben. Dieses Potenzial sollte nachvollziehbar für die Flächen dargestellt werden, z.B. in einer ähnlichen Darstellung wie Tabelle 36 mit Istzustand Punkte und Planzustand Punkte.

In der Bilanzierung der Verluste bei den bestehenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird zudem der Zeitfaktor nicht beachtet. Die planfestgestellten Ausgleichsflächen sind vor einiger Zeit hergerichtet und dann gepflegt worden, und einige hatten bisher noch nicht die angestrebten und planerisch notwendigen Wertigkeiten erreicht. Durch den jetzt geplanten Eingriff fängt also für einige Flächen dann die Aufwertung wieder bei „Null“ an. Demnach kommt es zu einem erneuten Zeitverlust für diese Flächen. Es ist zu fordern, dass der Ausgleich für bestehende Ausgleichsflächen als vorgezogener Ausgleich (wie CEF) zu handhaben ist.

#### CEF-Maßnahmen - Artenschutz:

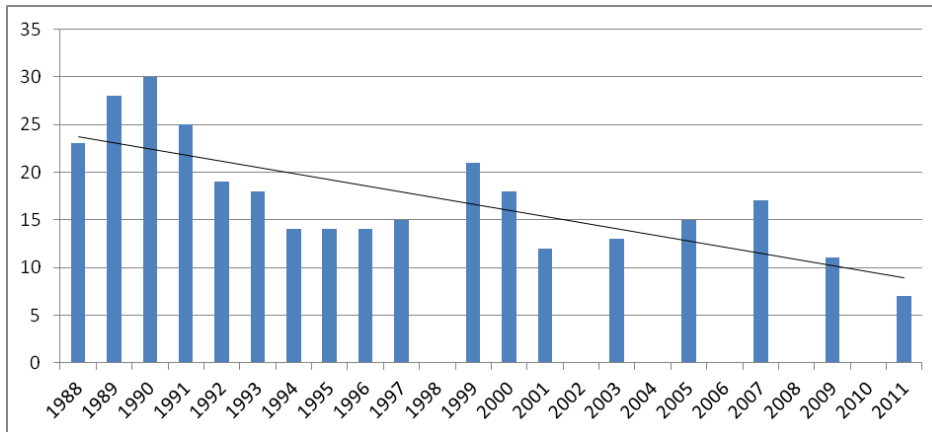
Bei mehreren der unter den besonderen Artenschutz fallenden Tierarten erscheint es unwahrscheinlich, dass durch die vorgestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen (CEF) tatsächlich eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der jeweiligen lokalen Population verhindert werden kann. Ohne



Nachbesserungen bei den Ausgleichskonzepten würden so unseres Erachtens bei der Realisierung der A 26 in mehreren Fällen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG erfüllt:

### Bekassine

Die Bekassine gehört zu den Arten mit starken Bestandsrückgängen in den letzten Jahren. In der Roten Liste Deutschlands wird sie mittlerweile als vom Aussterben bedroht eingestuft (Stufe 1). Gegenüber Störungen durch vielbefahrene Straßen reagiert die Art auf bis zu 500 m Entfernung sehr empfindlich. Der Moorgürtel stellt in Hamburg einen der Vorkommensschwerpunkte für die Art dar. Doch auch hier hat über die vergangenen Jahre eine deutliche Bestandsabnahme stattgefunden:



Bekassine – Brutbestandsentwicklung im NSG Moorgürtel  
(Quelle: Pflege- und Entwicklungsplan 2011/Brutbestandsmonitoring BSU)

Gemäß Unterlage 12.6. brüteten 2007 bzw. 2009 jeweils 7 und 4 Brutpaare in der 500-m-Störzone südlich der A-26-Trasse. Dies entspricht 41% bzw. 36% des Gesamtbestandes. Das Vorhaben stellt somit eine ernsthafte Gefährdung der ohnehin vorgeschädigten Bekassinen-Population dar. Prognostiziert wird, dass 4 der 7 betroffenen Bekassinen-Brutpaare ihre Reviere verlagern können um den Störungen auszuweichen. Dies muss allerdings z.T. bezweifelt werden, da mittlerweile offenbar überhaupt nur noch wenige geeignete Habitate vorhanden sind bzw. sich die Bekassinen bereits auf wenigen geeigneten Flächen konzentrieren. Das in Abb. 12 (U12.6) dargestellte Brutpaar 5 befindet sich mitten in der Störzone und müsste sein Revierzentrum um ca. 200 m nach Süden verlagern. Dies scheint nicht wahrscheinlich, da hier 2007 und 2009 bereits ein anderes Bekassinenpaar brütete (nicht dargestellt in der Karte, da außerhalb des Untersuchungsraums). Auch für Brutpaar 7 nördlich des Nincoper Moores ist es fraglich, ob ein Ausweichen nach Süden wie prognostiziert möglich ist, da die dort angrenzenden Moorregenerationsflächen noch einen der verbliebenen Verbreitungsschwerpunkte mit mehreren bereits siedelnden Brutpaaren darstellen.

