Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Planfeststellungsbehörde

Planfeststellungsbeschluss für die

Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 im Anschluss an die Abstellanlage HafenCity Universität bis zu den Elbbrücken einschließlich Neubau einer Haltestelle bei den Elbbrücken

Trägerin des Vorhabens:

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 20
20095 Hamburg

Hamburg, den 14. August 2013
Az.: 150.1409-002

Inhaltsverzeichnis:

Inhaltsverzeichnis: ... 2
1 Entscheidung ... 5
1.1 Tenor ... 5
1.2 Planunterlagen ... 5
1.2.1 Festgestellte Planunterlagen ... 5
1.2.2 Hinweise zur Verbindlichkeit der festgestellten Unterlagen ... 6
1.2.3 Erläuternde, nicht festgestellte Planunterlagen ... 6
1.3 Vereinbarungen und Zusagen ... 8
1.4 Genehmigungen, Erlaubnisse, Nebenbestimmungen ... 9
1.4.1 Wasserrechtliche Bestimmungen ... 9
1.4.1.1 Befristete wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Baugrubenwasser in das Schmutzwassersiel ... 9
1.4.1.2 Genehmigung zur Entnahme von Oberflächenwasser ... 9
1.4.1.3 Wasserrechtliche Erlaubnis zur vorübergehenden Grundwasserabsenkung ... 10
1.4.1.4 Genehmigung nach § 15 HWaG ... 16
1.4.2 Nebenbestimmung in Bezug auf die Haltestelle Elbbrücken ... 18
1.4.3 Lage der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen ... 18
1.4.4 Baubedingte Immissionen ... 18
1.4.5 Erschütterungen und sekundärer Luftschall ... 18
1.4.6 Sicherung der auf die Norderelbe überstehenden Teile der Anlage ... 19
1.4.7 Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen ... 19
1.4.8 Schifffahrtspolizeiliche Anordnungen ... 19
1.4.9 Leitungsarbeiten ... 19
1.4.10 Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStraB) ... 19
1.4.11 Brandschutz ... 19
1.4.12 Denkmalschutz ... 20
1.4.13 Kampfmittel ... 20
1.4.14 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ... 20
2 Begründung ... 20
2.1 Verfahrensgang ... 20
2.2 Planrechtfertigung ... 21
2.3 Alternativenprüfung ... 21
2.4 Leitungsarbeiten ... 22
2.5 Erörterung der Stellungnahmen ... 22
2.5.1 HAMBURG WASSER/HWW ... 22

2.5.2 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation 23
2.5.2.1 Öffentlicher Personennahverkehr 23
2.5.2.2 Landeseisenbahnaufsicht 23
2.5.2.3 Amt für Verkehr und Straßenwesen 24
2.5.2.4 Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen 25
2.5.3 Eisenbahn-Bundesamt 27
2.5.4 HAMBURG WASSER/HSE 29
2.5.5 Polizei Hamburg, Verkehrsdirektion/VD 52 31
2.5.6 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/Rechtsamt 33
2.5.6.1 Amt für Immissionsschutz und Betriebe 33
2.5.6.2 Amt für Umweltschutz 33
2.5.6.3 Amt für Landes- und Landschaftsplanung 34
2.5.6.4 Amt für Bauordnung und Hochbau 35
2.5.7 Hamburg Port Authority 35
2.5.8 DB Netz AG, Anlagenplanung 41
2.5.9 Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg 42
2.5.10 Feuerwehr Hamburg, Einsatzabteilung 44
2.5.11 Kulturbehörde, Denkmalschutzamt 45
2.5.12 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie 46
2.5.13 HafenCity Hamburg GmbH (HCH) 47
3 Umweltverträglichkeit 72
3.1 Verfahren 72
3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen 72
3.2.1 Grundlagen 72
3.2.2 Beschreibung / Beurteilung der Auswirkungen 73
3.2.2.1 Schutzgut Menschen 73
3.2.2.2 Schutzgut Tiere 73
3.2.2.3 Schutzgut Pflanzen und Biotope 74
3.2.2.4 Schutzgut Boden 74
3.2.2.5 Schutzgut Wasser 74
3.2.2.5.1 Grund- und Stauwasser 74
3.2.2.5.2 Oberflächenwasser 75
3.2.2.6 Schutzgut Luft 75
3.2.2.7 Schutzgut Klima 75
3.2.2.8 Schutzgut Landschaft / Stadtbild 76
3.2.2.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter 76
3.2.2.10 Wechselwirkungen 76

3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen 77
3.3.1 Schutzgut Menschen 77
3.3.2 Schutzgut Tiere 77
3.3.3 Schutzgut Pflanzen und Biotope 77
3.3.4 Schutzgut Boden 77
3.3.5 Schutzgut Wasser 77
3.3.5.1 Grundwasser und Oberflächenwasser 77
3.3.6 Schutzgut Luft 78
3.3.7 Schutzgut Klima 78
3.3.8 Schutzgut Landschaft/Stadtbild 78
3.3.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter 78
3.3.10 Wechselwirkungen 78
4 Kosten 79
5 Rechtsbehelfsbelehrung 79

1 Entscheidung

1.1 Tenor

Nach § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Plan für die

Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 im Anschluss an die Abstellanlage HafenCity Universität bis zu den Elbbrücken einschließlich Neubau einer Haltestelle bei den Elbbrücken

mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen und Änderungen festgestellt. Die Bestandteile des Plans sind nachfolgend unter 1.2, S. 5 ff, aufgeführt.

Die Bedenken, die Behörden und andere Träger öffentlicher Belange geäußert haben, werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wird oder sie nicht zurückgenommen wurden.

1.2 Planunterlagen

Der Planfeststellungsantrag besteht aus den nachstehenden festgestellten und nicht festgestellten Unterlagen. Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Blaueintragungen in Texten und Plänen bzw. durch Deckblätter kenntlich gemacht. Solche Unterlagen sind in der nachfolgenden Tabelle *blau und kursiv* dargestellt.

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Anlage	Inhalt	Maßstab	Plannummer
01	*Gesamtverzeichnis (Stand 19.12.2012)*		
02	*Erläuterungsbericht (Stand 19.12.2012)*		
03	*Übersichtslageplan (Stand 19.12.2012)*	*1:2000*	*1 W (-) 204 / 0002a*
04	*Bauwerksverzeichnis*		
05	*Lageplan (Stand 19.12.2012)*	*1:1000*	*1 W (-) 205 / 0007a*
06	*Längsschnitt (Stand 19.12.2012)*	*1:1000/250*	*1 W (-) 205 / 0008a*
07.01	Regelquerschnitte Tunnel und Trog	1:100	1 W (-) 208 / 0001
07.02	Querschnitte 1, 3, 4	1:100	1 W (025) 208 / 0001
07.03	Querschnitte 2	1:100	1 W (025) 208 / 0002
07.04	Querschnitte 5, 6	1:100	1 W (026) 208 / 0001
07.05	Querschnitte 7, 8, 9, 10	1:200	1 W (027) 208 / 0001
08.01	Bauwerksplan Haltestelle	1:200	1 W (027) 208 / 0003
09.01	Grunderwerbsverzeichnis		
09.02	*Grunderwerbsplan (Stand 19.12.2012)*	*1:1000*	*1 W (-) 205 / 0010a*
10.01	Bauwerksverzeichnis Leitungen und Siele		

Anlage	Inhalt	Maßstab	Plannummer
10.02	Leitungs- und Sielplan Abschnitt I (westliche Versmannstraße)	1:500	1 W (-) 225 / 0176
10.02	Leitungs- und Sielplan Abschnitt II (östliche Versmannstraße)	1:500	1 W (-) 225 / 0177
11	*Systemplan Flucht- und Rettungswege (Stand 11.10.2012)*	*ohne*	*1 W (-) 293 / 0001a*
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
Ohne	Erlaubnisantrag nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz (WHG zur bauzeitlichen Grundwasserentnahme sowie zur bauzeitlichen Infiltration von aufbereiteten Wässern in den 1. Grundwasserleiter über Schluckbrunnen vom 20.12.2012 mit handschriftlichen Eintragungen von BSU/U (Az. 841.44-104/308)		
Ohne	Lage und Übersichtsplan als Anlage zum Erlaubnisantrag nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz	1:1.000 1:10.000	018903/1b

1.2.2 Hinweise zur Verbindlichkeit der festgestellten Unterlagen

Die im Lageplan und anderen Plänen sichtbare „Spundwand“ im Bereich des südlichsten Pfeilers der Haltestelle Elbbrücken wird nicht festgestellt. Sie ist nur vorübergehend in der Bauzeit vorgesehen, jedoch nicht dauerhaft.

1.2.3 Erläuternde, nicht festgestellte Planunterlagen

Anlage	Inhalt	Maßstab	Plannummer
13	Brandschutzkonzept		
14	Umweltverträglichkeitsstudie		
15	Schalltechnisches Gutachten		
16	Erschütterungstechnische Untersuchung		
17	Baugrundgutachten		
20	Fachbeitrag Streustrom		
21	Fachbeitrag Elektromagnetische Verträglichkeit		

Anlage	Inhalt	Maßstab	Plannummer
23.01	Verkehrsführung Bauphase 1 (westl. Bereich Versmann-straße)	1:500	1 W (-) 225 / 0185
23.02	Verkehrsführung Bauphase 1 (östl. Bereich Versmann-straße)	1:500	1 W (-) 225 / 0186
23.03	Bauphase 2, Verkleinerung BE-Fläche östl. Bereich Versmannstraße	1:500	1 W (-) 225 / 0187
23.04	Verkehrsführung Bauphase 3 (östl. Bereich Versmann-straße)	1:500	1 W (-) 225 / 0188
Ohne	*Lageplan Tunnel Mitte (Stand 31.01.2013)*	*1:500*	*1 W (025) 206/0023*
Ohne	*Bauwerksplan Kaverne* *Grundriss, Schnitte, Detail (Stand 31.01.2013)*	*1:100* *1:10*	*1 W (025) 208/0023*
Ohne	*Bohrprofile, Pegelausbauskizze und Drucksondierungen. Plan als Anlage zum Erlaubnisantrag nach § 8 Wasserhaus-haltsgesetz*	*1:100*	*018903/3.1*
Ohne	*Geologischer Längsschnitt. Plan als An-lage zum Erlaubnisantrag nach § 8 Was-serhaushaltsgesetz*	*1:1.000* *1:250*	*018903/2a*
Ohne	*Übersichtsplan Erd- und Wasserbau als Anlage zum Erlaubnisantrag nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz*	*1:1.000* *1:500*	*1 W (-) 219/0001*
Ohne	*Lageplan Schluckbrunnen als Anlage zum Erlaubnisantrag nach § 8 Wasser-haushaltsgesetz*	*1:1.000*	*2b*
Ohne	*Grundwasseranalytik. Tabelle und Prüf-bericht Nr. 2012P507562/1 als Anlage zum Erlaubnisantrag nach § 8 Wasser-haushaltsgesetz*		
Ohne	*Grundwasserganglinien. Grafiken als Anlage zum Erlaubnisantrag nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz*		*018352/14.1 bis 14.3*

Anlage	Inhalt	Maßstab	Plannummer
Ohne	*E-Mail der Vorhabensträgerin an BSU/U vom 04.03.2013 zur Beweissicherung (zum Erlaubnisantrag nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz)*		
Ohne	*Formblätter zum Bau und Rückbau der Schluckbrunnen / Grundwassermessstellen*		
Ohne	*Baubeschreibung der Haltestelle Elbbrücken, Überdachung (Stand 31.01.2013)*		
Ohne	*Haltestelle Elbbrücken* *Lageplan, Übersicht, Sonstiges*	*1:200*	*1 W (027) 209/0019*
Ohne	*Haltestelle Elbbrücken* *Lageplan, Übersicht*	*1:100*	*1 W (027) 208/0009*
Ohne	*Haltestelle Elbbrücken* *Lageplan, Übersicht, Sonstiges*	*1:200*	*1 W (027) 209/0017*
Ohne	*Haltestelle Elbbrücken* *Lageplan, Übersicht, Sonstiges*	*1:200*	*1 W (027) 209/0016*
Ohne	*Haltestelle Elbbrücken* *Lageplan, Übersicht*	*1:100*	*1 W (027) 208/0010*
Ohne	*Haltestelle Elbbrücken* *Lageplan, Übersicht*	*1:100*	*1 W (027) 208/0014*
Ohne	*Haltestelle Elbbrücken* *Lageplan, Übersicht*	*1:100*	*1 W (027) 208/0013*
Ohne	*Haltestelle Elbbrücken* *Lageplan, Übersicht*	*1:100*	*1 W (027) 208/0024*

1.3 Vereinbarungen und Zusagen

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren, insbesondere die im Erörterungstermin abgegebenen und die in diesem Planfeststellungsbeschluss wiedergegebenen Zusicherungen und geschlossenen Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten.

Sie sind Teil der Vorhabenbeschreibung und deswegen bei Verwirklichung des Vorhabens umzusetzen. Spätere Zusagen gehen im Zweifel den früheren Zusagen vor.

1.4 Genehmigungen, Erlaubnisse, Nebenbestimmungen

1.4.1 Wasserrechtliche Bestimmungen

1.4.1.1 Befristete wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Baugrubenwasser in das Schmutzwassersiel

Für die Einleitung von Baugrubenwasser aus dem Bau der Verlängerung der U4 von der Kehr-u. Abstellanlage bis zu den Elbbrücken in das Schmutzwassersiel wird auf der Grundlage des im Planfeststellungsverfahren eingereichten Genehmigungsantrags nach § 11a Hamburgisches Abwassergesetz für die bauzeitlich befristete Einleitung von Baugrubenwasser in das Schmutzwassersiel eine bis 2017 befristete Einleitungsgenehmigung nach § 11a HmbAbwG erteilt.

Bei der Einleitung darf ein maximaler Volumenstrom von 75 m³/h nicht überschritten werden. Sie darf nur erfolgen, wenn die regelhaft vorgesehene Wasseraufbereitung und/oder die Wiedereinleitung der Wässer in das Grundwasser über Schluckbrunnen ausfällt.

Auflagen und Bedingungen:

Vor Beginn der Einleitung sind mit dem Sielbezirk Mitte Süd (Herrn Hack 0173 2116367), die Einleitungsstelle, der Einleitungsbeginn sowie die technischen Details der Einleitung abzustimmen.

Beginn und Ende der Einleitung sowie die eingeleitete Wassermenge sind der Hamburger Stadtentwässerung unaufgefordert schriftlich mitzuteilen.

Die eingeleitete Wassermenge ist zu erfassen. Dies kann über die maximale Pumpenleistung im Einbauzustand bei der tatsächlichen Förderhöhe und die Betriebsstunden (über einen Betriebsstundenzähler) erfolgen. Alternativ kann die eingeleitete Wassermenge, bei eingebauter Filteranlage, mittels Wassermengenzähler erfasst werden.

Zur Vermeidung des Sand- und Bodeneintrages ist ein ausreichend dimensionierter Sandfang einzubauen. Kommt es gleichwohl zu einer Versandung der Siele, sind die Kosten einer Sielreinigung und/oder anderer verursachter Schäden nach § 19 Sielabgabengesetz in der derzeit gültigen Fassung zu ersetzen.

Bei der Einleitung des Baugrubenwassers in das öffentliche Schmutzwassersiel sind die Allgemeinen Einleitungsbedingungen (AE) , veröffentlicht im Amtlichen Anzeiger Nr. 97, S. 2378 vom 11.12.2009, einzuhalten.

Nach dem Ende dieser befristeten Einleitung ist die Entwässerungsanlage für das Einleiten des Baugrubenwassers rückzubauen. Die Nutzung als Drainagewasserableitung nach der Bauzeit ist unzulässig

Die Einleitungsgenehmigung ist widerruflich und kann mit weiteren Nebenbestimmungen verbunden werden (§ 11a Absatz 1 HmbAbwG).

Hinweise

Die Einleitung in das öffentliche Siel ist gebührenpflichtig. Über die Sielbenutzungsgebühr erhalten Sie von der Hamburger Stadtentwässerung – Abgabenabteilung – einen gesonderten Bescheid.

1.4.1.2 Genehmigung zur Entnahme von Oberflächenwasser

Gemäß den §§ 8, 10, 13 und 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) i.V.m. dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) wird unter dem Vorbehalt weiterer Benutzungsbedingungen und Auflagen widerruflich erlaubt, gemäß den Angaben in der Unterlage „Erlaubnisantrag nach § 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für die bauzeitlich befristete

Entnahme von Oberflächenwasser aus dem Baakenhafen“ und nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen Brauchwasser aus dem Gewässer Baakenhafen zu entnehmen.

Diese Erlaubnis ist befristet bis einschließlich 2017.

Es dürfen bis zu 350 m³/h Brauchwasser über Entnahmepumpen mit Leitungen und Ansaugkorb (Maschenweite 4 mm) entnommen werden. Die Sicherheit der Kleinschifffahrt (Sportboote) vor einer eventuellen Sogwirkung bei der Entnahme muss gewährleistet sein.

Die Entnahmemenge ist über einen Wassermengenzähler zu erfassen und zu dokumentieren.

1.4.1.3 Wasserrechtliche Erlaubnis zur vorübergehenden Grundwasserabsenkung

(1.) Gemäß §§ 8 Abs. 1 und 9 Abs. 1 Nummer 4 und Nummer 5 und Abs. 2 Nummer 1 sowie §§ 10, 13 und 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31.07.2009, zuletzt geändert am 21.01.2013 (BGBl. I, 2009 Seite 2585 und 2013 Seite 95, 98), wird der Hamburger Hochbahn AG zur Herstellung der ca. 710 m langen Tunnelstrecke der U-Bahnlinie U4, der ca. 230 m langen Trogstrecke der U-Bahnlinie U4 sowie der ca. 161 m langen Haltestelle Elbbrücken im Trockenen Folgendes widerruflich erlaubt:

(1.1) innerhalb der Trogbaugrube der Tunnelstrecke (umlaufende Schlitzwände mit Anschluss an eine Unterwasserbetonsohle (UK ca. NN -9,5 m), durch Querschotts in 7 Docks unterteilt, siehe Anlage „Geologischer Längsschnitt“) anstehendes Grundwasser mit Hilfe von Tauchpumpen und Schwerkraftbrunnen zunächst bis 0,7 m unter die jeweilige Oberkante des Füllbodens - d. h. um maximal ca. 6 m - abzusenken und anschließend - zur Aufrechterhaltung des Absenkzieles - aufgrund von Restdurchlässigkeiten der Baugrubenumschließung in die Docks von oberhalb und unterhalb organischer Weichschichten (Klei / Torf) nachsickerndes Grundwasser mittels der Schwerkraftbrunnen und zwischenzeitlich eingebrachter Bauhilfsdrainagen für eine Dauer von ca. 20 Monaten zutage zu fördern.

(1.2) innerhalb des als Trogbaugrube (umlaufende Schlitzwände mit Anschluss an eine Unterwasserbetonsohle (UK ca. NN -2 m)) ausgebildeten westlichen Abschnittes der Trogstrecke (Dock 8, siehe Anlage „Geologischer Längsschnitt“) anstehendes Grundwasser mit Hilfe von Tauchpumpen zunächst auf ca. NN -0,6 m abzusenken und anschließend - zur Aufrechterhaltung des Absenkzieles - aufgrund von Restdurchlässigkeiten der Baugrubenumschließung in das Dock von oberhalb und unterhalb organischer Weichschichten (Klei / Torf) nachsickerndes Grundwasser mittels offener Wasserhaltungen (Pumpensümpfe) zutage zu fördern.

(1.3) innerhalb des als Spundwandbaugrube bzw. als geböschte Baugrube ausgebildeten östlichen Abschnittes der Trogstrecke (Block 26.3 bis 26.6, siehe Anlage „Geologischer Längsschnitt“)) oberhalb der organischen Weichschichten anstehendes Grundwasser mittels offener Wasserhaltungen zutage zu fördern.

(1.4) während der 6- bis 8-monatigen Bauzeit der Tiefgründungen und Untergeschosse der Haltstelle Elbbrücken im Falle von Hochwässern über dem MThw oberhalb der organischen Weichschichten anstehendes Grundwasser mittels Bauhilfsdrainagen und Vakuumkleinfilterbrunnen zutage zu fördern.

(1.5) das gemäß Ziffer 1.1. bis 1.4. geförderte Grundwasser - sowie während der Herstellung der Schlitzwände vorbehandeltes Abwasser aus der Bentonitaufbereitung und bis zur Aushärtung der Unterwasserbetonsohlen als Auflastwasser genutztes Elbwasser - nach Behandlung in einer geeigneten Aufbereitungsanlage über dreizehn ca. 25 bis 30 m tiefe Schluckbrunnen (siehe Anlage „Lageplan der Schluckbrunnen“) in das unterhalb der organischen Weichschichten anstehende Grundwasser des 1. Grundwasserleiters einzuleiten.