Nur für insgesamt zwei Brutpaare sollen als Ausgleich CEF-Maßnahmen in Allermöhe (Maßnahmen E 5) durchgeführt werden. Das Maßnahmenggebiet dort grenzt allerdings selbst an die Autobahn 25 an und scheint daher zunächst nicht geeignet zu sein. Es muss vom Vorhabensträger dargelegt werden, warum die Flächen für die Maßnahmen E 5 dennoch geeignet sein sollen, z.B., in welchem Abstand zur A 25 die Maßnahmen für die Bekassine geplant sind.

Unseres Erachtens ist unbedingt notwendig, dass im Moorgürtel selbst im Rahmen von CEF-Maßnahmen geeignete Habitate hergestellt werden, die tatsächlich ein Ausweichen weg von der Autobahn erlauben. Um die Störwirkungen der A 26 im nördlichen Francoper Moor zu verringern, sollte die Lücke in der Lärmschutzwand zwischen Bau-km 4+700 und Bau-km 6+450 unbedingt geschlossen werden.

### Braunkehlchen

Das Braunkehlchen stellt ebenfalls eine Brutvogelart mit überregional massiv abnehmenden Brutbeständen dar, in Hamburg gilt sie als vom Aussterben bedroht (RL 1).

Im Bereich des Moorgürtels befindet sich nach dem aktuellen Atlas der Brutvögel in Hamburg und Umgebung (MITSCHKE 2012) noch einer von vier Vorkommensschwerpunkten im gesamten Hamburger Raum. Die Restpopulation, die sich hier noch halten konnte (1989 brüteten im Moorgürtel noch 39 Paare), würde durch die geplante A 26 Trasse stark betroffen sein, da sich die Braunkehlchen stark im Nordwesten des Moorgürtels beiderseits der Trasse konzentrieren.

Nach der Prognose in U 12.6. werden drei Braunkehlchen-Reviere komplett überbaut bzw. entwertet, von zwei Paaren wird ein Ausweichen nach Norden angenommen. Zu klären ist allerdings, ob sich z.B. Brutpaar 9 nicht auf einer Fläche befindet, welche im Rahmen der Güteverhandlungen reprivatisiert wurde und ggf. demnächst in eine Obstplantagen umgewandelt wird. Generell muss überprüft werden, wie sich die möglichen Veränderungen der Landschaft nördlich der A-26-Trasse aufgrund der Flächen-Privatisierungen auf die Braunkehlchen-Population und ihre Möglichkeit auswirkt, aus dem Trassenbereich der A 26 auszuweichen!

Der Verlust von drei Braunkehlchen-Reviere soll durch CEF-Maßnahmen in Gut Moor und Curslack ausgeglichen werden (Maßnahmen 3 E und 4 E). Da die Brutbestände der Art in Hamburg derzeit dramatisch abnehmen – zwischen 2000 und 2006 hat sich der Bestand halbiert (MITSCHKE 2012) – ist die Neuansiedlung der Art in Gut Moor oder Curslack, wo die Bruttraditionen jeweils schon vor vielen Jahren erloschen sind (vgl. MITSCHKE 2012), sehr unwahrscheinlich.

Unter Berücksichtigung der hohen Brut- und Geburtsortstreue des Braunkehlchens sollten CEF-Maßnahmen unbedingt im Bereich der verbliebenen Moorgürtel-Population selbst durchgeführt werden, wo sich durch Herrichtung optimaler Habitatstrukturen tatsächlich ein ökologisch sinnvoller und wirksamer Ausgleich erreichen ließe.

Ausgleichsmaßnahmen in Gut Moor und Curslack sind nicht geeignet, um eine Beeinträchtigung der Hamburger Population des Braunkehlchens durch den Bau der A 26 auszugleichen!

#### Feldlerche

Wie auch beim Braunkehlchen sollte das prognostizierte Ausweichen von Brutpaaren aus dem Trassenbereich nördlich der Moorwettern vor dem Hintergrund möglicher Lebensraumveränderungen (Abgabe öffentlicher Grünlandflächen an Obstbaubetriebe im Rahmen der Güteverhandlungen) überprüft werden.

#### Gelbspötter

Durch den Bau der A 26 sind erhebliche Verluste an Gelbspötter-Brutpaaren zu erwarten. Um die Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu verhindern, sind CEF-Maßnahmen im Gebiet Gut Moor geplant (3 E).

Die Annahme der Gutachter in 12.6., dass sich durch die Maßnahmen in Gut Moor dort tatsächlich alle 15 auszugleichenden Brutpaare ansiedeln könnten, muss als völlig unrealistisch zurückgewiesen werden. Die maximalen Brutpaardichten in Hamburg lagen laut Hamburger Brutvogelatlas (MITSCHKE & BAUMUNG 2001) bei 10 Brutpaaren/qkm. Die Bereiche, in denen Habitate für den Gelbspötter geschaffen werden sollen, sind erheblich kleiner. Zudem bringen es die Habitatanforderungen des Gelbspötters mit sich (die Art bevorzugt Gehölzbestände mit ausgeprägter oberer Strauchschicht und lockerer Baumschicht, z.B. ältere Wallhecken mit einzelnen Überhältern), dass neu geschaffene bzw. angepflanzte Habitate erst mit der Zeit ihre volle Eignung für die Art erreichen. Dass sich zu Beginn der Baumaßnahmen bereits die ersten 9 Gelbspötter in Gut Moor eingefunden haben, ist so ausgeschlossen.