Die Erlaubnis gilt vorbehaltlich des Widerrufs bis zur Beendigung der Wasserhaltungsmaßnahmen zur Herstellung der Verlängerung der U-Bahnlinie U4 von der Haltestelle HafenCity Universität bis zu den Elbbrücken einschließlich der geplanten Haltestelle Elbbrücken , längstens jedoch bis 2017.

(2.) Auflagen und Bedingungen:

(2.1) Der Beginn (Inbetriebnahme der Wasseraufbereitungsanlage und Schluckbrunnen zur Behandlung bzw. Versickerung des Abwassers aus der Betonitaufbereitung) und das Ende der Wasserhaltungsmaßnahmen sind der Wasserbehörde (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Wasserwirtschaft, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg) schriftlich anzuzeigen. Ebenso ist der Wasserbehörde ein Ansprechpartner der die Wasserhaltungsarbeiten ausführenden Firma zu benennen. Der ausführenden Firma ist eine Kopie dieser Wasserrechtlichen Erlaubnis einschließlich der zugehörigen Anlagen (siehe Ziffer 1.2.1 und 1.2.3 dieses Beschlusses) auszuhändigen.

(2.2) Das Grundwasser darf innerhalb der Docks der Tunnelstrecke maximal bis auf 0,7 m unter die jeweilige Oberkante des Füllbodens - d. h. maximal bis auf ca. NN -6 m -, innerhalb von Dock 8 maximal bis auf NN -0,6 m und in den übrigen Bereichen (siehe Ziffer 1.3. und 1.4.) maximal bis auf 0,5 m unter die jeweilige Baugrubensohle abgesenkt werden.

(2.3) Die Grundwasserabsenkungen /-förderungen sind jeweils in Abhängigkeit vom Baufortschritt und den statischen Erfordernissen so gering wie möglich zu halten und schnellstmöglich zu beenden. Dies ist z. B. durch eine intensive Bauüberwachung (siehe Ziffer 2.16.) zu gewährleisten.

(2.4) Die fünf neu geplanten Grundwassermessstellen GWM 1 bis GWM 5 (siehe Anlage „Lage- und Übersichtsplan Nr. 018903/1b“) sowie die Schluckbrunnen (sowie ggf. im Laufe der Baumaßnahme erforderliche Ersatzschluckbrunnen) sind von einer Fachfirma (Brunnenbaufirma) mit Zulassung oder nachweislich beantragter Zulassung nach DVGW-Arbeitsblatt W120 unter Berücksichtigung der Anforderungen des Merkblattes Nr. 3 (Bau von Grundwasserbeschaffenheitsmessstellen) bzw. des Merkblattes Nr. 10 (Bau von Förderbrunnen) der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Download zurzeit unter http://hamburg.de/merkblaetter-boden-grundwasser) auszuführen. Da die Grundwassermessstellen und Schluckbrunnen auf einer Altlast / Verdachtsfläche errichtet werden und eine hydraulisch wirksame Trennschicht (Klei / Torf) durchteuft wird, ist mit Schutzverrohrung zu bohren.

Im Bereich der hydraulisch wirksamen Trennschicht ist der zwischen Mantelrohr und anstehendem Gebirge entstehende Ringraum durch mind. 5 m mächtige Tonsperren (bei hydraulisch wirksamer Trennschicht < 5 m Tonsperre mindestens über die Gesamtmächtigkeit der Trennschicht) aus hochquellfähigen, strahlungsaktiven oder ferromagnetischen Tonpellets (z. B. Quellon WP/HD oder gleichwertiges) abzudichten oder vollständig mit einer für den Einsatzbereich Brunnenbau werkseitig hergestellten Tonmehl-Zement-Suspension (z. B. Troptogel, Brutoplast, AZ-Brunnendämmer Typ 2 oder gleichwertiges) zu verpressen. Bei Verwendung anderer Produkte ist rechtzeitig vorher nachzuweisen, dass das Material gleichwertig ist. Die übrigen Strecken des Ringraumes sind mit sauberem Sand/Kies oder mit nicht verunreinigtem Bohrgut zu verfüllen.

Der Messstellen- / Brunnenbau ist mit Hilfe der beiliegenden Formblätter zu Bau und Überwachung (siehe Anlage „Formblätter“) zu dokumentieren.

Sofern bestehende Schluckbrunnen der Baumaßnahme „U4 HafenCity Kehr- und Abstellanlage“ genutzt werden sollen, ist die Wasserbehörde unter Angabe der Bezeichnung der Schluckbrunnen schriftlich darüber zu informieren.

(2.5) Für Wasserspiegelmessungen ist an den Grundwassermessstellen GWM 1 bis GWM 5 jeweils ein auf Normalnull bezogener Festpunkt (z. B. Oberkante Rohr bei geöffneter Sebakappe) einzumessen. Die Messpunkthöhe ist jeweils in die unter Ziffer 2.6.3. geforderten Ausbauzeichnungen einzutragen

(2.6) Der Wasserbehörde sind unmittelbar nach Fertigstellung der Grundwassermessstellen bzw. der Schluckbrunnen folgende Unterlagen einzureichen:

(2.6.1) Formblätter, die den Bau der Grundwassermessstellen bzw. der Schluckbrunnen dokumentieren (siehe Ziffer 2.4.).

(2.6.2) Lageplan M 1 : 1000 mit der genauen Lage der Grundwassermessstellen bzw. der Schluckbrunnen.

(2.6.3) Bohrprofile und Ausbauzeichnungen der Grundwassermessstellen bzw. der Schluckbrunnen.

(2.7) Es darf nur das gemäß Ziffer 1.1. bis 1.4. geförderte Grundwasser - sowie zeitweise vorbehandeltes Abwasser aus der Bentonitaufbereitung und als Auflastwasser genutztes Elbwasser - nach Behandlung in einer geeigneten Aufbereitungsanlage (siehe hierzu Anlage „Erlaubnisantrag“, Seite 18) über die Schluckbrunnen in das Grundwasser (1. Grundwasserleiter) eingeleitet werden, wenn es folgende Konzentrationen nicht überschreitet:

Cyanid, gesamt	50 µg/L
Cyanid, leicht freisetzbar	5 µg/l
∑ PAK (EPA)*	0,2 µg/l
∑ Naphthalin und Metyhlnaphthaline	1 µg/l
∑ BTEX**	10 µg/l
Benzol	1 µg/l

* Summe der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe ohne Naphthalin und Metyhlnaphthaline

** Summe der einkernigen aromatischen Kohlenwasserstoffe (Benzol und alle Alkylbenzole)

Werden im Rahmen der unter Ziffer 2.8. geforderten Analysen Überschreitungen der vorstehend aufgeführten Einleitungsgrenzwerte festgestellt, ist der Ablauf der Aufbereitungsanlage umgehend erneut auf die betroffenen Parameter hin analysieren zu lassen. Ergeben die Kontrollanalysen erneute Grenzwertüberschreitungen, ist die Einleitung der Baugrubenwässer in den Untergrund umgehend einzustellen (z. B. Einleitung ins öffentliche Siel). Die Einleitung der Baugrubenwässer darf erst nach Durchführung geeigneter Gegenmaßnahmen und nach Zustimmung durch die Wasserbehörde wieder in Betrieb genommen werden.

(2.8) Zur Überwachung der Einhaltung der unter Ziffer 2.7. aufgeführten Einleitungsgrenzwerte ist der Ablauf der Aufbereitungsanlage (Reinwasser) jeweils 2 Tage nach Beginn der Restwasserhaltung in Dock 1 bis Dock 8, ansonsten mindestens im monatlichen Abstand auf die unter Ziffer 2.6. genannten Parameter sowie die Parameter Trübung, Geruch, Färbung, Temperatur, elektr. Leitfähigkeit, ph-Wert und Sauerstoffgehalt (Bestimmung dieser Parameter unmittelbar während der Probenahme) hin untersuchen zu lassen.

Die Analysen sind von dem Institut für Hygiene und Umwelt, Abteilung Wasseruntersuchungen HU 41 oder einer von - HU 4 - gemäß der "Verordnung über Anforderungen an Wasser- und Abwasseruntersuchungsstellen und deren Zulassung" vom 14.08.2001, zuletzt geändert am 21.12.2010 (HmbGVBl. 2001 Seite 310 und 2010 Seite 655), zugelassenen Untersuchungsstelle anzufertigen. Die Liste der in Hamburg zugelassenen Untersuchungsstellen für Grundwasseruntersuchungen ist zurzeit über die Informationsdatenbank ReSyMeSa - Recherchesystem Messstellen und Sachverständige (Zugang über http://www.hamburg.de/laborzulassung/112384/zulassung-wasser.html) einsehbar.

Die Probenahmen dürfen nur nach Abstimmung mit der jeweiligen Untersuchungsstelle durchgeführt werden. Die Probenahmen sind in Anlehnung an das Merkblatt Nr. 4 (Entnahme von Grundwasserproben) der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Arbeitskreis Qualitätssicherung (Download zurzeit unter http://www.hamburg.de/merkblaetter-boden-grundwasser.html) auszuführen.

Die Analysenergebnisse sind der Wasserbehörde jeweils spätestens sieben Werktage nach der Probenahme per E-Mail (baerbel.putfarcken-mause@bsu.hamburg.de) zu übersenden.

In Abhängigkeit von den Analysenergebnissen behält sich die Planfeststellungsbehörde die Forderung nach weiteren Untersuchungen vor bzw. kann auf Antrag des Erlaubnisinhabers in Abstimmung mit der Wasserbehörde ein veränderter Analysenrhythmus und / oder Analysenumfang festgelegt werden.

(2.9) Dem geförderten Grundwasser dürfen - außer den im Rahmen der Grundwasseraufbereitung erforderlichen - keine Stoffe hinzugefügt werden. Dies gilt auch für das zeitweise zur Versickerung gelangende, vorbehandelte Abwasser aus der Bentonitaufbereitung bzw. als Auflastwasser genutzte Elbwasser. Jede Verunreinigung der vorstehend genannten, reinfiltrierten Wässer, z. B. durch den unachtsamen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, ist zu vermeiden.

(2.10) Die Reinfiltration hat so zu erfolgen, dass Beeinträchtigungen Dritter (z. B. Vernässungen öffentlicher Verkehrsflächen bzw. angrenzender Nachbargrundstücke oder oberirdisches Abfließen in angrenzende Oberflächengewässer) unterbleiben.

(2.11) Die Schluckbrunnen sind ständig in einem betriebsfähigen Zustand zu halten, d.h. sie sind regelmäßig auf ihre Funktionstüchtigkeit hin zu kontrollieren und bei abnehmender Versickerungsleistung durch Verockerungen / Ablagerungen etc. umgehend zu regenerieren. Anfallender Schlamm ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Kontrollen / Regenerierungen sind in einer entsprechenden Fortschreibungsliste festzuhalten und der Wasserbehörde regelmäßig gemeinsam mit den Ergebnissen der Wasserstands- und Wassermengenmessungen zu übersenden.

Bei Bedarf sind unter Beachtung der Ziffern 2.4 und 2.6. Ersatzschluckbrunnen herzustellen.

(2.12) Zur Kontrolle der Auswirkungen der Grundwasserabsenkungen in den Trogbaugruben auf die Umgebung (der Grundwasserstand außerhalb der Trogbaugruben sollte möglichst unbeeinflusst sein, d. h. im Rahmen der natürlichen Grundwasserstandsschwankungen liegen) sind die Wasserstände in der vorhandenen Grundwassermessstelle BK 3/11 (siehe Anlagen „Lage- und Übersichtsplan, Nr. 018903/1b“ und „Bohrprofile, Pegelausbauskizze und Drucksondierungen“) und in den neu geplanten Grundwassermessstellen GWM 1 bis GWM 5 ab spätestens einer Woche vor Beginn der Herstellung der Schlitzwände bis eine Woche nach Abschluss der Wasserhaltungsmaßnahmen in Dock 1 bis 8 mittels automatischer Messwertaufnahmegeräte

(Datenlogger) kontinuierlich (z. B. 10-minütige elektronische Datenaufzeichnung) zu messen.

Die Daten der Messwertaufnahmegeräte (bezogen auf NN) sind mindestens alle 4 Wochen durch einen Sachverständigen (siehe Ziffer 2.16.) auszulesen, zu kontrollieren und auszuwerten. Die Auswertung hat in Form von Grundwasserganglinien zu erfolgen.

Einmal monatlich sind die Wasserstände in den Grundwassermessstellen BK 3/11 und GWM 1 bis GWM 5 mittels Handlotungen zu messen und in einer Fortschreibungsliste festzuhalten. Bei Abweichungen von den zum Zeitpunkt der Handlotung elektronisch aufgezeichneten Daten sind die automatischen Messwertaufnahmegeräte nach zu justieren.

Die Grundwasserganglinien sowie die Fortschreibungsliste sind der Wasserbehörde alle 4 Wochen sowie auf besondere Anforderungen hin zu übersenden. Sie sind darüber hinaus in geeigneter Form in das Bautagebuch aufzunehmen.

(2.13) Bei Zerstörung einer Grundwassermessstelle während der gemäß Ziffer 2.12. auszuführenden Wasserstandsmessungen ist unter Beachtung der Ziffern 2.4. bis 2.6. umgehend geeigneter Ersatz herzustellen.

(2.14) Die über die Schluckbrunnen reinfiltrierte Wassermenge ist mit einem Wassermengenmessgerät (Wasserzähler) kontinuierlich zu messen und mindestens einmal wöchentlich abzulesen. Die Ergebnisse (in m^3/h und Σ m^3) sind unter Angabe der zum Zeitpunkt der Ablesung in der Ausführung befindlichen Docks und Blöcke sowie deren jeweiliger Bauphase (z. B. Schlitzwandherstellung, Bodenaushub, Herstellung Unterwasserbetonsohle, Einbringung Austauschboden, Lenzen, Restwasserhaltung) in einer Fortschreibungsliste aufzuzeichnen und der überwachenden Wasserbehörde gemeinsam mit den Ergebnissen der Wasserstandsmessungen alle 4 Wochen sowie auf besondere Anforderungen der Wasserbehörde zu übersenden. Sie sind darüber hinaus in geeigneter Form in das Bautagebuch aufzunehmen.

Sofern die aufbereiteten / geförderten Wässer nicht über die Schluckbrunnen reinfiltriert, sondern in das öffentliche Siel abgeleitet werden, ist der Wasserbehörde diese - durch kontinuierliche Messung (Wasserzähler) zu ermittelnde, einmal wöchentlich abzulesende - Wassermenge alle 4 Wochen in Form einer Fortschreibungsliste (s. o.) zu übermitteln.

(2.15) Einsehbare Bereiche der Schlitzwände sind mindestens einmal monatlich durch Inaugenscheinnahme auf sichtbare Undichtigkeiten hin zu kontrollieren. Auch bei einer unerwarteten Zunahme der aus den Trogbaugruben zu fördernden Restwassermengen bzw. einer nicht durch den Tideeinfluss erklärlichen Abnahme des Grundwasserstandes außerhalb der Trogbaugruben sind unverzüglich Kontrollen durchzuführen. Schadhafte Stellen sind - zur Minimierung des Einflusses der Wasserhaltungsmaßnahmen innerhalb der Trogbaugruben auf die Umgebung außerhalb - unverzüglich mit Zementsuspension (HDI-Verfahren) wieder zu verschließen. Die Kontrollen / Überprüfungen und ggf. durchgeführte Ausbesserungsarbeiten sind in einer Fortschreibungsliste zu vermerken und der Wasserbehörde gemeinsam mit den Ergebnissen der Wasserstands- und Wassermengenmessungen zu übersenden.

(2.16) Der Erlaubnisinhaber hat einen Sachverständigen für Bauwesen mit der Qualifikation Architekt, Dipl. Ing. Hoch- bzw. Tiefbau oder entsprechenden Nachweisen mit der Überwachung des ordnungsgemäßen Betriebes der Wasserhaltungsmaßnahmen zu beauftragen. Der Sachverständige muss ins Berufsregister an seinem Firmensitz bzw. Wohnort eingetragen sein (z.B. Handelskammer Hamburg oder Hamburgische Ingenieurkammer Bau). Der Nachweis ist der Wasserbehörde vorzulegen.

Der Sachverständige hat regelmäßig alle Mess- und Analysenergebnisse zu sichten, zu bewerten und zur Gewährleistung des in dieser Wasserrechtlichen Erlaubnis festgeschriebenen Betriebes der Wasserhaltungen ggf. erforderliche Anpassungen im Betrieb der Wasserhaltungen bzw. erforderliche Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren zu veranlassen.

Der Sachverständige ist zu beauftragen, der Wasserbehörde die in dieser Wasserrechtlichen Erlaubnis geforderten Angaben und Unterlagen termingerecht zu übersenden.

Der Sachverständige hat den Erlaubnisinhaber sowie die Wasserbehörde unverzüglich zu informieren, sofern Schwierigkeiten, z. B. Vernässungen, Bauwerks-, Leitungs- und Geländesetzungen oder Auffälligkeiten wie z. B. Boden- oder Grundwasserverunreinigungen (Bodenverfärbungen, auffälliger Geruch etc.) abzusehen sind bzw. auftreten.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, bei Auftreten von Problemen die Auflagen und Bedingungen der Erlaubnis zu erweitern, die erlaubten Mengen zu reduzieren oder auch die Einstellung der Grundwassernutzungen zu fordern.

(2.17) Die zur Trockenhaltung der Baugruben verwendeten Bauhilfsdrainagen sind jeweils unmittelbar nach Abschluss der Wasserhaltung soweit wie möglich aus dem Boden zu entfernen, ansonsten abzudichten. Es ist eine vollständige, dauerhafte Außerbetriebnahme der Drainagen zu gewährleisten.

(2.18) Sämtliche Schluckbrunnen sowie die Grundwassermessstellen BK 3/11 und GWM 1 bis GWM 5 sind bis spätestens zwei Wochen nach Abschluss der gemäß Ziffer 2.12. geforderten Wasserstandsmessungen durch eine vom Erlaubnisinhaber zu beauftragende Fachfirma (Brunnenbaufirma) mit Zulassung oder nachweislich beantragter Zulassung nach DVGW-Arbeitsblatt W120 gemäß Merkblatt Nr. 1 "Rückbau von Förderbrunnen" bzw. Merkblatt Nr. 8 "Sanierung und Rückbau von Grundwassermessstellen" der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Download zurzeit unter http://hamburg.de/merkblaetter-boden-grundwasser) zurück zu bauen. Entsprechende Rückbauskizzen sind rechtzeitig vor Bauausführung mit der Wasserbehörde abzustimmen.

Im Bereich der organischen Weichschichten ist das Mantelrohr durch mind. 5 m mächtige Tonsperren (bei hydraulisch wirksamer Trennschicht < 5 m Tonsperre mindestens über die Gesamtmächtigkeit der Trennschicht) aus hochquellfähigen, strahlungsaktiven oder ferromagnetischen Tonpellets (z. B. Quellon WP/HD oder gleichwertiges) abzudichten oder vollständig mit einer für den Einsatzbereich Brunnenbau werkseitig hergestellten Tonmehl-Zement-Suspension (z. B. Troptogel, Brutoplast, AZ-Brunnendämmer Typ 2 oder gleichwertiges) zu verpressen. Bei Verwendung anderer Produkte ist rechtzeitig vorher gegenüber der Wasserbehörde nachzuweisen, dass das Material gleichwertig ist. Die übrigen Strecken des Mantelrohres mit sauberem Sand/Kies zu verfüllen.

(3.) Die vorhandenen Grundwassermessstellen B 1/10, B 3/10, B 5116, B 9/12, B 14/12 und B1 (siehe Anlagen „Lage- und Übersichtsplan, Nr. 018903/1b“ und „Geologischer Längsschnitt“) sind jeweils rechtzeitig, bevor sie den Bauarbeiten weichen müssen, wie vorstehend beschrieben zurück zu bauen.

Der ordnungsgemäße Rückbau der Schwerkraftbrunnen bzw. Grundwassermessstellen ist der Wasserbehörde jeweils unmittelbar nach Ausführung unter Verwendung der Formblätter (nach der Anlage „Formblätter“) schriftlich zu bestätigen.

(3.1) Alle Ergebnisse der auferlegten Messungen und Analysen sind schriftlich festzuhalten und zur Einsichtnahme für die Wasserbehörde auf der Baustelle zur Verfügung zu halten. Sie sind in zwei Zwischenberichten (Ende 2014 und Ende 2015) sowie in ei-

nem Abschlussbericht zur Wasserhaltung zusammenfassend darzustellen. In die Berichte sollten auch alle besonderen Vorkommnisse und eventuellen Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den Wasserhaltungsmaßnahmen aufgenommen werden.

Die Berichte sind spätestens vier Wochen nach Abschluss des jeweiligen Berichtszeitraumes bei der Wasserbehörde einzureichen.

Sämtliche Original-Unterlagen sind vom Erlaubnisinhaber für mindestens 2 Jahre nach Beendigung der Wasserhaltungsmaßnahmen aufzubewahren.

Es wird darauf hingewiesen, dass im gesamten Baustellenbereich die jeweils geltenden Vorschriften zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen - insbesondere die §§ 48 (2), 62 und 63 WHG, § 28 a HWaG sowie die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Anlagenverordnung - VAwS) - einzuhalten sind.

Abweichungen von dieser Erlaubnis oder von deren Auflagen und Bedingungen einschließlich ihrer Geltungsdauer sind ohne Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses zulässig, wenn die Wasserbehörde dem vorher zugestimmt hat.

1.4.1.4 Genehmigung nach § 15 HWaG

Soweit die U-Bahnanlagen unterhalb von Gewässern liegen oder Gewässer in der Bauzeit durch Baustellen, Liegeplätze o.ä. in Anspruch nehmen, sind sie als eine Anlage am bzw. im Gewässer nach § 15 HWaG anzusehen und bedürfen als solche der Genehmigung, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen erteilt wird.

Zuständige Dienststelle für den Aufbau, Betrieb und Rückbau von bauzeitlich befristeten Anlagen zur Wasserentnahme aus dem Baakenhafen:

Hamburg Port Authority AöR, Wasserbehörde L213, Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg

Fon: 0 40 - 4 28 47 - 0 (Zentrale), Fax-Dw.: - 2404, Ansprechpartner: Herr Hans-Peter Urmersbach L213-3, Fon-Dw.: -3134 oder Email hans-peter.urmersbach@hpa.hamburg.de bis November 2013. Oder Herr Goedelt, Fon-Dw: -2893, micha.goedelt@hpa.hamburg.de (im Folgenden: L213).

Wasserbuch(Wb)-Nr. 4 B I 1193

Gewässer: Baakenhafen

Vorhaben: Aufbau und Betrieb von Anlagen zur bauzeitlich befristeten Wasserentnahme

Vor Beginn des Aufbaus der Anlage/n sind bzw. ist

a) von dem/n betroffenen Kaiabschnitt/en (Draufsicht + Ansicht) bei Niedrigwasser eine ausreichende fotografische Bestandsaufnahmen (Farbfotos) durchzuführen. Die Aufnahmen sind der Wasserbehörde L213 [im Folgenden L213 genannt] entweder als Abzüge oder digital auf einer Daten-CD, zusammen mit der Baubeginnanzeige, zur Verfügung zu stellen.

b) mit der zuständigen Schifffahrtspolizeibehörde, der HPA-Einheit „Hafenamt Ost OH5-1“ abzustimmen, inwieweit über die Kaikante hinaus ins Gewässer hineinragende Anlagen einer schifffahrtsrechtlichen Kennzeichnung bedürfen. Ansprechpartner: Herr Thorsten Finnern OH5-1, Fon-Dw.: -2581 oder Email thorsten.finnern@hpa.hamburg.de.

c) sicherzustellen, dass die Standsicherheit der Kaianlagen während des Aufbaus, des Betriebs und des Rückbaus der Anlagen nicht gefährdet wird. Besteht diesbezüglich Unsicherheit bei der Antragstellerin, ist mit der zuständigen HPA-Einheit „Statik E171“ Kontakt aufzunehmen. Ansprechpartner: Herr Frank Feindt E17-1, Fon-Dw.: -3262, Fax-Dw.: -3260 oder Email frank.feindt@hpa.hamburg.de.

Werden zum Aufbau der Anlagen wasserseitig schwimmende Geräte eingesetzt, so ist hierfür eine schifffahrtspolizeiliche Genehmigung bei der HPA-Einheit „Naut. Grundsatzangelegenheiten OH1“ zu beantragen. Der Beginn des Aufbaus der Anlagen (Baubeginnanzeige) ist L213 rechtzeitig, mindestens jedoch eine Woche vorher, schriftlich anzuzeigen. Nach Fertigstellung des Aufbaus ist eine Abnahme nach § 65 HWaG zu beantragen.

Möglichst vier Wochen vor Beginn des Aufbaus der Anlagen, spätestens jedoch zusammen mit der Baubeginnanzeige, ist L213 anzugeben bzw. ist zu liefern (§ 86 HWaG):

d) Welche Baufirma die Anlagen aufbaut, betreibt und zurückbaut. Entsprechende Kontaktdaten (Bauleitername, -Mobil-Fon, Fax, Email- u. Baubüroadresse) sind zu nennen.

e) Ein Erläuterungsbericht mit Beschreibung der Anlagen und inwieweit durch die Anlagen öffentliche Gewässerfläche in Anspruch genommen wird.

f) Ein Übersichtslageplan (ca. M=1:3500/5000) mit den Standorten der Anlage/n

g) Ein Detaillageplan/-pläne (ca. M=1:100/200) mit den Standorten der Anlage/n und Darstellung der Inanspruchnahme öffentlicher Gewässerfläche.

h) Ein Schnittplan/-pläne (ca. M=1:20/50) der Anlage/n auf der Kaianlage mit Darstellung der niedrigsten, mittleren, höchsten und der Bemessungswasserstände (§ 53 HWaG)

Das Ende der Nutzung und der Beginn des Rückbaus der Anlagen sind L213 rechtzeitig, mindestens jedoch eine Woche vorher, schriftlich anzuzeigen. Das Ende des Rückbaus ist zeitnah, mindestens jedoch eine Woche danach, schriftlich anzeigen und eine Rückgabebesichtigung der in Anspruch genommenen Örtlichkeiten bzw. Gewässerflächen bei L213-3 zu beantragen.

Nach Beendigung der Nutzung und dem Rückbau der Anlagen ist, in Abstimmung mit L213, in dem/n betroffenen Gewässerabschnitt/en eine Grunduntersuchung zu beantragen und durchzuführen. Ansprechpartner: Herr Peter Rhese L213-5, Fon-Dw. -3135, Fax-Dw.: -2404 oder peter.rhese@hpa.hamburg.de.

Der Beginn der Baumaßnahme ist L 213 mindestens zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Mit der Baubeginnanzeige sind L 213 im Zuge der Gewässeraufsicht nach § 64 HWaG für das Bauvorhaben verantwortliche Ansprechpartner bei der Vorhabenträgerin und dem beauftragten Bauunternehmen mit Kontaktdaten (Telefon, Mobilfon, E-Mail etc.) zu nennen. Wechsel in den Personen oder Änderungen in den Kontaktdaten sind ebenfalls schriftlich mitzuteilen.

Um Gefahren aus der Bautätigkeit heraus für die Öffentlichkeit und die betroffenen Gewässer/Gewässereinfassungen auszuschließen, ist die gesamte Baumaßnahme nach den derzeit geltenden Regeln der Bautechnik auszuführen.

Der endgültige Abschluss der Baumaßnahme ist L 213 binnen zwei Wochen schriftlich anzuzeigen und die wasserrechtliche Abnahme nach § 65 HWaG zu beantragen.

Nach Fertigstellung sind L 213 Bestandsunterlagen nach deren Anforderungen zu übergeben.

Im Sinne der §§ 52, 53 HWaG ist das Bauvorhaben sturmflutsicher auszuführen. Insbesondere während der Bauphase sind die Baustelle und die zugehörige Baustelleneinrichtung im Winterhalbjahr sturmflutsicher zu machen. Im Sommerhalbjahr ist die Hochwassersicherheit auf NN + 5,00 m anzusetzen. Ein entsprechendes Sicherheitskonzept (Beschreibung und Pläne) ist L213 rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen.

Auflagenvorbehalt:

Die Planfeststellungsbehörde behält sich weitere Auflagen gemäß § 19 HWaG vor. Sie kann ggf. auch weitere Unterlagen nachfordern (§ 86 HWaG). Solche Auflagen und Nachforderungen können auch durch L213 ergehen.

1.4.2 Nebenbestimmung in Bezug auf die Haltestelle Elbbrücken

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, für die Entwässerung der Haltestelle die notwendigen Genehmigungen und Erlaubnisse zur Einleitung in die Elbe und/oder in das Siel einzuholen.

1.4.3 Lage der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen

Sofern zwischen den Grundstückseigentümern, der HPA und der HOCHBAHN Einvernehmen darüber erzielt wird, dürfen auch andere Flächen, als im Grunderwerbsplan ausgewiesen, für das Vorhaben vorübergehend, z.B. als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen werden. Voraussetzung ist, dass diese Flächen im Hafengebiet nördlich der Norderelbe und südlich der ehemaligen „Pfeilerbahn" liegen. Es dürfen weder private noch öffentliche Wege Dritter in Anspruch genommen oder anderweitig blockiert werden.

Als vorübergehend in Anspruch zu nehmen dargestellte Flächen dürfen im Einvernehmen mit der HOCHBAHN im Interesse einer zeitgerechten Entwicklung der östlichen HafenCity auch zu anderen Zwecken als dem Bau des Vorhabens verwendet werden.

1.4.4 Baubedingte Immissionen

Während der Bauzeit ist dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm, Geruch, Staub und Erschütterungen nach dem Stand der Technik vermieden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Im Hinblick auf den Baulärm ist für den Bereich östlich des Magdeburger Hafens ein Immissionsrichtwert von 70 dB(A) tags wie nachts nach Ziffer 3.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) heranzuziehen. Er gilt für Gebiete in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind. Einem solchen Gebiet entspricht die nähere Umgebung der Baustelle, weil sie noch als Hafengebiet gilt und außerdem die tatsächliche Nutzung weit überwiegend noch keine empfindlicheren Nutzungen aufweist.

Baulärm, der die Richtwerte der AVV Baulärm überschreitet, ist nur insoweit zulässig, als er selbst bei Einhaltung aller Lärmminderungsmaßnahmen unvermeidbar ist. Er ist zugleich auf ein Minimum zu beschränken.

1.4.5 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Hinsichtlich der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls durch den Betrieb der U-Bahn ordnet die Planfeststellungsbehörde an, dass die Vorgaben der DIN 4150-2 und der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), insbesondere deren Ziffer 6.2, einzuhalten sind. Auch insoweit gilt, dass die östliche HafenCity gegenwärtig noch dem Hafengebiet zugeordnet ist und deswegen einem Industriegebiet gleichzusetzen ist. Künftige andere Nutzungen bleiben mangels verfestigter Planung hier außer Betracht. Außerdem ist festzuhalten, dass die DIN 4150 als Messort ein Gebäude voraussetzt, in der Umgebung des Vorhabens aber mit Ausnahme der BSH-Gebäude keine Gebäude vorhanden sind. Auch Ziffer 6.2 gilt nur für vorhandene Gebäude.

Aus diesem Grund geht die Planfeststellungsbehörde zurzeit davon aus, dass es der Anordnung besonderer Erschütterungsschutzmaßnahmen nicht bedarf. Der Einbau von Erschütterungsschutzvorrichtungen etwa auf Anregung Dritter ist aber zulässig und kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Die HOCHBAHN hat auch erklärt, Unterschottermatten

einbauen zu wollen. Über die Kostentragung für solche Erschütterungsschutzmaßnahmen trifft dieser Beschluss keine Entscheidung.

1.4.6 Sicherung der auf die Norderelbe überstehenden Teile der Anlage

Die auf die Norderelbe überstehenden Teile der Anlage müssen gegen Schiffsstoß und Eisdruck gesichert sein.

Über die Uferkante hinausragende Bauteile sind gegen einen Schiffsanprall durch sogenannte Leitdalben zu schützen. Die Dimension und Positionen der Leitdalben sind nach Vorlage der endgültigen Planunterlagen mit den Abteilungen Statik und Oberhafenamt der HPA abzustimmen.

Alle ins Wasser hineinragenden Bauteile sind auf Eisdruck zu bemessen. Die maximale Höhe des anzusetzenden Eisdruckes liegt auf NN+2,50m (siehe Ziff. 2.5.7).

1.4.7 Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen

Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen in Bezug auf Regelung des Straßenverkehrs, Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalgeregelte Knoten sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen sind zeitgerecht vor Baubeginn, mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzusprechen und von diesen anordnen zu lassen.

1.4.8 Schifffahrtspolizeiliche Anordnungen

Zur Durchführung der wasserseitigen Baumaßnahmen ist die Norddurchfahrt der Elbbrücken zu sperren. Die Beschilderung wird durch die bauausführende Firma veranlasst.

Weiterhin ist für wasserseitige Baumaßnahmen durch die ausführende Baufirma 14 Tage vor Beginn beim Oberhafenamt OH 1-3 (Tel.: 42847-2574) eine schifffahrtspolizeiliche Genehmigung zu beantragen (siehe Ziff. 2.5.7).

1.4.9 Leitungsarbeiten

Über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen während der Baudurchführung sind mit der jeweils zuständigen Leitungsverwaltung rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn entsprechende Absprachen zu treffen, die insbesondere die Art der Baudurchführung und die einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen betreffen. Soweit sich eine Betroffenheit erst während der Durchführung der Arbeiten zeigt, sind die genannten Stellen unverzüglich zu informieren.

Bei Arbeiten in der Nähe von oder an Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen zu beachten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Sämtliche Schacht- und Kanalbauwerke, auch im Bau befindliche, sind vor dem Betreten durch Kontrollmessungen auf Gasfreiheit zu überprüfen. Leitungen, die durch das Vorhaben gefährdet werden können, sind durch mit dem jeweiligen Leitungsunternehmen abzustimmende Maßnahmen gegen Beschädigungen durch Bauarbeiten zu sichern.

1.4.10 Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStraB)

Die erforderliche Zustimmung gem. § 60 BOStrab bleibt vom Planfeststellungsverfahren unberührt.

1.4.11 Brandschutz

Die im Brandschutzkonzept (Planunterlage 13) vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen sind umzusetzen.

Das Brandschutzkonzept ist im Rahmen der Ausführungsplanung rechtzeitig vor Betriebsaufnahme um einen Brandschutznachweis für die Haltestelle Elbbrücken zu ergänzen, sowie

rechtzeitig der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/Amt für Bauordnung und Hochbau (BSU/ABH) vorzulegen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich insoweit weitere Anordnungen vor, etwa wenn der Brandschutznachweis auf Kritik der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/Amt für Bauordnung und Hochbau (BSU/ABH) stößt.

1.4.12 Denkmalschutz

Die Freihafenelbbrücke mit Treppenanlagen und Flügelmauern ist ein Denkmal und mit der ID-Nr. 29329 in die Denkmalliste aufgenommen. Da die Haltestelle Elbbrücken in unmittelbarer Nähe dazu errichtet wird und zudem ein Teil der Treppenanlage abgebrochen und wieder errichtet werden soll, werden mit diesem Beschluss die Genehmigungen nach § 8 und § 9 des Denkmalschutzgesetzes erteilt.

Vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten im Einwirkungsbereich des Denkmals ist eine Beweissicherung vorzunehmen.

1.4.13 Kampfmittel

Der Baubeginnvorbehalt gemäß § 5 Abs. 2 der Kampfmittelverordnung ist zu beachten. Der Beginn baulicher Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund auf Verdachtsflächen im Sinne der Kampfmittelverordnung verbunden sind, ist erst nach Abschluss der Sondierung gemäß § 5 der Kampfmittelverordnung zulässig, sofern die zuständige Behörde keine Ausnahme erteilt hat. Die Lage der Sondierungsflächen ist mit dem Kampfmittelräumdienst abzustimmen.

1.4.14 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft ordnet die Planfeststellungsbehörde die Zahlung einer Ausgleichsabgabe an. Sie bemisst sich nach dem Ausgleich, der für die Beseitigung von Bäumen zu leisten wäre.

Dazu ist eine Bestandsaufnahme der bei Baubeginn noch vorhandenen, aber zu beseitigenden Bäume zu machen. Auf Grundlage dieser Bestandsaufnahme setzt die BSU/NR die Ausgleichsabgabe fest.

Weitere Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen werden nicht angeordnet. Alle anderen Maßnahmen zur Verwirklichung oder zum Betrieb des Vorhabens beeinträchtigen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild in der östlichen HafenCity nicht, weil es wegen der anhaltenden und umfangreichen Baumaßnahmen in diesem Bereich zurzeit einen schutzwürdigen Naturhaushalt oder ein Landschaftsbild dort nicht gibt und auch auf längere Zeit nicht geben wird. Insoweit liegt also schon kein Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG vor.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegeben Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind durchzuführen.

2 Begründung

2.1 Verfahrensgang

Die HOCHBAHN hat als Vorhabenträger die Planunterlagen für das Vorhaben bei der Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 28 PBefG in Verbindung mit §§ 72 bis 78 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes am 08.05.2012 eingereicht.

Die Anhörungsbehörde hat am 25.05.2012 unter Beifügung der Planunterlagen die betroffenen Behörden und andere Träger öffentlicher Belange, die in Hamburg anerkannten Naturschutzverbände sowie zwei Gleisanschließer zur Stellungnahme bis 17.07.2012 aufgefordert.

Die Planunterlagen haben vom 04.06.2012 bis zum 03.07.2012 in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg zur Einsicht ausgelegen.

Die Einwendungsfrist endete am 17.07.2012. Die öffentliche Auslegung wurde im Amtlichen Anzeiger Nr. 41 vom 29.05.2012, Seite 893 bekannt gemacht.

Im Amtlichen Anzeiger Nr. 89 vom 13.11.2012, Seite 2210 ist der Erörterungstermin bekannt gemacht worden. Der Erörterung fand am 03.12.2012 statt. Die Niederschriften über den Erörterungstermin wurden am 11.12.2012 an die Beteiligten verschickt.

Nach der öffentlichen Auslegung haben sich folgende Änderungen und Ergänzungen der Planung ergeben:

- Die bisher vorgesehene Trogentwässerung soll an anderer Stelle errichtet werden. Die bisher vorgesehene Betriebstreppe entfällt in diesem Zuge.
- Es soll auf einen bisher vorgesehenen Notausstieg im Bereich der Abstellanlage verzichtet werden.

Da es sich um die Änderung eines ausgelegten Planes handelt und dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden konnten, wurde diesen die Änderung mitgeteilt und ihnen mit E-Mail vom 11. Januar 2013 Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen gegeben (§§ 73 Abs. 8 HmbVwVfG).

Die Vorhabenträgerin hat außerdem wasserrechtliche Erlaubnisanträge nebst Unterlagen eingereicht, die den Wasserbehörden zur Stellungnahme weiter geleitet wurden.

2.2 Planrechtfertigung

Die Verlängerung der U-Bahn-Linie ist planerisch gerechtfertigt. Unter Zugrundelegung der allgemeinen Ziele des Personenbeförderungsgesetzes und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehre im und zum neu entstehenden Stadtviertel der HafenCity einschließlich ihrer östlichen Teile besteht für das Vorhaben ein Bedürfnis.

Das Vorhaben ist vernünftigerweise geboten, denn es erschließt ein neues Stadtviertel durch den öffentlichen Personennahverkehr und stellt auf diese Weise der Bevölkerung ausreichende öffentliche Verkehrsleistungen zur Verfügung. Es verbessert die Verkehrsverbindung zwischen der HafenCity und den übrigen Stadtteilen und bindet die HafenCity in das bestehende hamburgische Nahverkehrsnetz ein.

Die neue U-Bahnlinie dient der leistungsfähigen Anbindung der HafenCity Hamburg an den öffentlichen Personennahverkehr, wie dies schon für den Neubau der Linie U4 zwischen den Haltestellen Jungfernstieg und Lohsepark (jetzt HafenCity Universität) galt. Die Verlängerung bis zu den Elbbrücken eröffnet zudem die Möglichkeit einer späteren Weiterführung nach Süden bzw. eines Übergangs zu einer möglichen S-Bahnhaltestelle an den benachbarten S-Bahngleisen. Auf diese Weise hat die Verlängerung Potenzial für eine weitere Vernetzung.

2.3 Alternativenprüfung

Die Planfeststellungsbehörde muss Alternativlösungen als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einbeziehen. Die gewählte Lösung darf nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtigkeit der von den möglichen Alternativen betroffenen Belange außer Verhältnis steht (BVerwG 9. Senat, Urteil vom 22. Dezember 2004, Az: 9 A 9/04).