Das Ausgleichskonzept für den Gelbspötter muss überarbeitet werden, damit ein wirksamer Ausgleich für die Gelbspötter-Population erreicht werden kann. Gerade für den Gelbspötter wäre es z.B. auch im Alten Land selbst möglich, durch die Anlage von Hecken und anderen Gehölzstrukturen an mehreren Stellen sehr wirksame Ausgleichsflächen bereitzustellen.

#### Bluthänfling

Wie beim Gelbspötter wird für die Bemessung der benötigten Ausgleichsflächen angenommen, dass sich der Bluthänfling dort mit einer maximalen Siedlungsdichte ansiedelt, wie sie in der Literatur für Optimalhabitate angegeben wird. Die als Ausgleich vorgesehenen Gebüschhabitate in Gut Moor und Altengamme können allerdings erst nach mehrjährigen Entwicklungszeiträumen möglicherweise die Strukturen aufweisen, die optimale Siedlungsdichten zulassen. Die Maßnahmen erscheinen daher ungeeignet, um die ökologische Funktion der verloren gehenden Fortpflanzungsstätten im Bereich der A-26-Trasse in vollem Umfang auszugleichen.

Wie auch beim Gelbspötter und Stieglitz, die wie der Bluthänfling Verbreitungsschwerpunkte im Alten Land besitzen, sollte das Alte Land selbst oder der Moorgürtel inkl. des südlichen Geestrandgebiets als Raum für Ausgleichsmaßnahmen nicht ausgeklammert werden. Die Erfolgswahrscheinlichkeiten der CEF-Maßnahmen wären in diesen Gebieten als deutlich höher einzustufen.

Wiesenpieper

Wie in U12.6. angeführt, kommt dem Moorgürtel als Verbreitungsschwerpunkt des Wiesenpiepers in Hamburg eine besondere Bedeutung zu. Die Art wird in Hamburg auf der Vorwarnliste der Roten Liste geführt, im angrenzenden Niedersachsen gilt sie als gefährdet (RL3).

Wiesenpieper bevorzugen grundwassernahe und weithin offene Grünlandflächen. Im Moorgürtel ist ein charakteristisches Verbreitungsmuster in Form eines relativ engen Bands entlang der Hinterdeichswiesen südlich der Moorwettern erkennbar. Zu den südlich angrenzenden halboffenen Gebieten des Francoper und Nincoper Moors mit ihren Gehölzbeständen hält der Wiesenpieper deutlichen Abstand. Angesichts dieser Verhältnisse ist es unwahrscheinlich, dass wie in Unterlage 12.6. prognostiziert tatsächlich ein großer Teil des beeinträchtigten Wiesenpieper-Bestands in der A-26-Störzone (19 Paare) nach Süden ausweichen kann!

Auch das Ausweichen nach Norden von Brutpaaren nördlich der Trasse erscheint zumindest im Fall von Brutpaar 1 (s. Abb. 40/U12.6) unwahrscheinlich, da Brutrevier dann in die Nähe der Bebauung am Moorburger Elbdeich rücken würde.

Um eine Gefährdung der Wiesenpieper-Population in einem für den Hamburger Bestand entscheidenden Gebiet zu verhindern, müssen geeignete Habitate durch CEF-Maßnahmen bereit gestellt werden. Die Ausgleichsmaßnahmen für lediglich 1 Wiesenpieperpaar reichen keineswegs aus.

Besonders gravierend ist, dass der größte Teil der CEF-Maßnahmen nicht in der Nähe des Eingriffs bzw. nicht einmal im Süderelberaum geplant wird. CEF-Maßnahmen sollen als „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ sicherstellen, dass die ökologische Funktion beeinträchtigter Ruhe- und Fortpflanzungsstätten weiter erfüllt wird. Sie beziehen sich auf das betroffene Individuum bzw. die Individuengemeinschaft (vgl. Erläuterung des BfN, [http://www.bfn.de/0306\\_eingriff-cef.html](http://www.bfn.de/0306_eingriff-cef.html)). Diese Anforderungen werden bei den vorliegenden Planungen vielfach nicht erfüllt.

Ersatz- und CEF-Maßnahmen (E 5/CEF und E6/CEF) in Bergedorf:

Zu den beiden geplanten Ersatzmaßnahmen und CEF-Maßnahmen bestehen aus unserer naturschutzfachlichen Sicht Zweifel in Bezug auf die Eignung, so dass die Klärung folgender offener Fragen erforderlich ist:

E 5/CEF

Eignet sich die Fläche als Brutrevier für Bekassine? Insbesondere im Hinblick auf die bestehende hohe Vorbelastung an Lärm sind Zweifel angebracht (Lärmbeeinträchtigung durch A 25 und Mittlerer Landweg: Effektdistanz von maximal 500 m gegenüber den Wirkungen von Straßen? Lärmbeeinträchtigung durch bestehendes Windrad am östlichen Rand?