Alternativen zeigen sich bei diesem Vorhaben allerdings nicht. Wegen des relativ schmalen Korridors zwischen Baakenhafen und Bahnanlagen und der vorgegebenen Höhenlagen an der Abstellanlage einerseits und der ggf. künftig zu überquerenden Norderelbe andererseits gibt es keine ernsthaft in Betracht kommenden anderen Linienführungen. Auch die Lage einer Haltestelle an den Elbbrücken ist weitgehend alternativlos. Eine Haltestelle noch weiter südlich würde den aufwändigen Bau neuer Brückenbauwerke erfordern. Dem stünden aber kaum unmittelbare Vorteile gegenüber, so dass eine solche Alternative nicht weiter geprüft werden muss. Auch eine vollständig unterirdische Trassenführung mit dem Ziel, die Nor-

derelbe künftig unterqueren zu können, drängt sich wegen der damit verbundenen hohen Kosten nicht auf.

Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Alternativenprüfung im Erläuterungsbericht an.

2.4 Leitungsarbeiten

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabenträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

2.5 Erörterung der Stellungnahmen

Im Folgenden werden die Stellungnahmen der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange sowie die Erwiderungen der Vorhabenträgerin dazu gegenüber gestellt. Eine Unterscheidung zwischen Stellungnahmen und Einwendungen erfolgt nicht, weil alle Stellungnahmen von Institutionen stammen, die zumindest auch Träger öffentlicher Belange sind. Vorsorglich wird aber darauf hingewiesen, dass alle Einwendungen zurückgewiesen werden, soweit ihnen nicht durch Regelungen in diesem Beschluss stattgegeben wird, sie sich erledigt haben oder zurückgenommen worden sind.

Stellungnahmen, die ausschließlich Zustimmung enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden hier nicht wiedergegeben.

Die Stellungnahmen werden in linksbündiger Normalschrift wie in diesem Absatz wiedergegeben.

> *Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin werden eingerückt und kursiv wie in diesem Absatz wiedergegeben.*
>
> **Entscheidungen und Hinweise der Planfeststellungsbehörde werden eingerückt und fettgedruckt wie in diesem Absatz wiedergegeben.**

Soweit die Planfeststellungsbehörde sich nicht äußert, sieht sie keinen Anlass, von den Planunterlagen und den Ausführungen und Zusagen des Vorhabenträgers abweichende Anordnungen zu treffen.

Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Bestimmungen zu Kostenfragen, wenn sich dies nicht aus Zusicherungen des Vorhabenträgers oder anderer Beteiligter ergibt.

2.5.1 HAMBURG WASSER/HWW

Als Anhang erhalten Sie Auszüge aus der Anlagendokumentation der HWW.

Darin sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nicht eingezeichnet und können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.

> *Stellungnahme der Vorhabenträgerin*
>
> *Gemäß Abstimmung mit der HCH wird die HCH die entsprechende Anzahl und Lage der zukünftig erforderlichen Leitungsquerungen verbindlich benennen.*
>
> *Die HOCHBAHN wird bemüht sein, diese dann zu berücksichtigen. Viele Querungen werden technisch nicht möglich sein.*

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Nach Nr. 01.11.001 des Bauwerksverzeichnisses ist eine Bestandsleitung der HWW durch die Maßnahme betroffen. Diese ist zu berücksichtigen. Ein Rechtsanspruch hinsichtlich der Berücksichtigung künftig zu verlegender Leitungen, deren Lage noch nicht genau bestimmt werden kann, wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Die HOCHBAHN und die HCH haben zugesagt, sich im Rahmen der Ausführungsplanung hinsichtlich der Lage und Anzahl der Leitungsquerungen weiter abzustimmen.

2.5.2 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

2.5.2.1 Öffentlicher Personennahverkehr

In den Anlagen Nr. 23 sind die Verkehrsführungen während der Bauzeit dargestellt. Wenn der Plan in der Form festgestellt wird muss die HOCHBAHN diese Verkehrsführungen in der Form errichten.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Der PFB erteilt u.E. nur das Recht, eine Verkehrsführung zu errichten. Die dargestellte Verkehrsführung ist erforderlich, falls nicht eine großräumige Umfahrung zeitgerecht durch die HCH zur Verfügung gestellt wird.

Aus für die FHH wirtschaftlichen Gründen könnte es zu einem späteren Zeitpunkt geboten sein, eine andere Verkehrsführung zu errichten oder zu nutzen. Mit derartigen Entscheidungen würde der Lenkungskreis zur U4 befasst.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Das ist richtig.

Daher sollte die Verkehrsführung in dem Plan nicht als zwingend festgeschrieben werden. Es sollte vielmehr festgehalten werden, dass die Möglichkeiten dieser Verkehrsführung nachgewiesen wurden sowie festgeschrieben werden, dass die HOCHBAHN hierauf ein Anrecht hat. Es sollte die Möglichkeit offen gelassen werden, andere sinnvolle Verkehrsführungen mit Betroffenen zu vereinbaren und auszuführen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird wie beantragt festgestellt. Abweichungen von der geplanten Verkehrsführung sind aber zulässig, sofern diese im Einvernehmen mit der HCH und den zuständigen Behörden getroffen werden und Dritte nicht betroffen sind. Soweit und sobald eine Verkehrsführung über die Baakenhafenbrücke und die Kirchenpauerstraße möglich ist, ist diese Verbindung auch zu nutzen, um entbehrlich werdende Flächen entlang des Versmannkais für die bauliche Entwicklung der HafenCity möglichst frühzeitig freizugeben.

2.5.2.2 Landeseisenbahnaufsicht

Im Planungsgebiet der Verlängerung der U 4 (Einwirkungsbereich) liegen die Bahnanlagen und Bahnflächen des privaten Gleisanschlusses Nr. HE 99 (Sondervermögen / HafenCity / Hafenbahn), deren endgültige Entbehrlichkeit mit dem heutigen Tage festgestellt werden kann. Den Anträgen der HPA-Hafenbahn auf Stilllegung und Rückbau wird in Kürze stattgegeben; dem Antrag auf Freistellung der Flächen ebenfalls.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Inzwischen sind alle möglicherweise in Anspruch zu nehmenden Bahnanlagen bestandskräftig von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt.

2.5.2.3 Amt für Verkehr und Straßenwesen

Gemäß „Fortschreibung des Masterplans HafenCity für die östliche HafenCity" soll mittels einer Radfahrer- und Fußgängerbrücke die HafenCity östlich der Elbbrücken an den Elbpark Entenwerder angeschlossen werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Allgemeine Ausführungen.

Über diese Verbindung soll der europäische Elberadweg entlang des Elbufers in die HafenCity geführt und weiter entlang des Lohseparks nach Norden über die Speicherstadt an das übergeordnete Wegesystem angebunden werden. Diese europaweite Radwegeverbindung soll durch eine entsprechende bauliche Gestaltung besonders hervorgehoben werden. Es wird daher darum gebeten, für den zukünftigen Elberadweg die räumliche Flächenverfügbarkeit auch im Bereich der Verlängerung der U4 (südlicher Halstestellenbereich Elbbrücken) zu berücksichtigen bzw. der nachträglichen Umsetzung keine Hemmnisse bzw. zusätzliche Kosten aufzuerlegen. Hierzu wird eine Abstimmung mit der HafenCity GmbH empfohlen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Keine Zuständigkeit.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Herstellung einer wie in der Stellungnahme beschriebenen Radwegeverbindung ist nicht Bestandteil des Antrags. Die Herstellung einer Radwegeverbindung ist derzeit durch kein anderes Verfahren in der Planung hinreichend konkretisiert und wird durch die beantragte Maßnahme nicht unmöglich gemacht. Über die Frage der Tragung eventueller Mehrkosten trifft die Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung.

In den Anlagen Nr. 23 sind die Verkehrsführungen während der Bauzeit dargestellt. Die Anbindungen der Versmannstraße und der Baakenwerder Straße sind von Osten kommend im Bereich des Tunnelmundes Stat. 4 + 850 an die Versmannstraße angebunden. Diese soll danach während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten bleiben.

Da jedoch kein konkreter zeitlicher Ablauf aus den Unterlagen hervorgeht und parallel zu dieser Planfeststellung das Plangenehmigungsverfahren für die Versmannstraße betrieben wird, sind evtl. zeitliche Überschneidungen nicht ausgeschlossen, die eine kurzfristige Änderung der Verkehrsführung notwendig machen können. Mit derartigen Änderungen würde der Lenkungskreis zur U 4 befasst.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die dargestellte Verkehrsführung ist erforderlich, falls nicht eine großräumige Umfahrung zeitgerecht durch die HCH zur Verfügung gestellt wird.

Daher sollte die Verkehrsführung in den Planunterlagen nicht zwingend festgeschrieben werden. Es sollte vielmehr festgehalten werden, dass die Möglichkeiten dieser Verkehrsführung nachgewiesen wurden sowie festgeschrieben werden, dass die HOCHBAHN hierauf ein Anrecht hat. Es sollte aber die Möglichkeit offen gelassen werden, andere sinnvolle Verkehrsführungen mit den Betroffenen zu vereinbaren und auszuführen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird wie beantragt festgestellt. Abweichungen von der geplanten Verkehrsführung sind aber zulässig, sofern diese im Einvernehmen mit der HCH und den zuständigen Behörden getroffen werden und Dritte nicht betroffen sind. Wenn eine Verkehrsführung über die Baakenhafenbrücke und die Kirchenpauerstraße möglich ist, ist diese Verbindung auch zu nutzen, um entbehrlich werdende Flächen entlang des Vers-

mannkais für die bauliche Entwicklung der HafenCity möglichst frühzeitig freizugeben.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass für das Kreuzungsbauwerk Zweibrückenstraße eine Vereinbarung nach EKrG abzuschließen ist.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Eine Vereinbarung nach EKrG ist entbehrlich, da die Festlegung der Überfahrung in dieser Planfeststellung erfolgt und Unterhaltungspflichten hinsichtlich des U-Bahn-Bauwerkes sich aus dem U-Bahn-Verkehrswegevertrag ergeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet schon deswegen nicht über Sinn oder Notwendigkeit einer kreuzungsrechtlichen Vereinbarung, weil das dazu notwendige Einvernehmen unter den beteiligten Verkehrswegebaulastträgern nicht zwangsweise verordnet werden kann. Es gibt auch keine etwa mit § 12 Abs. 4 FStrG vergleichbare Ermächtigungsgrundlage, z.B. über die Kostenteilung bei der Herstellung der neuen Kreuzung im Rahmen dieser Planfeststellung zu entscheiden.

2.5.2.4 Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen

Die Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen (TAB) hat zu dem Antrag der Hamburger Hochbahn AG auf Planfeststellung über die Verlängerung der U-Bahn-Linie U 4 grundsätzlich keine Bedenken.

Folgende Punkte sind jedoch noch zu klären bzw. zu beachten:

- Gemäß Anlage 02, Abschnitt 0.3 erstreckt sich der Antrag auf Planfeststellung gemäß § 28 PBefG auf die Errichtung der Betriebsanlagen der U-Bahn gemäß BOStrab, einschließlich sämtlicher Nebenanlagen und der Haltestelle. In den Bauwerksplänen ist dargestellt, dass die Gestaltung der Bauwerke im Haltestellenbereich später festgelegt wird, wodurch sich noch offene Randbedingungen bei dem Bauwerk ergeben (z.B. Lage von Aufzügen und Einbauten, Rauchabzugsanlage Schalterhalle, Bahnsteigbreite, etc.) Es ist darzulegen, in welchem rechtlichen Verfahren die Haltestelle genehmigt wird.

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Die Haltestelle ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die TAB wird in diese Planung einbezogen. Ein TAB-Antrag nach § 60 BOStrab wird zudem gestellt werden.

  Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

  Siehe hierzu auch die Ausführungen unter Ziff. 1.4.11.

- In den Regelquerschnitten (Anlage 7.01) ist die Bezeichnung „Flucht- und Rettungsweg“ Durch „Sicherheitsraum“ zu ersetzen. In den weiteren Querschnitten (Anlage 7.02 bis 7.05) wird der Begriff „Sicherheitsraum“ bereits verwendet.

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Wird berücksichtigt

- Im Brandschutzkonzept (Anlage 13, Abschnitt 4.4) wird der Fall Brand des 1. Zuges in der Haltestelle und Räumen des 2. Zuges auf der Strecke betrachtet. Im letzten Satz der Betrachtung gibt der Gutachter an: „Innerhalb dieser Zeitdauer darf Rauch nicht in den Rettungswegbereich des Tunnels gelangen“. Es ist darzustellen, wie diese Forderung erfüllt wird.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Haltestelle liegt oberirdisch.

Keine Gefährdung durch Rauchausbreitung im Tunnel, bedingt durch Abstand und Lage von Tunnel und Haltestelle.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Äußerungen der HOCHBAHN an.

- Für den zuvor angeführten Fall, Räumen des 2. Zuges auf der Strecke, ist die Betriebstreppe am Tunnelmund so auszulegen, dass sie auch von Einsatzkräften und räumenden Personen genutzt werden kann.

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Die Betriebstreppe am Tunnelmund ist nicht erforderlich im Hinblick auf Entfluchtung und Rettung. Fluchtwegelängen gem. BOStrab werden eingehalten.

  Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

  Im Zuge der beantragten Planänderung soll die Betriebstreppe am Tunnelmund entfallen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich hinsichtlich der Fluchtwegelängen den Äußerungen der HOCHBAHN an.

- Im Brandschutzkonzept (Anlage 13, Abschnitt 7.1) wird zu den Notausstiegen ausgeführt: „Notausstieg Versmannstraße beidseits des Fahrtunnels mit einem Abstand von 330 m zum Notausstieg am Ende der Abstellanlage der Hst. HafenCity Universität….“. Der Notausstieg am Ende der Abstellanlage soll aber gemäß dem Antrag auf 4. Änderung der Planfeststellung der U4 (Kehr- und Abstellanlage) im Falle der Verlängerung der U4 entfallen. Dieser Widerspruch ist auszuräumen.

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Der Abstand zwischen Notausstieg Versmannstraße und Bahnsteig der Haltestelle HafenCity Universität beträgt 592 m (bezogen auf Gleis 2) bzw. 593 m (bezogen auf Gleis 1) und bleibt somit unter den maximal zulässigen 600 Metern.

  Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

  Die Planfeststellungsbehörde schließt sich hinsichtlich der Fluchtwegelängen den Äußerungen der HOCHBAHN an.

- Es ist darzustellen, ob Druckausgleichsmaßnahmen zur Minderung des Luftschwalles erforderlich werden.

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Es sind keine Druckausgleichsmaßnahmen erforderlich, die Haltestelle liegt oberirdisch. Vor der Haltestelle HafenCity Universität ist ein Schacht angeordnet.

- Vor den Prellböcken (vorläufiges Ende der Strecke) ist die Einhaltung der Maximalgeschwindigkeit (Anprallberechnung) durch eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage sicherzustellen.

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Wird berücksichtigt.

- Die Angaben über die Entfernungen zu Notausstiegen und zum sicheren Bereich im Brandschutzkonzept (Anlage 13, Abschn. 7.1) unterscheiden sich von den Angaben im Systemplan Flucht- und Rettungswege (Anlage 11) um einige Meter.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Entfernungen siehe bitte oben.

Der Systemplan Flucht- u. Rettungswege wurde überarbeitet (s. Anlage). Brandschutzkonzept 7.1 muss richtig lauten: „Notausstieg Versmannstraße beidseits des Fahrtunnels mit einem Abstand von 592 m bis zum Bahnsteig der Hst. HafenCity Universität."

- Die Anlagen 13, 20 und 21 sind nicht vom Verfasser des Gutachtens unterschrieben.

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Die Gutachten liegen der HOCHBAHN als Originale unterschrieben vor.

- In der Anlage 02, Abschnitt 5.3 sind bestimmt Polder gemeint und nicht Poller.

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Richtig, es sind Polder gemeint.

- In der Anlage 20, Abschnitt 3.2 ist L=0,92 m angegeben, hier müsste L= 0,92 km gemeint sein.
- Dem Antrag auf Zustimmung nach BOStrab ist ein Konzept für die Umsetzung der betrieblichen Maßnahmen, die sich aus dem Brandschutzkonzept ergeben, beizufügen (z.B. ausschließliche Nutzung der strecken durch Fahrzeuge und Sprinklerung).

  Stellungnahme der Vorhabenträgerin

  Dies erfolgt analog zum gebräuchlichen Vorgehen.

Für die Maßnahme ist von der Hamburger Hochbahn AG noch ein Antrag nach § 60 BOStrab bei der Technischen Aufsicht zu stellen. Die Technische Aufsicht behält sich vor, den zu erteilenden Zustimmungsbescheid mit Auflagen zu versehen, um die Einhaltung der Vorschriften der BOStrab zu gewährleisten.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die geforderten Unterlagen werden im Rahmen der Genehmigungsplanung vorgelegt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.10 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.5.3 Eisenbahn-Bundesamt

Das Bauvorhaben befindet sich in Parallellage zu Eisenbahnstrecken, deren Eisenbahninfrastrukturbetreiberin die Deutsche Bahn Netz AG als eine Eisenbahn des Bundes ist. Belange des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde über die Eisenbahnen des Bundes und Trägerin der Fachplanungshoheit über eisenbahnrechtlich zweckbestimmte Flächen (so sie nicht den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zuzuordnen sind) sind insoweit berührt. Es ergeht folgende Stellungnahme:

Nach den Plänen wird die U-Bahntrasse abschnittsweise in enger Bündelung zur Bahnstrecke Nr. 2200, Wanne-Eickel - Bremen - Hamburg Hbf. (Strecke des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes) geführt, Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes werden für das Eisenbahn-Bundesamt erkennbar nicht geändert, Das Eisenbahn-Bundesamt ist keine Anlagenbestand und Liegenschaften führende Stelle für die Eisenbahnen des Bundes.

Ob in/auf den beanspruchten Flächen tatsächlich noch Bahnanlagen der Eisenbahn des Bundes vorhanden sind, die aus Anlass des Vorhabens geändert (zurückgebaut oder angepasst) werden müssen, kann nicht beurteilt werden. Sollte dies der Fall sein, kann über die Änderungen an den Bahnanlagen im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit entschieden werden. Da die tatsächlichen Verhältnisse für das Eisen-

bahn-Bundesamt nicht klar erkennbar sind, wird vorsorglich (z.B. wg. Gleisanschluss Ericus) auf das Prüferfordernis des diskriminierungsfreien Zugangs vor einem Anlagenrückbau hingewiesen. Eine ggf. erforderliche Entscheidung über die Stilllegung von Strecken ist auf der Grundlage von § 11 AEG zu erteilen, der Planfeststellung kommt keine Konzentrationswirkung zu. Der Planfeststellungsbehörde wird empfohlen, sich Gewissheit bzgl. des Vorhandenseins und der Notwendigkeit von Änderung/ Beseitigung von Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes zu verschaffen und die entsprechenden Entscheidungen zu treffen. Benötigte Angaben/Daten sollten bei der DB AG vorliegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine eventuell erforderliche Freistellungsentscheidung nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst ist (s. BVerwG 9 A 3/06 vom 12.03.2008, RN 194). Soweit mit einem Eisenbahnfachplan belegte Flächen eines bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibers dauerhaft einem anderen Nutzungszweck zugeführt werden sollen, ist das erforderliche Freistellungsverfahren unverzüglich beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen. Bereits ergangene Freistellungsentscheidungen im Planbereich, wurden der Hansestadt Hamburg bekannt gegeben.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Auf die Stellungnahme von BWVI-V23 (...) wird hingewiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Eisenbahnanlagen des Bundes sind von dem Verfahren nicht unmittelbar betroffen. Freistellungen nach § 23 AEG sind nicht erforderlich bzw. inzwischen bestandskräftig geworden.

Planrechtsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (Planfeststellungen / Plangenehmigung), die zu berücksichtigen wären, sind beim Eisenbahn-Bundesamt derzeit nicht anhängig.

Die Sicherheit beim Betrieb der Bahn ist jederzeit zu gewährleisten. Dies gilt auch in der Bauphase. In der Betriebsphase dürfen keine unzulässigen Erschütterungen auf die Eisenbahnbetriebsanlagen einwirken. Die Standsicherheit der Bahnanlagen muss gewährleistet sein.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Wird berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.5. dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des Eisenbahn-Bundesamt, dass die Sicherheit beim Betrieb der Bahn jederzeit zu gewährleisten ist. Dies gilt auch in der Bauphase. In der Betriebsphase dürfen keine unzulässigen Erschütterungen auf die Eisenbahnbetriebsanlagen einwirken. Die Standsicherheit der Bahnanlagen muss gewährleistet sein.