Wird die Effektivdistanz von 500 m für Bekassine und 200 m für Kiebitz zu Grunde gelegt, ist nahezu das gesamte Ersatzmaßnahmenareal E 5 als Bruthabitat potentiell beeinträchtigt. Bis 500 m bei 55dBa gibt es 50% Beeinträchtigung, zwischen 0 – 100 m sind es 100%. Die 500 m Linie umfasst  $\frac{3}{4}$  der vorgesehenen Fläche, 100 m vom Mittleren Landweg ca. 50% der Fläche. Durch dauerhafte Lärmbelastung der Autobahn A 25 kann daher ein geringerer Bruterfolg entstehen.

Um die Einschätzung der Eignung zu bestätigen, erachten wir eine Schallpegelmessung zur Autobahn, zum Mittleren Landweg und zum bestehenden Windrad für erforderlich, um zu klären: Wo liegt die kritische 55dBa Isophonen-Linie in dem Gebiet? Ist das vorgeschlagene Gebiet damit als Bruthabitat noch geeignet? Verbleiben somit noch die erforderlichen 4 ha für 2 Brutpaare der Bekassine? Ist sonst ein Lärmschutzwall an der A 25 zur Abwendung der dauerhaften Lärmbelastung, d.h. Sicherstellung der Eignung des Brutareals erforderlich?

Wo hat sich auf der östlich benachbarten Fläche die Bekassine angesiedelt? Innerhalb oder außerhalb der Effektivdistanzen? Daraus wäre abzuleiten, ob auf der neuen Fläche die Ersatzmaßnahme erfolgreich sein kann oder nicht.

Weitere Beeinträchtigungen für die Arten Bekassine und Kiebitz sehen wir durch den quer verlaufenden Weg über die Fläche. Fluchtdistanz ca. 40 m, insbesondere jedoch für den Kiebitz bis zu 400m bei Fußgängern oder Radfahrern. Eine Aufhebung des Weges so wie geplant durch Rundgraben ist unbedingt erforderlich!

Gleiche Fragen bzgl. Lärmbeeinträchtigung ergeben sich für den Kiebitz. Zudem liegt der benötigte Abstand des Kiebitz zu Feldgehölzen bei 250 m, daher wäre die Entfernung des Gehölzbestands östlich des

Hauptentwässerungsgrabens (so wie das Google-Maps Bild ihn zeigt) in den Maßnahmenplan aufzunehmen.

E 6/ CEF

Offene Fragen:

Eignet sich das Gebiet des Kleinen Brooks als Ersatzlebensraum für die Tüpfelralle? Insbesondere im Hinblick auf die bestehende hohe Vorbelastung durch Autoverkehrslärm (Kirchenbrücke, Vorderdeich) ist diese Frage zu stellen, denn bei 52dBa in 10m Höhe erfolgt eine Abnahme der Habitateignung für die Tüpfelralle um 50 %.

Abstand zur Kirchenbrück ca. 75 m, Abstand zu Schifffahrt Dove-Elbe ca. 50 m. Ist hier eine Schallpegelmessung erforderlich?

Problem der Zuständigkeit: Für das NSG ist die BSU zuständig, für die Unterhaltung der Ersatzmaßnahme der Bund. Es sind Abstimmungs-/Zuständigkeitsprobleme bei der zukünftigen Umsetzung von Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen bei der Entwicklung des Kleinen Brooks zu befürchten. Wer ist der Ansprechpartner für die Betreuungsverbände?

### FFH-Verträglichkeit und Kohärenzmaßnahmen

#### Kohärenzmaßnahmen:

Wie in der FFH-Verträglichkeitsprüfung konstatiert, führt der Bau des Hamburger Abschnitts der A 26 zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Moorgürtel“.

Für die Wachtelkönig-Population im Moorgürtel, dem maßgeblichen Erhaltungsziel des EU-Vogelschutzgebietes, gehen bei Realisierung der A 26 durch Überbauung oder Verlärmung ca. 55 ha an Vorrangflächen verloren (18,5% der gesamten Wachtelkönig-Vorrangfläche im Moorgürtel).

Die Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebiets müssen unseres Erachtens erweitert werden. In Abbildung 6 der Unterlage 14.1. ist auf Flächen nördlich des „Königsmoors“ (hauptsächlich Flurstück 419, Gemarkung Fischbek) mit insg. 11 nachgewiesenen Wachtelkönig-Revieren über den Zeitraum 1988 – 2010 ein weiterer Vorkommensschwerpunkt erkennbar. Durch die hier fehlende Lärmschutzwand würde dieser Bereich bei Realisierung des Vorhabens durch eine Verlärmung mit über 52 dB(A) für Wachtelkönige unbesiedelbar sein. Um diese traditionellen Wachtelkönig-Habitate zu erhalten, ist das Schließen der Lücke in der Lärmschutzwand zwischen Bau-km 4+700 und Bau-km 6+450 notwendig. Diese Maßnahme ist ebenfalls gefordert, um artenschutzrechtliche Konflikte hinsichtlich weiterer Brutvogelarten zu vermeiden und generell die Störung der in diesem Bereich großflächig vorhandenen Ausgleichsflächen zu verringern.

#### Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebiets durch zusammenwirkende Pläne und Projekte:

Der Aussage in der FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass es durch den Bau der A 26 zu keinen kumulativen Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit weiteren Projekten kommt, kann nicht zugestimmt werden.

Mit dem Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 65 wird derzeit am südlichen Rand des Moorgürtels eines der größten Wohnbauprojekte Hamburgs mit über 1200 geplanten Wohneinheiten realisiert. Unmittelbar nördlich der für die Wohnbebauung aufgehöhten Fläche („Neues Moorland“) wurden 2012 bis zu 3 Rufer des Wachtelkönigs festgestellt (Beobachtungen NABU-Gruppe Süd). Im Rahmen des Wachtelkönig-Monitorings der BSU wurden hier 2 Reviere festgestellt. Mit dem weiteren Baufortschritt müssen die Wachtelkönige aus diesem Bereich zwangsläufig nach Norden ausweichen, wo allerdings ein substantieller Teil der geeigneten Flächen (18,5%) durch die A 26 verloren geht. Um vor dem Hintergrund der kumulativen Belastungseffekte von A 26 im Norden und NF-65 im Süden eine stabile Wachtelkönig-Population zu erhalten, ist es dringend geboten, zusätzliche geeignete Lebensräume im Moorgürtel zu schaffen.

#### Zu den vorgesehenen kohärenzsichernden Maßnahmen im Moorgürtel:

1E/CEF:

Die beabsichtigten kohärenzsichernden Maßnahmen im NSG Moorgürtel (Maßnahmenblatt 1E/CEF) betreffend erscheint fraglich, ob und in wieweit die anvisierten Flächen geeignet sind und ob sie zur Verfügung stehen, um damit die Voraussetzungen für die Ausnahmeregelung gemäß § 34 BNatSchG erfüllen zu können.

**Eigentumsverhältnisse:**

Von den 22 in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Kohärenzmaßnahmen vorgesehenen Flächen im NSG Moorgürtel befinden sich nur 5 im Eigentum der FHH. Diese Flächen sind mit Vertragsnaturschutz belegt, 4 von den 5 allerdings mit Weidenutzung.

Die übrigen 17 Flächen befinden sich jedoch in privater Hand. Auf 9 der Flächen findet Vertragsnaturschutz statt, was im Umkehrschluss bedeutet, dass von 22 vorgesehenen Flächen 8 in Privatbesitz und ohne Bewirtschaftungsvertrag mit den Pächtern bzw. Grundeigentümern sind. Was bedeutet, dass auf mehr als einem Drittel der Flächen der Ausgleich nicht rechtlich gesichert ist.

**Nutzung:**

Daraus ergibt sich auch das Problem der Nutzung: Laut Maßnahmenblatt 1E ist auf Weidenutzung weitgehend zu verzichten, da durch Weidenutzung die Ansiedlung des Wachtelkönigs aufgrund der kleinen Parzellengrößen stark eingeschränkt wird. Nun werden aber zur Zeit 14 der betreffenden 22 Flurstücke als Weide genutzt. Mag es im Vertragsnaturschutz auf städtischen Flächen relativ leicht möglich sein, die Verträge an Wiesennutzung anzupassen, so ist dies auf den privaten Flächen sehr viel unwahrscheinlicher, vor allem vor dem Hintergrund, dass einige der landwirtschaftlichen Hauptakteure im Gebiet Tierhalter sind (Galloways, Highlands, Milchkühe, Pferde, Moorschnucken). Aufgrund der begrenzten als Weide nutzbaren Flächen im Moorgürtel und dem ständig wachsenden Tierbestand erscheint es sehr fraglich, ob die Zielvorgaben für diese Flächen erreicht werden können.

**Wertigkeit der Flächen:**

Von den 22 für die Entwicklung von Wachtelkönig- bzw. Neuntöterhabitaten vorgesehenen Flurstücken befinden sich schon jetzt auf 11 der Flächen nach §30 BNatSchG besonders geschützte Biotope mit Wertigkeiten bis zu 8 (hochgradig wertvoll) und teilweise einem gebietsbezogen hohen Inventar an seltenen oder geschützten Pflanzenarten der Grünländereien, Feuchtbrachen oder Gräben.

Aufwertungsmaßnahmen auf Flächen, die schon von sehr hoher Wertigkeit sind, machen nur wenig Sinn. Denn diese Flächen können wohl verändert werden, um eine höhere Wertigkeit für Wachtelkönig oder Neuntöter zu erlangen, jedoch kaum verbessert.