Einzelheiten der Plananforderungen (wie Einhaltung der Regeln der Technik) und Bauausführung sind mit der DB AG abzustimmen. Eine fachtechnische Beurteilung des Planes und der Planausführung wird die DB AG auch aufgrund Ihrer Eigenverantwortung nach § 4 AEG vornehmen wollen. Erfordernisse für Verfahren nach §§11, 23 AEG sind mit der DB AG zu klären.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die DB AG wurde in diesem Verfahren beteiligt.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Die DB Netz AG und DB Services Immobilien GmbH sind als Träger öffentlicher Belange im Verfahren beteiligt worden.

Diese Stellungnahme ersetzt oder berührt nicht die Stellungnahme der DB AG.

Die Punkte 1 und 2 dieser Stellungnahme sind in ihrem rechtlichen Inhalt identisch mit der im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens mit dem Titel „Innere Erschließung Hafen City Hamburg, Versmannstraße - Ost" abgegeben Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes (dort ebenfalls als Punkt 1 und 2).

2.5.4 HAMBURG WASSER/HSE

Für die östliche HafenCity wurde im Jahr 2011 ein Entwässerungskonzept durch die Hamburger Stadtentwässerung im Auftrag der HafenCity Hamburg GmbH erstellt. Das Konzept sieht für die östliche HafenCity ein qualifiziertes Trennsystem (Schmutz-, Regenwassersiele und Straßenentwässerungsleitungen mit Reinigungsanlagen) vor. Dieses Entwässerungskonzept wird je nach Entwicklungsstand der HafenCity in konkrete Sielplanungen überführt und nachfolgend die Sielanlagen hergestellt. Die Verlängerung der U 4 mit den zugehörigen Bauwerken ist in dem Entwässerungskonzept nicht berücksichtigt worden. Folgende Punkte sind somit für das o. g. Planfeststellungsverfahren relevant:

Entwässerung der Haltestelle Elbbrücken

Für die Oberflächenentwässerung an der Haltestelle Elbbrücken sind keine Regensiele vorhanden bzw. geplant, so dass die Entwässerung der Haltestelle direkt in die Elbe zu erfolgen hat.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Es ist vorgesehen, dass das Regenwasser in die Elbe entwässert wird.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf die Regelungen unter Ziffer 1.4.2 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Für die Schmutzentwässerung der Haltestelle ist unterhalb der Haltestelle in der Zweibrückenstraße gem. Entwässerungskonzept eine Schmutzwasserdruckleitung geplant, die grundsätzlich für die Aufnahme des anfallenden Schmutzwassers der Haltestelle geeignet ist.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Das Schmutzwasser soll an die Druckleitung in der neuen Zweibrückenstraße angeschlossen werden.

Die Herstellung der Druckleitung erfolgt im Auftrag der HafenCity Hamburg GmbH. Für den Anschluss der Haltestelle an die Druckleitung ist im Vorwege die Pumpenleistung mit der HSE abzustimmen. Außerdem sind die Entwicklungszeiträume der HafenCity im Hinblick auf die U4- Verlängerung und die Abhängigkeiten zwischen Herstellung der Druckleitung und Herstellung der Haltestelle zu prüfen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die erforderlichen Pumpenleistungen werden in der weiteren Ausführungsplanung ermittelt und auf die Erfordernisse abgestimmt. In diese Abstimmung wird die HSE mit einbezogen.

Trogbauwerk

Zur Ableitung der anfallenden Wässer im Trog- und Rampenbereich wird im Bereich des Tunnelmundes ein Entwässerungsschacht vorgesehen (vgl. Pkt. 3.4, S. 28), der an das geplante Entwässerungssystem anzubinden ist. Die HSE geht grundsätzlich davon aus, dass

es sich bei dem im Trogbauwerk gefassten Oberflächenwasser um nicht nachteilig verändertes Regenwasser handelt, das in die Regensiele eingeleitet werden kann. Für eine Einleitung in das Regensielsystem ist das gem. Entwässerungskonzept geplante Regensielnetz um ca. 40 m zu verlängern. Weitere Anpassungen in den Haltungen vom Auslass R 1 zum Schacht R 9 wären bis zu einer Einleitmenge aus dem Trogbauwerk von max. 30 l/s nicht erforderlich. Bei größeren Abflüssen müssten die Sohlgefälle und ggf. auch die Rohrleitungsdurchmesser auf der gesamten Strecke (ca. 400 m) vergrößert werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Pumpenleistung liegt unterhalb der maximalen Einleitmenge.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Hochbahn hat im Verfahren zugesagt, dass das geplante Regensielnetz im Bereich des Tunnelmundes um 40 m verlängert wird. Die Ausgestaltung dieser Anpassung kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Die Kosten für die Verlängerung der Sielanlagen sowie für eine mögliche Aufweitung des Sielprofils sind vom Maßnahmenträger zu tragen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Frage der Kostentragung wird nicht im Planfeststellungsbeschluss geregelt.

Kreuzungspunkt SEA Versmannstraße mit Tunnel U4

Im Kreuzungspunkt Baakenwerder Straße und dem Tunnel der U4 ist gemäß Entwässerungskonzept eine Straßenentwässerungsleitung (SEA) geplant. Die SEA hat eine geplante Sielsohlenhöhe von +6,38 mNN.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Wird in der Planung berücksichtigt.

Um über dem Tunnelbauwerk hinweg zu kommen, sollte an der geplanten Kreuzungsstelle ein Mindestabstand von 20 cm zwischen Sielsohle und Oberkante U- Bahnbauwerk eingehalten werden, um eine ausreichende Leitungsbettung herstellen zu können. Der U- Bahntunnel darf am Kreuzungspunkt mit der Baakenwerder Straße somit eine Höhe an der Tunneloberkante von +6,18 mNN nicht überschreiten.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Wird in der Planung berücksichtigt.

Aus dem Längsschnitt in der Anlage 6 der Planfeststellungsunterlagen kann die Höhe des U-Bahnbauwerkes am Kreuzungspunkt nicht ermittelt werden. Daher ist hier im Weiteren eine enge Abstimmung mit allen Beteiligten zu führen.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Die Hochbahn hat dies im Verfahren zugesagt.

Vorflutaufrechterhaltung R- Siele/SEA während der Baumaßnahme

Gem. den vorliegenden Antragsunterlagen ist ein Regensiel DN 300 in der Versmannstraße für die Herstellung der U- Bahntrasse aufzuheben. Der Leitungsteil, der sich innerhalb der Baugrube befindet wird gem. Antragsunterlagen ausgebaut. Sollten sich Anlagenteile außerhalb der Baugrube befinden, die zukünftig ebenfalls nicht mehr erforderlich sind, dann sind

diese auf Kosten des Maßnahmenträgers hohlraumfrei zu verfüllen. Der HSE ist ein Nachweis für die hohlraumfreie Verfüllung vorzulegen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Leitungen innerhalb der Baugrube werden entfernt. Für die Leitungen außerhalb der Baugrube sehen wir uns nicht in der Pflicht, einen Ausbau oder eine Verfüllung vorzunehmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellung schließt sich der Einschätzung der Vorhabenträgerin an. Anlagenteile, die sich außerhalb der Baugrube befinden, sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu sichern. Eine Verpflichtung zur vollständigen Verfüllung der Anlagenteile, die sich außerhalb der Baugrube befinden, wird nicht gesehen. So wird z.B. in Ziff. 12 der DIN 1986-100 Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke – Teil 100: Bestimmungen in Verbindung mit DIN EN 752 und DIN EN 12056 dargestellt, dass die Sicherung nicht mehr benutzter Entwässerungsanlagen dadurch vorgenommen werden kann, dass die Leitungen verschlossen werden.

Die bauzeitliche Entwässerung der an das R- Siel angeschlossenen Straßenfläche sowie die Entwässerung der temporären Straßenfläche sind ggf. durch Provisorien durch den Maßnahmenträger zu gewährleisten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die bauzeitliche Entwässerung ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sicherzustellen.

Stn zur Planänderung:

Ich weise jedoch darauf hin, dass ein Anschluss der Heberanlage für die Rampenentwässerung an die geplante Straßenentwässerungsleitung in der Versmannstraße nicht möglich ist. Die Druckrohrleitung der Heberanlage muss nach Südwesten zur Baakenwerder Straße geführt werden. Der Anschlusspunkt an die dort geplanten Entwässerungsanlagen ist noch zu klären.

Darüber hinaus verweise ich auf unsere Stellungnahmen zur Planfeststellung vom 04.07.2012. Zu den darin aufgezeigten offenen Punkten ist bisher keine Klärung erfolgt.

Ich bitte um eine Einbeziehung in die weiterführende Planung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Art und Weise des Anschlusses an die geplante Straßenentwässerung können der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

2.5.5 Polizei Hamburg, Verkehrsdirektion/VD 52

(…) Anlage 02 zum Planfeststellungsantrag enthält keine Hinweise darauf, wie der Radverkehr provisorisch geführt werden soll. Eine sichere Fußgänger- und Radverkehrsführung ist in jeder Bauphase zu gewährleisten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Radverkehrsführung bereits heute unbefriedigend ist: Ein Radfahrer, der von der Zweibrückenstraße kommend die Baakenwerder Straße und anschließend die Versmannstraße befahren will, wird bis zum Knoten Baakenwerder Straße/Versmannstraße auf der Fahrbahn geführt, um dann linksseitig auf einem gemeinsamen gegenläufigen Radweg die gesamte Versmannstraße bis zur HafenCity zu fahren. Um diesen Radweg zu erreichen, muss er am Knoten zwei Signalanlagen passieren. Die Strecke gehört zur ausgewiesenen Veloroute 10 und hat daher vom Grundsatz her einen gehobenen Qualitätsanspruch. Für die provisorische Verkehrsführung sollte mit dem Ziel der Nachhaltigkeit daher angestrebt werden, einen beidseitigen Radweg

gem. PLAST 9 herzustellen. Der vorhandene gemeinsame gegenläufige Geh- und Radweg entspricht nicht den Regelwerken.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Bei Realisierung der eingereichten „kleinen" Umfahrungslösung wird es als unverhältnismäßig betrachtet, die Fußgänger- und Radwegebeziehungen als Provisorium in einem komfortableren Zustand zu realisieren als zurzeit vorhanden. Sollte die großräumige Umfahrung durch die HCH realisiert werden, liegt die Ausgestaltung in den Händen der HCH.

Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten bauzeitlichen Verkehrsführungen beziehen sich auf den aktuellen Zustand der Versmannstraße und sehen die Aufrechterhaltung des vorhandenen Standards der Straße vor. Da die Versmannstraße aktuell über keinen ausgewiesenen Radweg verfügt, sieht auch die angedachte Verkehrsführung keine Radwegführung vor.

Ab voraussichtlich August diesen Jahres hat das Sondervermögen Stadt und Hafen, vertreten durch die HCH, eine Verkehrsführung der Versmannstr. über die im Bau befindliche Baakenbrücke West und Afrikaterminal vorgesehen. Nach Eröffnung soll der öffentliche Verkehr insgesamt - wie mit HCH abgestimmt - über diese Straßenführung erfolgen. Das von uns vorgesehene Provisorium für den öffentlichen Straßenverkehr kann dann entfallen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass gerade eine provisorische Verkehrsführung das Ziel der Nachhaltigkeit nicht erfüllen kann, da es sich dabei nur um eine temporäre Verkehrsführung handelt, die nicht den endgültigen Zustand abbildet. Die bauzeitliche Fußgänger- und Radverkehrsführung muss die Ansprüche der Verkehrssicherheit gewährleisten. Dies wird durch die bauzeitlich vorgesehene Verkehrsführung erreicht. Die Gewährleistung eines Standards, der zurzeit nicht vorhanden ist, kann jedenfalls von der Vorhabenträgerin nicht verlangt werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich im Übrigen den Ausführungen der HOCHBAHN an.

Ein- und Ausfahrten von Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen sind so auszugestalten, dass von ihnen keine Stauungen auf den Fahrbahnen verursacht werden können.

In der Phase bei der Baustelleneinrichtung und des Baubetriebes sind die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beteiligen, wenn straßenverkehrsbehördliche Belange berührt sind. Soweit der signalisierte Knoten Baakenwerder Straße/Versmannstraße betroffen ist, sind erforderliche Signalzeitenanpassungen zeitgerecht mit VD 52 abzustimmen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Wird berücksichtigt.

Überörtliche verkehrslenkende Maßnahmen (wie Umleitungsstrecken) sind mit den zuständigen örtlichen Straßenverkehrsbehörden resp. mit VD 513 abzustimmen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Von der HOCHBAHN sind keine überörtlichen verkehrslenkenden Maßnahmen vorgesehen.

2.5.6 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt/Rechtsamt

2.5.6.1 Amt für Immissionsschutz und Betriebe

Baugrubenwasser

(...) Bei der Herstellung der Baugrube für die Tunnelanlagen, Notausstiege, Treppenaufgänge usw. ist laut Baugrundgutachten (Anlage 17, Bericht, Kap. 5 und 6) verunreinigter Bodenaushub und belastetes Stau-/ bzw. Grundwasser vorzufinden. Für die Einleitung des Baugrubenwassers in das Gewässer bzw. in das Sielsystem der Hamburger Stadtentwässerung ist eine Abwasserbehandlungsanlage vorzusehen. Dabei sollte auf die Erfahrungen der ersten Bauphase der U 4 im Winterhalbjahr 2005/2006 (großflächige Stauwasseransammlungen) zurückgegriffen werden.

Vor Baubeginn ist eine Wasserrechtliche Erlaubnis nach § 10 WHG (Wasserhaushaltsgesetz, Gewässer) bzw. eine Einleitungsgenehmigung nach § 11a HmbAbwG (Hamburgisches Abwassergesetz, Sielsystem) zu beantragen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Entsprechende Unterlagen werden mit BSU-U12 abgestimmt und nachgereicht.

Leitungen Hamburg Wasser/HSE (5.2.2 des Erläuterungsberichtes):

(...) Im zweiten Absatz von Ziffer 5.2.2 wird auf ein Entwässerungskonzept für die Versmannstraße hingewiesen. Die dort beschriebenen Änderungen bzw. Neugestaltungen der Entwässerung wurden bereits vorab in mehreren Erlaubnisverfahren von der HSE beantragt und auch inzwischen genehmigt. Die Wasserrechtlichen Erlaubnisse hierfür liegen also bereits vor.

Die im ersten Absatz von Ziffer 5.2.2 aufgeführten Maßnahmen „Entwässerung provisorische Ersatzfahrbahn“ und „vorübergehende Entwässerung in der Nähe des Tunnelmunds“ haben mit dem Entwässerungskonzept für die Versmannstraße nichts zu tun. Für diese beiden Maßnahmen liegen auch keine Wasserrechtlichen Erlaubnisse vor, die entsprechenden Anträge sind daher zu stellen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf die wasserrechtlichen Entscheidungen dieses Beschlusses unter Ziffer 1.4.1 wird verwiesen.

Hinweis zu Ziffer 5.8 des Erläuterungsberichtes:

Die Firma Schwarze & Consort GmbH ist nicht mehr betroffen, sie hat bereits den Standort verlassen.

2.5.6.2 Amt für Umweltschutz

Für die im Rahmen der Verlängerung der U4 erforderlichen Wasserhaltungsmaßnahmen (z. B. Lenzen der wasserdichten Baugruben (Anlage 02, Kapitel 6.2), Restwasserhaltungen in den wasserdichten Baugruben, bauzeitliche Wasserhaltung in Bereichen ohne wasserdichten Baugrubenverbau (Anlage 17, Kapitel 8.2), Wiederversickerung (Anlage 17, Kapitel 5.3.2)) ist rechtzeitig vor Baubeginn bei der BSU / U12 eine Wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) zu beantragen.

Die für die Bearbeitung des Antrages erforderlichen Angaben und Unterlagen können dem „Merkblatt zur Beantragung einer Wasserrechtlichen Erlaubnis zur vorübergehenden Grundwasserabsenkung“ entnommen werden. Das Merkblatt steht auf der Internetseite der BSU / U12 unter www.hamburg.de\grundwassernutzungen (Ziffer 1. vorübergehende Grundwasserabsenkung) zur Verfügung.

Bei Wiederversickerung des geförderten Grundwassers sind der BSU / U12 zusätzlich Angaben zur Art der Versickerung (z. B. Schluckbrunnen), zum Bodenaufbau im Bereich der geplanten Versickerung sowie ein Plan mit Darstellung der Lage der Versickerungseinrichtungen einzureichen. Bei der Wiederversickerung ist zu beachten, dass das Grundwasser in den Grundwasserleiter zu reinfiltrieren ist, aus dem es entnommen wurde. In Abhängigkeit von der Grundwasserqualität kann eine Aufbereitung des Grundwassers erforderlich werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf die wasserrechtlichen Entscheidungen dieses Beschlusses unter Ziffer 1.4.1 wird verwiesen.

2.5.6.3 Amt für Landes- und Landschaftsplanung

Planfeststellungsunterlage

Dem Lageplan und den Schnitten wird zugestimmt

Die von außen sichtbaren Bauteile der Trasse, wie der Tunnelmund und die aufragenden Wände sind gestalterisch mit der BSU LP und dem Oberbaudirektor abzustimmen und die verwendeten Materialien zu bemustern.

Für die Gestaltung des Haltestellenbauwerks wird in 2012 ein Gutachterverfahren durchgeführt, daraus können ggf. noch Änderungen der Planfeststellung und gesonderte Gestaltungsanforderungen und Bemusterungen resultieren.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten wird ein Einvernehmen angestrebt. Ein Wettbewerbsverfahren ist beabsichtigt, dies bezieht sich auf die Gestaltung der Haltestelle unter Berücksichtigung der eingereichten Planfeststellungsunterlage.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Rechtsgrundlagen zur Anordnung einer bestimmten Gestaltung sind nicht ersichtlich. Eine solche Anordnung ist auch nicht aus Gründen der Abwägung erforderlich. Sie kann der Bauausführungsplanung überlassen bleiben.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die temporäre –auf die Bauzeit begrenzte- Abspundung des zur Norderelbe ausgerichteten Hafenbeckens zur Herstellung des Stützenbauwerks sollte im landschaftspflegerischen Begleitplan einbezogen und bewertet werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Diese Maßnahme wurde in UVS und Erläuterungsbericht beschrieben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der HOCHBAHN und der UVS Ziff. 4.5.3, S. 39 f. Wegen der inzwischen beantragten Verfüllung der so genannten „BSH-Bucht“ ist inzwischen unklar, ob der dargestellte Bauzustand in Form der Abspundung tatsächlich erforderlich ist. Weil dieser Bauzustand aber räumlich und zeitlich begrenzt ist, hat die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, dass insoweit ein ausgleichspflichtiger Eingriff in Natur und Landschaft vorliegen könnte. Sollte die Verfüllung der BSH-Bucht nicht erfolgen, ist nach Fertigstellung der Maßnahme und Entfernung der Spundwand mit einer fast vollständigen Wiederherstellung der beeinträchtigten Schutzgüter zu rechnen.

In der Plangenehmigungsunterlage Versmannstraße Ost werden im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche U4 bereits der vollständige Verlust der Baumbestände dargestellt und in den dortigen landschaftspflegerischen Begleitplan einbezogen, im Wesentlichen verursacht

durch die Herstellung der provisorischen Umfahrung Versmannstraße. Der landschaftspflegerische Begleitplan zur U4+ sollte auf den letzten Stand der Plangenehmigung Versmannstraße Ost und den dortigen landschaftspflegerischen Begleitplan aufbauen und entsprechend überarbeitet und abgestimmt werden.

Nach überschlägiger Einschätzung dürften auf das Vorhaben U4+ dann keine wesentlichen Begrünungsanforderungen mehr entstehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.5.6.4 Amt für Bauordnung und Hochbau

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen die Errichtung der U-Bahnhaltestelle in der beantragten Lage und Größe.

Wie wir bereits besprochen hatten sind die übersandten Planfeststellungsunterlagen zum Haltestellenbauwerk für eine abschließende Beurteilung nicht ausreichend, da eine brandschutztechnische Prüfung auf Grund der allgemeinen Angaben nicht durchgeführt werden kann. Insbesondere sind zum jetzigen Zeitpunkt keine bauordnungsrechtlichen Abweichungsentscheidungen möglich.

Es wird gebeten in die Planfeststellung bezüglich des fehlenden Brandschutznachweises eine entsprechende Auflage aufzunehmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.5.7 Hamburg Port Authority

Die Wasserbehörde (HPA L 213) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

Der beschriebene Teil der neuen U-Bahn-Linie U4 verläuft zwischen den Gewässern Baakenhafen und Oberhafen/Oberhafenkanal und stößt im beschriebenen Endpunkt direkt an das Gewässer Norderelbe. Der Streckenabschnitt liegt vollständig im Zuständigkeitsbereich der Wasserbehörde L 213, im Folgenden L 213 genannt.