**Festsetzungen PEP Moorgürtel:**

9 der 22 Flächen sind auch im PEP (2010) für das NSG Moorgürtel als mögliche Flächen zur Kohärenzsicherung beschrieben. Dabei handelt es sich um die 5 städtischen Flächen zuzüglich 4 weiterer als Weide genutzter Flächen. Damit folgt der LBP nur in Teilen dem PEP, der weitere Kohärenzflächen vorsieht, die nicht in die aktuelle Planung einbezogen wurden. Es handelt sich um die Flurstücke 106 (östlicher Teil), 254 und 255. Auf diesen Flächen wird zur Zeit Weidehaltung auf Vertragsnaturschutzbasis betrieben.

**Anmerkungen zu Einzelflächen:****FS 105**

Auf dem Flurstück 105 im NSG Moorgürtel befindet sich die einzige nennenswerte Population des Breitblättrigen Knabenkrautes (*Dactylorhiza majalis*) im Westen Hamburgs (noch um 1996 zwischen 500 - 1000 Individuen). Es handelt sich hierbei um eine nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Art, die auch in der Schutzgebietsverordnung als Zielart besonders hervorgehoben wird.

Diese Orchideen-Art wird im Pflegeplan für das NSG Moorgürtel nicht erwähnt. Deshalb sollte überprüft werden, was man zum Schutz der Art tun kann und welche Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen ergriffen werden können.

Im „Hamburger Pflanzenatlas“ heißt es zu den Lebensbedingungen dieser Art: „Im Gegensatz zu einer landläufigen Meinung bilden sich individuenreiche Bestände nur auf zeitig gemähten und nicht zu nassen Wiesen. In überstauten Senken und bei später Mahd wird sie von Hochstauden verdrängt.“

Ob hier ein Zielkonflikt besteht, sollte geklärt werden und ggf. nach Abhilfe gesucht werden.

Da diese Orchideenart als gegenüber sonstigen Grünlandarten äußerst konkurrenzschwache Art der durch Beweidung entstehenden Fehlstellen im Boden bedarf, ist eine Umwandlung zur Wiese dieser nach § 30 BNatSchG besonders geschützten Fläche, die traditionell als Umtriebsweide genutzt wird, abzulehnen.

**FS 210**

Dieses Flurstück befindet sich laut Karte zur FFH-VP zum Teil innerhalb der 52dB(A) Lärmisophone (tags) in einem Meter Höhe, was nach Mierwald zu einem Verlust der Lebensraumfunktionalität für den Wachtelkönig von 100% entspricht. Bei dem südlichen Teil der Fläche muss von einem teilweisen Funktionalitätsverlust

ausgegangen werden. Eine Lärmschutzwand ist in diesem Bereich nicht vorgesehen. Die Fläche erscheint somit ungeeignet.

Wie von uns dargelegt bestehen begründete Zweifel an der Wirksamkeit der im FFH-Gebiet Moorgürtel vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen, da sie u.a. nur bedingt geeignet sind.

Zudem soll ein Großteil der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung weit entfernt vom Moorgürtel, dem bisherigen Lebensraum des Wachtelkönigs, im Bereich Grauensieker Sand hergestellt werden. Es bestehen erhebliche Zweifel daran, dass die vom Vorhaben verdrängten Wachtelkönige auf die Flächen des Grauensieker Sands ausweichen und sich dort ansiedeln werden.

Der Grauensieker Sand ist Teil des EU-Vogelschutzgebiets „Untere Elbe“, dessen avifaunistische Bedeutung insbesondere in der Funktion als Nahrungs- und Rastgebiet für Gastvögel liegt. Das Gebiet besitzt u.a. internationale Bedeutung als Winterrastplatz für nordische Gänse. Anders als in der FFH-Ausnahmenprüfung (U14.2) dargestellt, bestehen sehr wohl Konflikte zwischen den Schutzziele hinsichtlich der international bedeutsamen Gastvogelbestände und den Aufwertungsmaßnahmen zugunsten des Wachtelkönigs. Die relevanten Gastvogelarten, insbesondere Gänse benötigen kurzrasige Grünlandflächen, der Wachtelkönig ist auf hochgewachsene Flächen mit ausreichend Deckung angewiesen. Das Argument in der FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass es „aufgrund der zeitlichen Entkoppelung zwischen der Funktion als Rastgebiet für Zugvögel im Frühjahr und Herbst sowie als Bruthabitat für Wachtelkönig von Früh- bis Spätsommer nicht zu einer Konkurrenz zwischen den Erhaltungszielen des Schutzgebietes und den Entwicklungszielen der Kohärenzsicherungsmaßnahme“ kommt, trifft nur sehr bedingt zu. Gerade die Nonnengänse halten sich mittlerweile (ähnlich wie die Ringelgänse an der Westküste) in wichtigen Rastgebieten bis spät in den April und Mai hinein auf, bevor sie in Richtung ihrer baltischen und nordrussischen Brutgebiete aufbrechen. Die Gänsetrupps halten an ihren Fraßplätzen die Grasnarbe selbst sehr kurz, so dass diese Flächen für im Mai eintreffende Wachtelkönige ungeeignet sind. Generell ist zu bedenken, dass sich auf im Winter beweideten Flächen auch immer Sommer eine vergleichsweise kürzere, für den Wachtelkönig ungünstige Grasnarbe ausbildet. Andererseits werden brachliegende Flächen, die für den Wachtelkönig als „Ankunftsreviere“ im Frühjahr, aber auch nach der Mahd im Spätsommer von essentieller Bedeutung sind, von Gänsen und anderen Gastvögeln gemieden. Es zeichnen sich also auf mehreren Ebenen erhebliche Zielkonflikte beim Management der Grünlandflächen auf dem Grauensieker Sand ab.