Die neue U4 stellt im weitest gehenden Verlauf, beginnend am Jungfernstieg bis zum derzeit geplanten Endpunkt bei den Elbbrücken eine Anlage am Gewässer dar und ist somit durch L 213 i. S. v. § 15 HWaG wasserrechtlich innerhalb des konzentrierenden Planfeststellungsverfahrens zu genehmigen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Wasserrechtlich bestehen von Seiten L 213 gegen die Ausführung des Vorhabens keine grundsätzlichen Bedenken.

Wasserrechtliche Eintragungen im Bereich des Baakenhafen und des Oberhafen / Oberhafenkanals wurden nicht geprüft, da H1213 davon ausgeht, dass bestehende Rechte an und in diesen Gewässern (z. B. Ufereinfassungen) aus der Baumaßnahme U4 keinen Veränderungen unterliegen.

Im Bereich der vorläufigen Endstation „Elbbrücken" sind folgende Rechte im Wasserbuch (Wb) bei H1213 eingetragen. Entsprechende Betroffenheit ist zu prüfen und die Rechte sind entweder zu modifizieren oder aufzuheben:

Unter Wb-Nr. 4 A III 335 eine Pontonanlage, bestehend im Wesentlichen aus div. Dalben, zwei Stahlpontons und einer beweglichen Zugangsbrücke. Ausgestellt auf den Inhaber: Strom- und Hafenbau -HB424-, Dalmannstraße 1, 20457 Hamburg.

Anm.: Rechtsnachfolger (s. § 19 HWaG) des Inhabers ist nach hiesiger Kenntnis die HPA. Innerhalb der HPA zuständig die Einheit „Technisches AM Pontons und Dalben F3342".

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

S. Anlage 02, Erläuterungsbericht

„5.4 Hamburg Port Authority (HPA)

An den Kaianlagen zur Norderelbe westlich der Elbbrücken befindet sich ein Anlegeponton der HPA. Dieser muss für die Zeit des Baus der U4-Verlängerung verlegt werden. Der Ponton ist in der Vergangenheit von dem BSH genutzt worden. Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 5.3 dürfte eine Nutzung des Pontons durch das BSH zukünftig entfallen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Anlegeponton der HPA (genutzt vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie) ist für die Dauer der Bauzeit nicht nutzbar und müsste verlegt werden. Darüber wird in diesem Beschluss durch Feststellung der Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 9) entschieden. Die Vorhabenträgerin hat, sofern eine Nutzung des Anlegepontons für die Dauer der Bauzeit erforderlich ist, eine Verlegung mit der HPA abzustimmen. Davon ist aber angesichts des anhängigen Verfahrens zur Verfüllung der BSH-Bucht einstweilen nicht auszugehen, so dass weitergehende Anordnungen hierzu nicht erforderlich sind. Die Maßnahme steht einer Nutzung nach der Bauzeit nicht entgegen und eine solche Nutzung wäre im Übrigen nach Verfüllung der BSH-Bucht auch nicht mehr möglich.

Unter Wb-Nr. 4 B III 85 eine private Hochwasserschutzanlage (Polder 24). Ausgestellt auf den Inhaber: Deutsche Hydrographisches Institut (DHI), Bernhard-Nocht-Str. 78, 2000 Hamburg 4.

Anm.: Rechtsnachfolger (s. § 19 HWaG) des DHI ist nach hiesiger Kenntnis das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) unter gleicher Adresse.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

S. Anlage 02, Erläuterungsbericht

5.3 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Derzeit werden von dem BSH noch Gebäude unter der Anschrift Zweibrückenstraße 2 genutzt. Die Gebäude sind gegen Hochwasser durch einen Polder geschützt. Die mehr östlich gelegenen zwei Gebäude und der Polder liegen im Bereich der geplanten Verlängerung der U4. Die Gebäude müssen ganz bzw. teilweise entfernt werden.

Eigentümer der betreffenden Grundflächen ist das Sondervermögen Stadt und Hafen. Das Sondervermögen hat die Flächen an das BSH vermietet. Dieses Mietverhältnis wird entsprechend Mitteilung der HCH vor Baubeginn der Verlängerung der U4 beendet werden.

Gemäß U-Bahn-Verkehrswegevertrag sind die für den Bau der U-Bahn benötigten Flächen seitens der FHH – hier dem Sondervermögen Stadt und Hafen zur Verfügung zu stellen. Das Sondervermögen/HCH werden zudem veranlassen, dass vor Baubeginn der U-Bahn in diesem Bereich ein erforderlicher Abriss vorhandener Anlagen und Gebäude erfolgt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Flächen stehen im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg (siehe auch Ziff. 2.5.13.) und sind dem Grunde nach verfügbar. Ihre Inanspruchnahme für das Vorhaben wird mit diesem Beschluss aus Gründen des öffentlichen

Wohls für zulässig erklärt. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet nicht über den Zeitpunkt der Verfügbarkeit der Flächen. Auch im U-Bahn-Verkehrswegevertrag sind keine Regelungen über den Zeitpunkt der Verfügbarkeit solcher Flächen enthalten.

Hinsichtlich der privaten Hochwasserschutzanlage findet die Verordnung zum Schutz vor Sturmfluten im Gebiet der HafenCity (Flutschutzverordnung-HafenCity) Anwendung. Danach existiert für den Anwendungsbereich keine außen herumlaufende öffentliche Hochwasserschutzlinie. Es gilt ebenso nicht das Verbot, außendeichs zu wohnen, sondern der Grundsatz, dass jeder für seinen eigenen Flutschutz entsprechend der Flutschutzverordnung-HafenCity zu sorgen hat. Insofern bestehen aus Sicht der Planfeststellungbehörde keine Bedenken gegen die Beseitigung des Flutschutzes für das durch das BSH genutzte Gebäude, sofern entweder auch das BSH-Gebäude beseitigt ist bzw. wird oder einen anderen Flutschutz erhält.

Unter Wb-Nr. 13 B III 1 eine private Hochwasserschutzanlage (Polder 26). Ausgestellt auf den Inhaber: Firma Cellpap Terminal Hamburg, Kirchenpauerstr. 26, 2000 Hamburg 11.

Anm.: Rechtsnachfolger (s. § 19 HWaG) der Firma Cellpap ist nach hiesiger Kenntnis die HafenCity Hamburg GmbH.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Keine Betroffenheit

Das Bauvorhaben wird, zusammen mit den vorangehenden bzw. vorangegangenen Bauabschnitten der U4, gemäß § 98 HWaG unter Wb-Nr. 4 B I 1193 in das bei L 213 geführte Wasserbuch eingetragen.

Im Übrigen werden folgende Auflagen zur Aufnahme in die Plangenehmigung angeregt:

Wasserrechtliche Auflagen

Vor Baubeginn ist zu klären, inwieweit der Bau der U4 Auswirkungen auf die bestehenden Einfassungen bzw. Uferbauwerke der o. g. Gewässer, insbesondere im Bereich der Station Elbbrücken, hat. Für diejenigen Bereiche der Gewässereinfassungen, wo Auswirkungen aus der Baumaßnahme U4 nicht sicher ausgeschlossen werden können, ist eine fachtechnisch einwandfreie Bestandsaufnahme mit Lagevermessung und fotographischer Dokumentation bei Niedrigwasser unter Angabe von Datum und Uhrzeit durchzuführen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Optische Beweissicherung erfolgt. (s. auch Anlage 02, Erläuterungsbericht, Kapitel 8)

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Vorhabenträgerin hat im Mai 2013 ein Beweissicherungskonzept vorgelegt. Danach erfolgt eine optische Beweissicherung durch Begehung sämtlicher Bauwerke im Beweissicherungsbereich vor Baubeginn. Dabei werden alle vorhandenen Risse, Feuchtigkeits- und andere bautechnisch relevante Schäden aufgenommen. Der Befund wird protokolliert und durch Fotografien belegt.

Neben der laufenden Bauvermessung werden gemäß Zusage der HOCHBAHN bei der Bauausführung zusätzlich Messungen zur Kontrolle der Standsicherheit, zur Erfassung eventueller Geländeverformungen und zur Registrierung von Einwirkungen auf benachbarte Bauwerke und Umwelt durchgeführt werden. Es werden geodätische und geotechnische Verfahren eingesetzt.

Diese Vorkehrungen sind ausreichend, um etwa bestehende Gefahren für Grundstücke und Bauwerke erkennen zu können. Dieser Beschluss ermächtigt

jedenfalls nicht dazu, durch die Bauausführung fremde Grundstücke oder Bauwerke zu beschädigen.

Der Beginn der Baumaßnahme ist L 213 mindestens zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Mit der Baubeginnanzeige sind L 213 im Zuge der Gewässeraufsicht nach § 64 HWaG für das Bauvorhaben verantwortliche Ansprechpartner bei der Vorhabenträgerin und dem beauftragten Bauunternehmen mit Kontaktdaten (Telefon, Mobilfon, E-Mail etc.) zu nennen. Wechsel in den Personen oder Änderungen in den Kontaktdaten sind ebenfalls schriftlich mitzuteilen.

Um Gefahren aus der Bautätigkeit heraus für die Öffentlichkeit und die betroffenen Gewässer/Gewässereinfassungen auszuschließen, ist die gesamte Baumaßnahme nach den derzeit geltenden Regeln der Bautechnik auszuführen.

Im Sinne der §§ 52, 53 HWaG ist das Bauvorhaben sturmflutsicher auszuführen. Insbesondere während der Bauphase sind die Baustelle und die zugehörige Baustelleneinrichtung im Winterhalbjahr sturmflutsicher zu machen. Im Sommerhalbjahr ist die Hochwassersicherheit auf NN + 5,00 m anzusetzen. Ein entsprechendes Sicherheitskonzept (Beschreibung und Pläne) ist h-1213 rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der endgültige Abschluss der Baumaßnahme ist L 213 binnen zwei Wochen schriftlich anzuzeigen und die wasserrechtliche Abnahme nach § 65 HWaG zu beantragen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist bei L 213 für Gewässerbereiche, die während der Baumaßnahme durch Bautätigkeit im Anspruch genommen wurden, eine Grunduntersuchung zu beantragen. In Abstimmung mit L 213 ist durch geeignete Verfahren die Reinheit der Gewässersohle, frei von Gegenständen und Hindernissen nachzuweisen.

Nach Fertigstellung sind L 213 Bestandsunterlagen nach deren Anforderungen zu übergeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Oberhafenamt (HPA OH) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

Seitens HPA OH 5-1 bestehen grundsätzlich keine nautischen Bedenken.

Die Verlagerung der unmittelbar westlich der Elbbrücken befindlichen Pontonanlage und der damit verbundenen Liegeplätze ist mit dem Oberhafenamt abzustimmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Siehe vorstehende Ausführungen zum Anlegeponton der HPA.

Anregung: Ein öffentlicher Hadag-Anleger an der bestehenden Pontonanlage wäre nachdenkenswert.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens

Bei der weiteren Planung einer zukünftigen U-Bahnbrücke über die Norderelbe ist ein Mindestmaß an Durchfahrtshöhe (7,80 m ü. NN) (wie „Neue Elbbrücke") zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Wird berücksichtigt.

Die auf die Norderelbe überstehenden Teile der Anlage müssen gegen Schiffsstoß und Eisdruck gesichert sein.

Die HPA hat ergänzend am 04.10.2012 ausgeführt:

„…Nach Rücksprache mit dem Oberhafenamt (Herr Brummermann) wurde festgelegt, dass über die Uferkante hinausragende Bauteile gegen einen Schiffsanprall, durch sogenannte Leitdalben, zu schützen sind. Nach bisherigem Kenntnisstand sind 2 Leitdalben westlich des geplanten Geh- und Radweges zu positionieren (Anlage). Sollte das U-Bahn Bauwerk über den Geh- und Radweg hinausragen, sind ggf. weitere Leitdalben vorzusehen.

Die Dimension und Positionen der Leitdalben sind nach Vorlage der endgültigen Planunterlagen mit den Abteilungen Statik und Oberhafenamt der HPA abzustimmen.

Alle ins Wasser hineinragenden Bauteile sind auf Eisdruck zu bemessen. Die maximale Höhe des anzusetzenden Eisdruckes liegt auf NN+2,50m. Aufgrund der vorgenannten konstruktiven Schutzmaßnahmen (Leitdalben) ist der Lastfall Schiffsstoß nicht zu berücksichtigen."

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Diese Hinweise werden aufgenommen.

Die Vorhabenträgerin hat ergänzend ausgeführt:

seitens der HCH ist nunmehr vorgesehen, das Hafenbecken im Bereich des zukünftigen Stützpfeilers für die Haltestelle Elbbrücken zu verfüllen. Die betreffenden Plangenehmigungsunterlagen "Kaimauer Elbbrückenzentrum West mit Verfüllung" fügen wir bei.

Diesen Unterlagen ist zum einen auch zu entnehmen, dass eine neue Kaimauer gezogen wird. Zudem soll in Teilbereichen eine Vorschüttung mit Schüttsteinen (Seite 14) erfolgen. Wir erachten danach die von HPA zunächst geforderte Absicherung gegen Schiffsstoß und Eisdruck für nicht mehr erforderlich. Wir haben uns daher mit in Kopie beigefügtem Schreiben an HPA gewandt und um Bestätigung gebeten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Siehe Ausführungen unter Ziff. 1.4.6. Die Anforderungen der HPA bleiben gerechtfertigt, da über den Antrag zur Verfüllung der BSH-Bucht bisher nicht entschieden ist und es auch keine Verpflichtung gäbe, eine zulassende Plangenehmigung auszunutzen. Die Auflage ist aber so formuliert, dass sie gegenstandslos wird, wenn aufgrund der Verfüllung der BSH-Bucht keine Anlagenteile der U-Bahn mehr in die Elbe ragen.

Für einen bestmöglichen Eisabfluss während der Eissaison muss mit Ausfallzeiten wegen Räumung der wasserseitigen Baugeräte gerechnet werden.

Zur Durchführung der wasserseitigen Baumaßnahmen ist die Norddurchfahrt der Elbbrücken zu sperren. Die Beschilderung wird durch die bauausführende Firma veranlasst.

Weiterhin ist für wasserseitige Baumaßnahmen durch die ausführende Baufirma 14 Tage vor Beginn beim Oberhafenamt OH 1-3 (Tel.: 42847-2574) eine Schifffahrtspolizeiliche Genehmigung zu beantragen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Einheit Straßennetz (HPA H22) und die Einheit Verkehrsinfrastruktur (HPA S14) nehmen zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

Die vorliegenden Planungen und insbesondere die optionale Verlängerung der U-Bahnlinie über die Norderelbe mit einem Brückenbauwerk wurden bisher nicht mit der HPA abgestimmt. Mit der Festlegung der U4-Trasse in dieser geplanten Lage kann ein erforderlicher Neubau der 86 Jahre alten Freihafenelbbrücke nur in der jetzigen Lage mit einer Vollsperrung während des Neubaus durchgeführt werden. Da die Brücke ihre theoretische Restle-

bensdauer in 10 bis 15 Jahren erreicht hat, würde die Versmannstraße am Nordufer der Elbe dann für 1 bis 2 Jahre eine Sackgasse sein. Da aus städtischen und hafenwirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht auf diese Verkehrsverbindung über eine längere Zeit verzichtet werden kann, müsste die Trasse der U4 im Bereich der Freihafenelbbrücke (W027) soweit angepasst und nach Westen verschoben werden, dass theoretisch ein Neubau der Freihafenelbrücke westlich der jetzigen Lage möglich ist.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Gesamtplanung der Entwicklung der östlichen HafenCity: d.h. die mit der HCH abgestimmte Trassierung der U4, die Lage der Versmannstraße Ost, sowie der Städtebau sind im Masterplan „Östliche HafenCity" dargestellt (Drs. 20/2563).

Darüber hinaus ist die Maßnahme mit HPA abgestimmt.

Der erst jetzt erfolgte Hinweis steht nicht nur der Planung der HafenCity, sondern auch den fortgeschrittenen Planungen der Verlängerung der U4 entgegen und kann keine Berücksichtigung finden.

Konkrete Planungen hinsichtlich Alternativmöglichkeiten liegen seitens HPA nicht vor.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Konkrete zu berücksichtigende Planungen bzw. Genehmigungsverfahren bezüglich der Freihafenelbbrücke lagen zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der HOCHBAHN. Der Stellungnahme der HPA ist auch zu entnehmen, dass das Vorhaben eine Erneuerung der Freihafenelbbrücke zwar deutlich erschweren, aber nicht vereiteln würde. Daher bedarf es hier keiner weiteren Anordnungen.

Die jetzige Überbaubreite der Freihafenelbbrücke beträgt ca. 22 m. Die neue Breite wird in einem Bereich zwischen 28 bis 33 m liegen abhängig von den anzuwendenden Vorschriften und der gewählten Überbauvariante. Das bedeutet, dass das neue Widerlager um ein erhebliches Maß breiter wird als das alte Widerlager. Aus diesen Gründen wäre aus Sicht der HPA zu überprüfen, ob der Abbruch und Neubau der alten Treppenanlage inkl. Uferwand zunächst bis zum Neubau der Freihafenelbbrücke zurückgestellt wird.

Die geplante Gründung (Pfahlkopfplatte auf Großbohrpfählen) des Trennpfeilers (km 5+349) sowie die in Aussicht gestellte Neugründung der Uferwand inkl. Wideraufbau der Treppenanlage, greifen unmittelbar in den Einwirkbereich der Gründung der Freihafenelbbrücke ein und könnten den Bestand gefährden. Hier ist vom Vorhabenträger schlüssig nachzuweisen und zur Prüfung bei der HPA (E17 und H222) einzureichen, dass die Senkkastengründung nicht gefährdet wird. Vor Beginn der Baumaßnahme im Bereich der Freihafenelbbrücke ist eine Beweissicherung inkl. Sicherungsmessung an der Brücke durchzuführen. Das Konzept dafür ist mit der HPA (H222) abzustimmen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Senkkastengründung wird nicht gefährdet. Beweissicherung wird durchgeführt. Das Konzept wird der HPA dargelegt.

Zum Erläuterungsbericht S.44: „Die Entsorgung der Baustellen kann über festgelegte Routen vorgesehen werden, um bestimmte Quartiere nicht ... zu belasten." HPA H22 ist bei dieser Abstimmung und Festlegung mit zu beteiligen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die HPA ist bei der Abstimmung und Festlegung zu beteiligen.

2.5.8 DB Netz AG, Anlagenplanung

Die von Ihnen uns zur Stellungnahme in elektronischer Form eingereichten Planfeststellungsunterlagen haben wir geprüft. Nachfolgend geben wir Ihnen die Stellungnahme für die Belange der DB Netz AG.

Die Prüfung der Unterlagen ergab seitens der DB Netz AG keine grundlegenden Bedenken gegen die beschriebenen Maßnahmen. Die nur nachrichtlich im Plan eingezeichnete Querung des Oberhafens und Überführung über die Bahnanlagen mittel Großmarktbrücke schließen wir hierbei ausdrücklich aus. Eine Ausführung in abgebildeter Weise würde in jedem Fall zusätzliche planerische und ggf. technische Lösungen erfordern, welche im Einzelnen abzustimmen wären.

Allerdings ist aus den Plänen nicht ersichtlich, welche genauen Abstände zwischen dem Gleis 1292 und dem neuen Bauwerk geplant sind.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Der Abstand zwischen Außenkante Verbau des U-Bahn-Tunnels und der Gleisachse 1292 beträgt an der schmalsten Stelle ca. 11 m.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken wegen des Abstandes der U-Bahnanlagen zu den Bahnanlagen der DB Netz AG.

In jedem Fall sind negative Einwirkungen oder Einflüsse auf die Bahnanlagen durch technische Vorkehrungen auszuschließen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Entsprechende Vorkehrungen werden getroffen.

Ggf. sind hierzu noch weitere baugrundtechnische Bewertungen seitens des Vorhabenträgers notwendig. Wir bitten uns im Rahmen der Planfeststellung hierzu eine fundierte fachtechnische Stellungnahme zur Prüfung vorzulegen, aus der wir ersehen können, dass unsere Bahnanlage nach anerkannten Regeln der Technik keine negativen Einflüsse erfahren wird. Dies muss auch die Bauverfahren und die eingesetzte Technik (z.B. Rammgerät, Vibrationsverfahren, Wasserhaftung) einschließen. Die von uns für das Gleis 1292 und für die Pfeilerbahn eingesetzten Sonderbauformen der Gründung mit UiG und ZiE hatten wir dem Vorhabenträger als Planungsgrundlage übergeben.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Regeln der Technik werden eingehalten, dies wird der DB dargelegt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.5 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Sicherheit beim Betrieb der Bahnanlagen der DB Netz muss jederzeit gewährleistet sein. Dies gilt auch in der Bauphase. In der Betriebsphase dürfen keine unzulässigen Erschütterungen auf die Eisenbahnbetriebsanlagen einwirken. Die Standsicherheit der Bahnanlagen muss gewährleistet sein.