Mit Blick auf das EU-Vogelschutzgebiet „Moorgürtel“ ist es als sehr schädlich einzustufen, dass die verlorengehenden Wachtelkönig-Vorrangflächen in den verlärmten Bereichen entlang der A 26 nur zum Teil ortsnah ausgeglichen werden sollen. Im Zusammenspiel mit den großflächigen Wohnbebauungen direkt am Südrand des Moorgürtels („Neugraben-Fischbek 65“, „Neu Wulmsdorf Nr.71“) entsteht so im Moorgürtel ein erhebliches Defizit an störungsarmen, geeigneten Wachtelkönig-Habitaten. Der Wachtelkönig-Bestand im Moorgürtel ist daher bei Realisierung der A 26 und ohne Durchführung weiterer Maßnahmen zur Entwicklung und Sicherung geeigneter Lebensräume als sehr bedroht anzusehen. Es wäre von größter Bedeutung, weitere Kohärenzmaßnahmen im direkten räumlichen Zusammenhang zur lokalen Wachtelkönig-Population zu entwickeln, z.B. im östlichen Moorgürtel (Hausbrucher Moor, siehe auch Ausführungen weiter oben). Hierzu wäre es auch zielführend, die Lücke in der Lärmschutzwand zwischen dem Moorburger Alter Deich und der Hafentrasse zu schließen, so dass direkt anschließend an das EU-Vogelschutzgebiet zusätzliche Flächen als Entwicklungsraum für die Wachtelkönig-Population gesichert werden bzw. vorhandene Wachtelkönig-Habitats bestehen bleiben.“

Fazit: Aus den vorgenannten Gründen erachten wir die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 34 BNatSchG aufgrund unzureichender, teilweise nicht geeigneter und in der Umsetzung unsicherer Kohärenzmaßnahmen als nicht erfüllt. Dieser gravierende Mangel ist zu beheben. Geeignete Flächen für Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 stehen wie aufgezeigt im räumlich nahen Umfeld des Eingriffs zur Verfügung.

#### WRRL

Die Pläne zur gedrosselten und gereinigten Einleitung von Niederschlagswasser von den Autobahnen in die Vorfluter – sowohl an der geplanten A 26 als an der nachzurüstenden A7 – werden von den Verbänden begrüßt.

Die Vorgaben zur Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sowie entsprechende Planungen seitens der BSU werden zwar genannt aber nicht umfassend genug berücksichtigt. Die Gewässer Moorburger Landscheide, Moorwettern, Hohenwischer Schleusenfleet, Alte Süderelbe (Fließgewässerabschnitt) und Aue sind als Oberflächenwasserkörper (OWK) mo\_01 zusammengefasst

Vorranggewässer in Hamburg. Sie haben daher bei der Maßnahmenumsetzung zur naturnahen Entwicklung und letzten Endes zum Erreichen des guten ökologischen Potenzials Priorität. Dieser Wertigkeit wurde im LBP nicht Rechnung getragen, wo Moorwettern und Moorburger Landscheide eine mittlere Wertigkeit zugeordnet wurde (LBP S. 48). Insbesondere die Moorwettern ist vom Vorhaben direkt betroffen. Für diese liegen Maßnahmenplanungen zur Verbesserung des Potenzials vor, die in den Unterlagen des Vorhabenträgers auch benannt werden. An der Moorwettern werden auf insgesamt 730 Metern das Gewässer überbaut und damit die aquatischen Lebensräume vollständig zerstört. Als Ausgleichsmaßnahme für diesen Eingriff ist den Unterlagen nur Maßnahme 20 A zu entnehmen, die eine naturnahe einseitige Ausgestaltung mit einer Unterwasserberme vorsieht. Hierzu sind folgende Punkte zu klären bzw. folgende ergänzenden Maßnahmen notwendig:

#### Klärungsbedarf

- Auf dem Maßnahmenblatt 20 A ist die Lage evtl. falsch angegeben – im Bauwerksverzeichnis ist auch unter 11.17 die Verlegung der Moorwettern aufgeführt und in der Maßnahmenübersichtskarte dieser Bereich auch mit 20 A markiert. Hier ist klar zu stellen, dass sich Maßnahme 20 A auf sämtliche neu zu schaffende Gewässerabschnitte bezieht und die Lage entsprechend im Maßnahmenblatt nachzutragen.
- Im Bauwerksverzeichnis sind unter 11.12, 11.14 und 11.17 die Verlegungen der Moorwettern aufgeführt. Hier finden die Vorgaben der Maßnahme 20 A jedoch keine Berücksichtigung / Erwähnung (keine Angaben zu einer naturnahen Gestaltung inkl. Anlage einer Berme - im Gegensatz zur Gestaltung der Nordwettern mit Berme s. 11.15). Es finden sich außerdem keine Querschnitte zu der geplanten Umgestaltung der Moorwettern. Hier sind die Unterlagen anzupassen und zu ergänzen.

#### Ergänzungen

Aus dem Maßnahmenblatt zur Maßnahme 20 A:

„Zur Einbindung der Gewässerläufe in den landschaftlichen Zusammenhang und zur Wiederherstellung der landschaftsbildprägenden Elemente erfolgt die Gestaltung der beiden Gewässerläufe ... in Anlehnung an die alten Gewässerläufe.“

Die Konsequenz dieser Betrachtungsweise ist der mit Blick auf die WRRL-Planungen nicht haltbare Verzicht auf weitergehende Maßnahmen – es wird nur einseitig eine wechselfeuchte, flache Uferböschung angelegt. Die Gestaltung dürfte nicht wie oben beschrieben in Anlehnung an die Gestalt der alten Gewässerläufe erfolgen, sondern müsste sich vielmehr an den Zielvorgaben zur Umsetzung der WRRL orientieren, die eine nachhaltige Veränderung der Gewässerlandschaft nach sich ziehen wird. Die Zielvorgaben für das gute ökologische Potenzial bzgl. der Linienführung und der Gewässersohle dienen hier als Beispiele:

„Geschwungene bis begradigte Gewässer mit Aufweitungen, Seitengewässern und Flachwasserzonen (20-40 cm Tiefe; insbesondere in den Kernlebensräumen) als Standorte für Makrophyten und Laich- und Aufwuchshabitate für die Fischfauna. Tonig-schluffiges Substrat; auf 100 m in den Trittsteinbereichen Baumstämme und Wurzelteller (anteilig an den 2 wertgebenden Strukturen auf 100 m) als Wuchsorte für Diatomeen und übriges Phytobenthos, Unterstände für Klein- und Jungfische, Habitat für holzbewohnende Wirbellose und Bewohner des Hartsubstrates. Am Ufer stehen, insbesondere in den Kernlebensräumen, Gehölzgruppen.“ („Maßnahmenplanung und –priorisierung zur Umsetzung der EG-WRRL an Hamburger Vorranggewässern Wasserkörper mo\_01“ 2010, S. 5).

Die Planung sieht Trittsteinbereiche und Kernlebensräume vor – die Verlegungen der Moorwettern liegen sämtlich im Bereich von zu schaffenden Trittsteinbereichen. Die Vorgaben aus der WRRL-Planung sollten zwingend berücksichtigt werden. Die massiven Eingriffe durch die Überbauung der Moorwettern müssten prioritär im selben Gewässer ausgeglichen werden – hier reicht die alleinige Anlage einer Unterwasserberme nicht aus. Außerdem dürfte ein Gewässerabschnitt schon aus Gründen der Kosteneffizienz nicht mehrfach überplant werden zumal die Fristen zur Umsetzung der WRRL eine zeitnahe Umsetzung erfordern. Letzten Endes schafft die hydraulische Entlastung der Moorwettern durch die Anlage der Nordwettern die Voraussetzung für umfangreiche Aufwertungsmaßnahmen im Bereich der Moorwettern. Vor diesem Hintergrund fordern wir folgende Ergänzungen:

- Da die Etablierung von Kernlebensräumen auf Grund von verschiedenen Faktoren schwierig ist, sollte geprüft werden, ob zumindest in einem der drei neu angelegten Gewässerstrecken der

Moorwettern entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden könnten (siehe Maßnahmenplanung 2010).

- In allen neu angelegten Gewässerabschnitten – vor allem aber an den drei Abschnitten des WRRL-Vorranggewässers Moorwettern – sind entsprechend der WRRL-Planung folgende Maßnahmen zur Herstellung von Trittsteinbereichen umzusetzen (siehe Anlage 05.3 Maßnahmenkarte der „Maßnahmenplanung und –priorisierung zur Umsetzung der EG-WRRL an Hamburger Vorranggewässern Wasserkörper mo\_01“):
  - Abflachen von Uferbereichen
  - Punktuelle Einengung des Gewässers
  - Maßnahmen zum Totholzangebot
  - Anpflanzen von Ufergehölzen (Baumgruppen)
  - Anbinden der Nebengewässer

Zusammenfassend halten wir fest, dass sich die Gestaltung der neu angelegten Gewässerabschnitte an der Maßnahmenplanung zur Umsetzung der WRRL sowie den dort formulierten Zielvorgaben und Leitbilder orientieren sollte.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Monika Bock