Wir gehen darüber hinaus davon aus, dass durch die baulichen Veränderungen keine negativen Veränderungen in Bezug auf die Oberflächenentwässerung für den Bereich der Bahnanlagen entstehen und dass keine Oberflächenentwässerung von Stadtflächen auf DB Flächen erfolgt.

Als letzten Punkt sehen wir die Aufrechterhaltung des Rettungskonzeptes, welches seinerzeit bei der Freiraum- und Landschaftsplanung mit der FHH vertreten durch die HafenCity Hamburg GmbH abgestimmt wurde. Die benötigten Zu- und Abfahrten in erforderlicher Dimensionierung müssen weiterhin vorgehalten und bei der zukünftigen Planung beachtet werden. Letzter Planungssachstand ist hierbei für uns die Landschaftsplanung mit der schrägen Ebene aus 2006/2007.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Hinweis wird aufgenommen. Weitere Abstimmungen mit der DB und der HCH folgen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Eine Anspruchsgrundlage der DB Netz AG im Hinblick auf die Nutzung fremder Grundstücke für die Entfluchtung der eigenen Bahnanlagen ist nicht ersichtlich. Ein solcher Anspruch ergibt sich vor allem nicht aus dem Planfeststellungsbeschluss für die Änderung der so genannten Pfeilerbahn. Daher kann offen bleiben, ob und in welchen Zeiträumen das U-Bahnvorhaben eine solche Entfluchtung vereiteln oder erschweren würde. Es bleibt den Beteiligten, d.h. der Vorhabenträgerin, der DB Netz AG und der FHH als Grundstückseigentümerin natürlich unbenommen, einvernehmliche Regelungen hierüber zu treffen. Angeordnet werden solche Regelungen hier aber nicht.

2.5.9 Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg

Die Mitgliedsverbände der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg nehmen zu dem o.g. Verfahren wie folgt Stellung: Wir begrüßen die Initiative, die U 4 rechtzeitig vor der Bebauung der HafenCity Ost zu errichten. Im Sinne einer ressourcenschonenden und nachhaltigen Planung hat es dabei aber auch darum zu gehen, die geringen Ressourcen der Stadt optimal zu nutzen und sie so zu erschließen, dass sie von der Bevölkerung auch optimal genutzt werden können. Nur dann kann sich eine so langfristige Investition auch für alle durch einen geringeren CO3-Verbrauch und Rohstoffverbrauch auszahlen.

1. Bei der beantragten Trassenführung der Anschlussstrecke der U 4 sind uns in dieser Hinsicht folgende Punkte aufgefallen:

A: Die Pfeilerbahn der DB verläuft parallel zur Trasse.

B: Die Trasse der Hafenbahn Str. 1248 wird frei.

C: Die Freihafenbrücke hat in der zweiten Ebene ein Balkenrost, das für eine Belastung für eine zweigleisige S-Bahn ausgelegt ist.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Laut Schreiben der HPA, Hr. Zetsche vom 11.10.2006 ist dies nicht so: „...teilen wir Ihnen mit, dass wir statisch keine Möglichkeit sehen eine Hochbahntrasse in zweiter Ebene zu bauen. Das hängt damit zusammen, dass die Tragreserven, der 1926 erbauten Brücke fast vollständig aufgebraucht sind..."

D: Die Hafenbahn hat ein Gleis auf der Freihafenbrücke, das zukünftig nicht mehr benötigt wird, da keine Hafenbahn mehr nördlich der Elbe fährt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

siehe C

E: Laut Gutachten ist eine unterirdische Führung entlang der Versmannstraße nicht notwendig, weil hier bedingt durch die Pfeilerbahn nur Büros entstehen können.

F: Eine Anbindung an die S-Bahn zurzeit nicht erfolgen kann, weil die Kosten zu hoch sind.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens Verlängerung U4.

Aus diesen Fakten und Rahmenbedingungen ergibt sich logisch folgende vom Antragsteller bisher bei der Variantenprüfung nicht in Betracht gezogene Lösung:

Die U 4 verlässt über eine Rampe von 4% Steigung den Untergrund und läuft aufgeständert; neben der Pfeilerbahn über die mögliche Deichtorhallenbrücke. Während das südliche Gleis langsam auf die Höhe der Gleislage der Freihafenbrücke absinkt, steigt das Nordgleis weiter bis auf die freie Ebene der Trägerlage der Elbbrücke. Sobald es die Höhenlage zulässt, wird das südliche Gleis unter das nördliche geführt. Die Haltestelle wird in zwei Ebenen entweder auf oder vor der Brücke errichtet, wobei der Zwischenraum zwischen Freihafenbrücke und Bahnbrücke für Treppenanlage und Fahrstuhl ausreichend ist. Die Trasse sollte bis zum S-Bahnhof Veddel weitergeführt werden, um hier ein höhengleiches Umsteigen zu ermöglichen. Zusätzlich könnten am Saalehafen noch Park + Ride Parkplätze entstehen und durch eine Verlängerung der Neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bis zur Straße am Saalehafen eine überörtliche Anbindung erfolgen.

Für diese von uns aufgezeigte alternative Lösung erwarten wir eine argumentative Gegenüberstellung mit der beantragten Lösung und eine Kostenabschätzung für die verschiedenen Abschnitte. Bei Bedarf stehen wir gerne mit einer Skizze bzw. Erläuterungen zur Verfügung.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Geometrisch und technisch ist die skizzierte Lösung nicht realisierbar. Siehe bitte auch Stellungnahme zu C. Eine Fortführung über eine Haltestelle am Nordufer der Elbe hinaus ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die von der AG Naturschutz dargestellte Variante der Trassenführung ist auch im Rahmen des Erörterungstermins noch einmal dargestellt worden. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Darstellung der HOCHBAHN, dass diese Variante technisch nicht realisierbar ist. Die Statik der vorhandenen Bauwerke genüge hierfür nicht. Durch das Zusammentreffen mit der neuen Versmannstraße würde es bei der dargestellten Variante zu mehr Flächenverbrauch kommen. Selbst wenn die vorgeschlagene Variante technisch realisierbar wäre, drängt sie sich wegen der dargestellten Nachteile gegenüber der beantragten Variante nicht auf. Etwaige Vorteile im Hinblick auf den Flächenverbrauch, die Entbehrlichkeit von höhengleichen Kreuzungen oder größere Kurvenradien wiegen demgegenüber nicht so stark, dass die Variante vorzugswürdig ist.

2. Da durch das komplette Entfernen des Mutterbodens und die Rodung des wenigen im stark versiegelten Plangebiet noch vorhandenen Gehölz- und Baumbestandes (Verlust an 4.500 qm Vegetationsfläche. Rodung von 28 Bäumen) die Lebensräume für Tiere und Pflanzen sowie klimatische Ausgleichswirkungen vollständig zerstört bzw. aufgehoben werden, erwarten wir, dass vorhandene Bäume umgesetzt werden und erhaltenswerte Grünflächenbereiche abgetragen und in freien schon erhöhten Gelände wieder ausgebracht werden. Für die eintretenden Grünverluste ist ein adäquater Ausgleich/Ersatz im nahen Umfeld des Eingriffsvorhabens gefordert, der die verlorengehenden Biotopfunktionen und Auswirkungen auf das Landschaftsbild kompensiert. Diese Ausgleichsmaßnahmen sollten auch einen Grünverbund mit den östlich und südlich der Elbbrücken vorhandenen Grünanlagen gewährleisten, um damit die Vorgaben des Grünnetzes Hamburg zu erfüllen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Aufgrund der starken anthropogenen Überprägung der Flächen ist die Empfindlichkeit gegenüber vorhabenbedingten Auswirkungen in Form von Verdichtung bzw. Versiegelung als gering anzusehen. Innerhalb der bereits heute schon versiegelten Ver-

kehrsflächen hat das Straßenbegleitgrün für das Schutzgut Pflanzen und Luft aufgrund der starken Vorbelastung eine reduzierte Bedeutung. Eine Beurteilung der Wertigkeit dieser Schutzgüter erfolgt im Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich des „kompletten Entfernen des Mutterbodens" erklärte die HCH im Rahmen des Erörterungstermins, dass nur Böden abgefahren werden, die nicht zu Wiederverwendung geeignet seien. Es gäbe ein sogenanntes Sandmanagement, in das die HOCHBAHN eingebunden sei. Die Planfeststellungsbehörde sieht diese Thematik als ausreichend gewürdigt an.

3. Ausgebauter, wiederverwendbarer Boden sollte direkt in der Umgebung eingebaut werden, Außerdem wäre zu prüfen, ob die Hafenbahn nicht auch für die Baustellen-Logistik nutzbar ist.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Hafenbahn gibt es zum Realisierungszeitpunkt nicht mehr.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.5.10 Feuerwehr Hamburg, Einsatzabteilung

Es bestehen aus der Sicht der Feuerwehr keine Bedenken gegen das Bauvorhaben, wenn folgende Maßnahmen eingehalten bzw. ausgeführt werden:

Bereitstellung von:

6 Überdrucklangzeitgeräten für den Feuerwehreinsatz

6 dazugehörigen Atemschutzmasken

6 Handscheinwerfern

1 Schleifkorbtrage mit Krananschlag

Erstellung von Plänen von einem Brandschutzkonzept und Rettungskonzept

Einrichtung von Hydranten-Anschlüssen in der Bauröhre alle 50 m

Bereitstellung von geeigneten Feuerlöschern alle 100 m

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Diese Maßnahmen sind für den Tunnelvortrieb abgestimmt worden und für die Herstellung in offener Bauweise nicht relevant.

Die Lagerung der oben angeführten Atemschutz- und Beleuchtungsgeraten ist in einem besonders gekennzeichneten Container durchzuführen. Dieser ist mit einem B-Vorhängeschloss zu sichern und somit für die Einsatzkräfte der Feuerwehr zugänglich. Der Aufstellungsort des Containers ist eine Absprache mit dem Wachführer der Feuer- und Rettungswache Innenstadt, Herrn Lange, Telefon 040-42851-1101 zu wählen. Des Weiteren sind die Einrichtung der Baustellenzufahrten zu den Baugruben in Absprache mit dem Wachführer der FuRW Innenstadt abzusprechen und festzulegen.

Die drei Wachabteilungen der FuRW 11, die SEG Tauchen und die SEG Höhenrettung werden in Absprache mit dem Wachführer der FuRW Innenstadt und ihnen Termine für eine Ortsbesichtigung absprechen, um die Besonderheiten der Baustelle für evtl. Einsätze zu erfahren.

Nachtrag:

in unserem Anschreiben vom 19.Juli 2012 wurden ihnen die Forderungen der Feuerwehr Hamburg für das oben genannte Bauvorhaben übermittelt. Nach neusten Erkenntnissen benötigt die Feuerwehr noch 6 Sauerstoffselbstretter und 2 Übungsgeräte, die im FW-Container hinterlegt werden sollen. Diese Geräte ermöglichen es den Einsatzkräften, im Ereignisfall bei einem Ausfall der geforderten Überdruck-Pressluftatmer, die Fluchtmöglichkeit aus der Tunnelbaustelle.

Ich bitte sie diese Geräte mit in das Feststellungsverfahren aufzunehmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die HOCHBAHN hat im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, die von der Feuerwehr genannten und von dort für erforderlich gehaltenen Gerätschaften vorzuhalten.

2.5.11 Kulturbehörde, Denkmalschutzamt

Wir stimmen der Planung zu.

In der UVS ist ein Fehler enthalten. Die Freihafenelbbrücke ist erkanntes Denkmal nach § 7a HambDSchG. In die Genehmigung soll eine Dokumentationspflicht des Vorzustandes aufgenommen werden. Der Umfang der Dokumentation ist mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen. Die Wiederherstellung des heutigen Zustandes – soweit möglich – ist ebenfalls einvernehmlich mit dem DA abzustimmen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Hinweise werden aufgenommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Nach § 28 des Denkmalschutzgesetzes vom 05.04.2013 sind inzwischen zwar auch erkannte Denkmäler als Denkmäler anzusehen. Eine Überleitungsvorschrift gibt es nicht. Dementsprechend ist die Freihafenelbbrücke mit Treppenanlagen und Flügelmauern als Denkmal mit der ID-Nr. 29329 in die Denkmalliste aufgenommen. Da die Haltestelle Elbbrücken in unmittelbarer Nähe dazu errichtet wird und zudem ein Teil der Treppenanlage abgebrochen werden soll, greifen die Genehmigungsvorbehalte der § 8 und § 9 des Denkmalschutzgesetzes.

Die Genehmigung nach § 9 DSchG darf nur versagt werden, wenn ihr überwiegende Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen. Sie ist zu erteilen, sofern überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen. § 9 DSchG ermächtigt zu Nebenbestimmungen bei Erteilung der Genehmigung.

§ 10 DSchG regelt eine Genehmigungsfiktion, wenn über einen Genehmigungsantrag nicht innerhalb von längstens fünf Monaten entschieden worden ist. Der Planfeststellungsantrag und damit auch der Antrag auf Abbruch eines Teils Denkmals ist bereits im Mai 2012 gestellt worden, allerdings zu einer Zeit, als die Freihafenelbbrücke noch kein Denkmal war. Bis zum 01.05.2013 war sie nur erkanntes Denkmal, der beantragte teilweise Abbruch hat nur Mitteilungspflichten ausgelöst, die durch die Beteiligung des Denkmalschutzamtes im Planfeststellungsverfahren erfüllt wurden.

Auf die Frage, ob die Genehmigungsfiktion des § 10 DSchG hier bereits eingetreten ist, kommt es nicht an, weil mit diesem Beschluss die denkmalrechtliche Abbruchgenehmigung vorsorglich erteilt wird (Ziffer 1.4.12 dieses Beschlusses). Belange des Denkmalschutzes überwiegen das öffentliche Interesse an dem Vorhaben nicht. Die Planfeststellungsbehörde teilt insoweit die Auffassung der Vorhabensträger. Die Planfeststellungsbehörde verzichtet – mit Ausnahme der Beweissicherung - zudem auf Nebenbestimmungen, insbesondere weil diese vor dem Hintergrund unbillig erscheinen, dass die Freihafenelbbrü-

cke ihre Denkmaleigenschaft im Mai 2013 erhalten hat, der Abbruch eines Teils der Treppenanlage aber bereits im Mai 2012 beantragt war und über diesen Antrag bis zum 30.04.2013 ohne Verschulden der Vorhabenträgerin nicht entschieden worden ist. Die Planfeststellungsbehörde hält es deshalb für ermessensgerecht, die Vorhabenträgerin möglichst weitgehend so zu behandeln, wie es der denkmalschutzrechtlichen Lage vor dem 01.05.2013 entsprach. Dafür spricht auch, dass die Freihafenelbbrücke nach Aussagen der HPA ohnehin erneuerungsbedürftig ist und daher mit einem vollständigen Abbruch der Brücke innerhalb absehbarer Zeit zu rechnen ist.

Daher werden auch die begehrte Dokumentation des Vorzustandes oder andere denkmalrechtlich relevante Dokumentationen nicht angeordnet. Allerdings ist vor Baubeginn eine Beweissicherung vorzunehmen.

2.5.12 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie

Mit Erstaunen nimmt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) durch Ihr o.g. Schreiben und die beigefügten Planungsunterlagen zur Kenntnis, dass die vom BSH genutzte Liegenschaft Zweibrückenstraße 2 bereits derart konkret überplant wird.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Entsprechend Zusagen der HCH wird davon ausgegangen, dass seitens Sondervermögen Stadt und Hafen/ HCH rechtzeitig eine Beendigung des Mietverhältnisses sowie eine Räumung der Flächen erfolgen.

Wir bitten dringend darum, im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen, dass das BSH einen unbefristeten Mietvertrag mit dem Sondervermögen Stadt und Hafen, vertreten durch die HafenCity Hamburg GmbH hat, und der Vermieter bisher weder den Mietvertrag gekündigt hat, noch eine vorzeitige Auflösung des Vertragsverhältnisses angeboten oder avisiert hat. Den Mietvertrag, genauer die 7. Nachschrift vom 20.12.2007, sowie die mitgeltenden „Allgemeinen Vertragsbestimmungen der Freien und Hansestadt Hamburg für die Vermietung von Hafen- und Hafenindustrie-Grundstücken" (AVB-HI) sind zu Ihrer Information beigefügt (Anlagen). Selbstverständlich ist das BSH grundsätzlich bereit, die Liegenschaft für das geplante Vorhaben aufzugeben. Wie zügig dies indes realisiert werden kann, wird maßgeblich von den noch aufzunehmenden Verhandlungen mit der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH abhängig sein.

Ausdrücklich widersprechen muss ich der Darstellung in Anlage 2, Ziffer 5.4. der Planfeststellung. Die Pontonanlage der Hamburg Port Authority wurde nicht nur in der Vergangenheit vom BSH genutzt — sie wird aktuell und auch zukünftig vom BSH genutzt. Kaianlage und HPA Anlegeponton stellen bei der Nutzung durch die BSH Schiffe eine untrennbare Einheit dar. Die dauerhafte oder mindestens längerfristige Unmöglichkeit der Nutzung des Ponton macht auch die Nutzung der Kaianlage sinnlos. Aus diesem Grunde hat sich das BSH im Mietvertrag für den Fall abgesichert, dass möglicherweise nur die Teilfläche A (Gebäude, Hof- und Verkehrsflächen) gekündigt werden würde. Sofern dies der Fall wäre, sichert die HafenCity Hamburg GmbH dem BSH eine Verkehrsanbindung für Beides zu, d.h. für die Teilfläche B (Kaimauer und Freiflächen) und die Pontonanlage der HPA, solange die Teilfläche B vermietet ist. (vgl. Ziffer 3.d. 7. Nachschrift zum Mietvertrag vom 02.11.1979). Kann die HafenCity GmbH diese vertragliche Zusicherung nicht einhalten, müsste sie beide Teilflächen kündigen, sodass eine außerordentliche Kündigung gemäß Ziffer 19.21. der AVB-HI nur mit einer Frist von 24 Monaten möglich wäre. Insoweit muss das BSH bis auf weiteres das geplante Vorhaben in der jetzt vorliegenden Trassierung ablehnen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.5.7 verwiesen.

Das BSH begründet seine Einwendungen gegen den Plan nicht damit, dass öffentliche Interessen im Bereich von Bundesbehörden oder von Behörden, die

im Auftrag des Bundes tätig werden, beeinträchtigt werden, sondern macht im Wesentlichen zivilrechtliche Bedenken geltend. Daher ist § 29 Abs. 2 PBefG hier nicht anzuwenden.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet nicht über den Zeitpunkt der Verfügbarkeit der Flächen. Auch im U-Bahn-Verkehrswegevertrag sind keine Regelungen über den Zeitpunkt der Verfügbarkeit solcher Flächen enthalten.

2.5.13 HafenCity Hamburg GmbH (HCH)

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Die HafenCity Hamburg GmbH steht ebenso wie die Hamburger Hochbahn AG im vollständigen Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Willensbildung dieser beiden Gesellschaften geht also auf die gleiche juristische Person des öffentlichen Rechts zurück. Daher bedarf es keiner Entscheidungen durch die Planfeststellungsbehörde, die dieser Willensbildung überlassen bleiben können. Solche Entscheidungen hätten u.U. auch nur bedingte Geltungskraft, weil erhebliche Zweifel daran bestehen, dass HCH und HOCHBAHN die Regelungen in diesem Beschluss gegeneinander in Rechtsschutzverfahren geltend machen könnten. Dementsprechend beschränken sich die nachstehenden Entscheidungen auf das, was aus rechtlichen Gründen mindestens zu gewährleisten ist. Sofern möglich und erforderlich, werden auch Spielräume aufgezeigt, innerhalb derer die von der HCH oder der HOCHBAHN dargestellten Konflikte lösbar sind.

Wir weisen darauf hin, dass wir anlässlich des Neuentwurfs der Versmannstraße Ost und ihrer Höherlegung auf ein hochwassergeschütztes Niveau am 19. Dezember 2011 einen Plangenehmigungsantrag bei der BWVI gestellt haben. Die in diesem Verfahren dargestellte Straßenplanung ist den Planfeststellungsunterlagen zur Verlängerung der U4 zugrunde zu legen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Berücksichtigt wurde der vorliegende Stand VS/Ost vom Dezember 2011.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Stellungnahme der HCH lässt nicht erkennen, dass das Vorhaben in Konflikt zur Höherlegung der Versmannstraße steht. Auch sonst ist ein solcher Konflikt nicht erkennbar. HCH hat erklärt, es müsse bekannt sein, wie hoch das U-Bahnbauwerk überschüttet werden darf und wie hoch die mögliche Last sein darf. Im Zuge von Leitungsverlegungen sei es denkbar, dass der Bodenaushub auf dem U-Bahnbauwerk an anderer Stelle abgelegt wird und dadurch andere Lasten entstehen. Diese müssen sichergestellt sein. Es müssen auch die Lasten aus Vorbelastungsmaßnahmen für die Versmannstraße berücksichtigt werden. Die HOCHBAHN hat dazu erklärt, es könnten insoweit nur die Bauzustände berücksichtigt werden, die einer abgestimmten Planung zur kombinierten Abschirm- und Verbauwand entsprechen.

Vor diesem Hintergrund wird vorsorglich angeordnet, dass das Tunnelbauwerk alle endgültigen und in der Bauzeit vernünftigerweise zu erwartenden und einer abgestimmten Planung entsprechenden Lastfälle wegen der Anhebung der Versmannstraße aufzufangen geeignet sein muss. Konkretisierungen können der Vereinbarung zwischen HCH und HOCHBAHN überlassen bleiben.

Für das Quartier Baakenhafen ist das Ergebnis des Städtebaulichen Wettbewerbs aus 2011, für das Quartier Elbbrücken sind die Planungsdaten des Masterplans (Stand März 2011) zugrunde zu legen.

Wir verweisen außerdem auf den Aufstellungsbeschluss zum B-Plan HafenCity 11 für das Quartier Baakenhafen vom 10. Oktober 2011. In Ergänzung zu den Darstellungen im Masterplan wurde eine Abstimmung zur Trassierung der Zweibrückenstraße abgeschlossen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Wettbewerbsentwurf hier nicht relevant.

Die bisher vorliegenden rechtswirksamen Planungen sind berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die HCH benennt keinen Konflikt mit den bestehenden städtebaulichen Planungen. Ein solcher ist auch sonst nicht zu erkennen. Zudem verweist die HOCHBAHN mit Recht darauf, dass es rechtsverbindliche Planungen in Form von Bauleitplänen o.ä. noch nicht gibt. Die Flächen, auf denen das Vorhaben vorgesehen, sind zurzeit rechtsverbindlich dem Hafengebiet zugeordnet. Daran hat sich auch mit der letzten Änderung des Hafenentwicklungsgesetzes vom 13. November 2012 nichts geändert. Damit ist ein Teil der östlichen HafenCity aus dem Hafengebiet entlassen worden, allerdings nicht der Bereich, in dem das Vorhaben liegt.

Das Vorhaben steht auch nicht in Konflikt mit dem Bebauungsplanentwurf HafenCity 11, weil sich das Vorhaben in den Grenzen der vorgesehenen Straßenverkehrsfläche halten wird, also keine Flächen in Anspruch nehmen wird, die für andere bauliche Nutzungen vorgesehen sind. Auf der Grundlage des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan HafenCity 11 hat die Freie und Hansestadt auch weder eine Veränderungssperre gemäß § 14 BauGB angeordnet, noch würde das Vorhaben gegen eine solche Veränderungssperre verstoßen.

Außerdem gilt das Gebot der Rücksichtnahme auf bekannte Planungen anderer Planungsträger nicht allein im Verhältnis der HOCHBAHN zur Bauleitplanung. Auch die Bauleitplanung ist gehalten, die Planungen der HOCHBAHN, verfestigt durch den vorliegenden Planfeststellungsantrag, zu berücksichtigen. Das gilt zumal dann, wenn die städtebauliche Entwicklung in der östlichen HafenCity nicht zuletzt das Vorhandensein einer U-Bahnlinie voraussetzt. Wenn die Bauleitplanung in Kenntnis und Erwartung der HOCHBAHN-Planungen gleichwohl eine Bebauung sehr nah an der Straßenverkehrsfläche zuzulassen beabsichtigt, trägt sie eine nicht unerhebliche Mitverantwortung für die möglichen Konflikte, die durch diese Nähe verursacht werden. Dementsprechend kann die Lösung dieser Konflikte nicht allein von der HOCHBAHN erwartet werden.

Die sogenannte „Knickvariante“ ist die Grundlage der weiteren Planungen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Variante wurde zugrunde gelegt

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Die HOCHBAHN hat im Laufe des Verfahrens bestätigt, dass das von der HCH geforderte städtebauliche Konzept mit der sogenannten „Knickvariante der Zweibrückenstraße“ (Straßenverlauf westlich der Haltestelle) der Planung zugrunde gelegt wird. Konflikte sind hier nicht ersichtlich.

Ebenfalls ist abgestimmt, dass das Becken südlich des BSH-Standortes durch eine neue Kaiwand in Linie geschlossen und das Becken verfüllt wird und die entstehenden Flächen anschließend Grundstücks- und Promenadenfläche des westlichen Uferabschlusses werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Lag zum Bearbeitungsschluss noch nicht vor. Wir gehen davon aus, dass von der HCH die notwendigen Maßnahmen ergriffen und mit der HOCHBAHN abgestimmt werden

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Nach Auskunft der HCH ist die Verfüllung der so genannten BSH-Bucht vorgesehen und inzwischen auch bei der Planfeststellungsbehörde beantragt. HCH ging ursprünglich davon aus, dass diese Verfüllung nach der gegenwärtigen Planung der Haltestelle nicht möglich sei. Dem hält die HOCHBAHN entgegen, die Hafenbeckenverfüllung werde nach derzeitigem Stand berücksichtigt, sei im Plan allerdings noch nicht dargestellt, werde aber möglich sein. Ausweislich der Antragsunterlagen für die Verfüllung der BSH-Bucht sieht das auch die HCH inzwischen so.

Die Planungen der HOCHBAHN haben zutreffend die BSH-Bucht im bisherigen Zustand berücksichtigt. Sie ist vorhanden und eine Entscheidung über ihre Verfüllung ist bisher nicht getroffen. Die Verfüllung der BSH-Bucht ist auch keine Maßnahme, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens etwa als notwendige Folgemaßnahme des U-Bahnvorhabens anzuordnen wäre.

Das inzwischen anhängige Verfahren wegen der Verfüllung der BSH-Bucht zeigt auch, dass die Verfüllung trotz des U-Bahnvorhabens als möglich und genehmigungsfähig erachtet wird und dabei auch die Planung der HOCHBAHN-Anlagen nicht wesentlich geändert werden müsste, sondern ggf. Abstimmungen in der Bauausführungsplanungen zu erfolgen haben. Diese Abstimmungen können auch der Bauausführungsplanung überlassen bleiben, ohne dass die Planfeststellungsbehörde hier Entscheidungen zu treffen hätte.

Berücksichtigt werden muss die Erstellung der Großmarktbrücke, auch wenn eine Realisierung derzeit noch nicht abgestimmt und terminiert ist.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Gründung im Bereich der Tunnelanlage bleibt möglich.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Die HCH hat im Verfahren bestätigt, dass diese Zusage der HOCHBAHN ausreicht. Es bedarf daher keiner Entscheidung.

Bei der Aufhöhung der Versmannstraße auf ein hochwassergeschütztes Niveau kommt es zu Wechselwirkungen mit den nördlich und östlich anschließenden Anlagen der Deutschen Bahn AG. Im mittleren Teil (Haltestelle Universität bis ca. Portal) sind die Planungen von HOCHBAHN und HCH dergestalt aufeinander abzustimmen, dass das U-Bahn-Bauwerk die abschirmende Funktion gegenüber den Bahnanlagen erfüllt. Im östlichen Bereich wird die HCH eine eigene Abschirmwand errichten.

Ergänzend hat die HCH im Verfahren ausgeführt:

Mit großer Anstrengung ist eine gemeinsame Planung von HOCHBAHN und HCH vorangebracht worden. Im Ergebnis konnte erreicht werden, dass das HOCHBAHN-Bauwerk in Verbindung mit den geplanten Aufschüttungen der HCH für die Versmannstraße geeignet sein wird, eine Setzungs-abschirmende Funktion gegenüber der Bahnanlagen zu erfüllen. Diese gemeinsame Vorgehensweise spart Hamburg nach einer überschlägigen Kostenanalyse rund 12 MioEuro gegenüber einem getrennt voneinander gewählten Vorgehen. Eine Bestätigung, dass die Lastabtragfunktionen des Bauwerkes der HOCHBAHN tatsächlich geeignet sind, liegt uns nicht vor und kann auch nicht eigenständig beurteilt werden, da die Planung in der Verantwortung der HOCHBAHN liegt. Ein derart wichtiger Zusammenhang muss u.E.

öffentlich/rechtlich festgestellt sein. Die Aussage der HOCHBAHN, diese technische Wechselwirkung „habe mit der Planfeststellung nichts zu tun „(Zitat Protokoll vom 23.11.2012) ist nicht ausreichend.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Bei der Herstellung wird berücksichtigt, dass eine Beeinträchtigung der Eisenbahnanlagen nicht erfolgen darf. Weitergehende Maßnahmen liegen im Verantwortungsbereich der HCH.

Die Abstimmung mit der DB AG wird angestrebt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Es muss sichergestellt sein, dass die Bahnanlagen durch das U-Bahnvorhaben nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Da Bahnanlagen besonders empfindlich gegenüber Verschiebungen des Untergrundes sind, muss auch sichergestellt sein, dass das Vorhaben weder in der Bauzeit noch danach zu solchen Erdverschiebungen wegen Veränderungen des Erddrucks führt.

Diese Verpflichtung trifft die HOCHBAHN in erster Linie, um nachteilige Auswirkungen ihres Vorhabens zu vermeiden. Daher muss die HOCHBAHN mindestens dafür Sorge tragen, dass die Bahnanlagen durch Errichtung und Betrieb der U-Bahnanlagen keinen schädlichen Erdbewegungen ausgesetzt sind. Das sieht die HOCHBAHN auch so vor, sodass es insoweit keinen Anlass zu weiteren Anordnungen gibt.

Die Aufhöhung der Versmannstraße ist nicht Bestandteil des Vorhabens. Deshalb kann die HOCHBAHN zur Vermeidung von Nachteilen der aufgehöhten Versmannstraße nur dann verpflichtet werden, wenn es sich insoweit um „notwendige Schutzvorkehrungen“ im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG handelt. Danach hat die Planfeststellungsbehörde „dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.“

Es kann aber offen bleiben, ob die Voraussetzungen für die Anordnung solcher notwendiger Schutzvorkehrungen vorliegen. Es kann nämlich der Willensbildung zwischen HOCHBAHN und HCH überlassen bleiben, ob und inwieweit die Anlagen der HOCHBAHN weitergehend so ausgelegt werden, dass sie auch die Änderungen der Erddrücke durch den Straßenkörper der neuen Versmannstraße auffangen können. Dementsprechend erklärt dieser Beschluss eine solche Dimensionierung der U-Bahnanlagen für zulässig, ordnet sie aber nicht an.

Über die Kostentragung für eine solche Dimensionierung trifft dieser Beschluss ohnehin keine Entscheidung.

Für die östliche HafenCity wurde ein Entwässerungskonzept erarbeitet und der HOCHBAHN übergeben. Die hierin enthaltenen Sielplanungen sind in der Planfeststellungsunterlage darzustellen, um eine Konfliktfreiheit feststellen zu können. Die Zustimmung von HAMBURG WASSER ist einzuholen. Ergänzend hierzu haben wir die Unterlage mit HAMBURG WASSER vorabgestimmt und legen die Stellungnahme diesem Schreiben als Anlage bei. Wir setzen voraus, dass zusätzlich erforderliche Haltungslängen zu Lasten des Vorhabenträgers gehen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Gemäß Abstimmung mit der HCH wird die HCH die entsprechende Anzahl und Lage der Leitungsquerungen verbindlich benennen. Die HOCHBAHN wird bemüht sein, diese dann zu berücksichtigen bzw. zu ermöglichen.

Die HCH hat erklärt, dass hinsichtlich dieser vorgetragenen Themen technisch kein Problem vorliegt und ansonsten auf die Stellungnahme von HAMBURG WASSER verwiesen wird. HAMBURG WASSER hat in seiner Stellungnahme die in ihrer Zuständigkeit liegenden Themen angesprochen. Diese sind unter Ziff. 2.5.4 abgehandelt worden.

Die notwendige und anspruchsvolle Einbindung des Haltestellenbauwerkes in die stadträumlichen Wege- und Höhenbeziehungen macht gemeinsame Lösungen von ÖPNV-Erschließung und Stadtentwicklungsaufgaben notwendig. Zwischen HOCHBAHN und HCH wurde hierzu zwischenzeitlich ein gemeinsames Grundlagenpapier erarbeitet (siehe Anlage: Erschließungskonzept Haltestelle Elbbrücken, Argus/WK Consult: 26.06.2012), welches Eingang in das geplante Gutachterverfahren des Haltestellenbauwerks finden soll. Die vorgelegte Planfeststellungsunterlage entspricht diesem Unterlagenstand nicht.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die in der Unterlage dargestellten Haltestelleneingänge berücksichtigen bereits die abgestimmten Höhen- und Wegebeziehungen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Selbstverständlich muss die Haltestelle sinnvoll an das öffentliche Wegenetz anschließen. Die Abstimmung darüber ist unter den Beteiligten bereits fortgeschritten und kann auch im Übrigen der Bauausführungsplanung überlassen bleiben, die insoweit mit der HafenCity Hamburg GmbH und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation abzustimmen ist.

Die planerische Abstimmung ist jedenfalls vonseiten der Straßen- und Bauleitplanung noch möglich und ggf. ist in Grenzen auch eine Anpassung des planfestgestellten Haltestellenbauwerks an Straßen- und Wegeplanungen möglich. Für den Fall, dass die Wegeplanung eine wesentliche Änderung der Haltestellenplanung erfordert, wäre insoweit allerdings ein Planänderungsverfahren (§ 76 HmbVwVfG) durchzuführen.

Soweit sich die Stellungnahme der HCH auf die Gestaltung des Haltestellenbauwerks bezieht, kann auch diese der Bauausführung überlassen bleiben. Rechtsgrundlagen zur Anordnung einer bestimmten Gestaltung sind nicht ersichtlich. Insoweit kann sich die Planfeststellungsbehörde darauf verlassen, dass im Rahmen der Wettbewerbe zur Gestaltung der Haltestelle eine hinreichende Gestaltungsqualität der Haltestelle gesichert ist.

Anlage 02: Erläuterungsbericht

0.1 Anlass und Ziel:

Die Notwendigkeit der Herstellung der U-Bahn im Vorlauf zu allen Infrastrukturmaßnahmen der HCH wird nicht geteilt. So ist beispielsweise beabsichtigt, dass der Erdbau zur Aufhöhung der Versmannstraße vor der Realisierung der U4 erfolgt. Das aufgezeigte Bauverfahren stellt diese technischen Zusammenhänge nicht ausreichend dar und erreicht die terminlichen Zielvorgaben der Stadtentwicklung nicht. Entsprechende Abstimmungen zwischen HOCHBAHN und HCH laufen bereits.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Allgemeine Anmerkungen

Die pauschale Darstellung ist nicht nachvollziehbar.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Es bleibt unklar, worin die terminlichen Zielvorgaben der HCH bestehen und auf welche Grundlage sie sich stützen. Unklar bleibt auch, warum das U-

Bahnvorhaben mit diesen Terminvorgaben unvereinbar sein soll. Schließlich ist fraglich, inwieweit die terminlichen Zielvorgaben als öffentlicher Belang in der Planfeststellung abgewogen werden müssen. Im Planfeststellungsbeschluss werden jedenfalls keine Bauverbote für andere Baumaßnahmen ausgesprochen und auch keine Auflagen im Hinblick auf die Bauzeit gemacht. Das kann der Kommunikation zwischen den Beteiligten überlassen bleiben. Um insoweit eine größtmögliche Flexibilität zu ermöglichen, enthält dieser Beschluss aber wegen der Lage der bauzeitlich für das Vorhaben benötigten Flächen unter Ziffer 1.4.3 eine Öffnungsklausel.

02. Planungsgrundlagen:

Richtig ist, dass das Plangebiet derzeit noch im Geltungsbereich des Hafen EG liegt. Dennoch sind die oben genannten aktuellen städtebaulichen Planungen zugrunde zu legen. Insbesondere verweisen wir hiermit nochmals auf den Aufstellungsbeschluss zum B-Plan HafenCity 11 für das Quartier Baakenhafen vom 10. Oktober 2011. Ohne die Masterplanüberarbeitung östliche HafenCity und die darauf aufsetzenden abgestimmten Planungen ergäbe die Planung und Realisierung der U4-Verlängerung keinen Sinn. Insofern sind diese den Planungen der U4 zwingend zugrunde zu legen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 3

Die Plangrundlagen sind auf einem separaten Dokument aufgelistet (Anlage 1)

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der HCH ist darin Recht zu geben, dass die Verlängerung der U4 keinen Sinn ergäbe, wenn in der Umgebung keine entsprechenden Nutzungen geplant wären. Das gilt aber auch umgekehrt. Art und Umfang der geplanten Nutzungen sind ihrerseits zumindest teilweise abhängig von der Verlängerung der U4.

Für die Planfeststellungsbehörde ist ein Konflikt zwischen einigermaßen verfestigten städtebaulichen Planungen und der Verlängerung der U4 nicht erkennbar. Es ist auch keine Rechtsgrundlage dafür erkennbar, dass die HOCHBAHN als Planungsträger der U-Bahn einer dynamischen Anpassungspflicht an sich ändernde oder konkretisierende städtebauliche Planungen hätte. Die Abstimmung der Planungen ist daher der Kommunikation zwischen HCH und HOCHBAHN und anderen Planungsträgern (HPA, BSU, Bezirk) zu überlassen. Sollten sich daraus wesentliche Änderungen für das U-Bahnvorhaben ergeben, wäre insoweit ggf. ein Planänderungsverfahren durchzuführen (§ 76 HmbVwVfG).

03. Gegenstand und Umfang der Planfeststellung:

Die Betrachtungsbereiche der Planfeststellungen (U4 alt und Weiterführung U4) überlappen sich in der Kilometrierung. Wir gehen davon aus, dass die vorliegenden Unterlagen der Weiterführung östlich der Kehr- und Abstellanlage maßgebend sind.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Allgemeine Ausführung.

In diesem Textabschnitt wird das Übergangsbauwerk von der Haltestelle Elbbrücken zur S-Bahn optional benannt. Aus unserer Sicht ist es erforderlich, für das Querungsbauwerk bereits in diesem Verfahren die planungsrechtlichen Grundlagen zu legen, um eine zeitgerechte Realisierungsvoraussetzung zu schaffen. Ebenfalls ist es notwendig, dass etwaige Anschlussbereiche technisch so festgelegt werden, dass eine Brücke konfliktfrei integriert werden kann. Nach unserer Kenntnis ist das zumindest hinsichtlich der Höhensituation nicht der Fall.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Realisierung S-Bahn bleibt optional möglich, Option ist in Planung berücksichtigt und dargestellt. Realisierung ist nicht Gegenstand dieses PFV, sondern Sache der DB.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Über die Stellungnahme der HOCHBAHN hinaus besteht weder Anlass noch Ermächtigung, einen Übergang zu einer noch nicht vorhandenen oder geplanten S-Bahnhaltestelle zu Lasten der HOCHBAHN zu sichern.

Die aufgeführten Planungsgrundlagen sollten im Sinne der Verständlichkeit und Eindeutigkeit mit Datum versehen werden (u.a. Drs. 20/2563 und Aufstellungsbeschluss B-Plan HafenCity 11).

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Hinweis wird aufgenommen, Quellenangaben sind beigefügt.

Statt „hochwassersicher" sollte durchgehend der Begriff „hochwassergeschützt" verwendet werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Hinweis wird aufgenommen.

1.1 Ausgangslage

Es wird Bezug genommen auf die Straßenplanung Versmannstraße Ost und das dafür eingeleitete Plangenehmigungsverfahren. Auch hier sollten das genaue Datum der Unterlagen und der Verfahrensbeginn angegeben werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Berücksichtigt wurde der vorliegende Stand VS/Ost vom Dezember 2011

1.2 Vorhabenziele

Verkehrliche Ziele (Attraktivität des ÖPNV-Angebotes):

Zu ergänzen ist, dass durch die Lage der Haltestelle in Kombination mit einer möglichen S-Bahn-Haltestelle ein Verknüpfungspunkt zur S-Bahn geschaffen werden soll.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Dies ist optional möglich, jedoch nicht Gegenstand dieser Planunterlage.

2.1. Allgemeiner Überblick:

Der Name des Quartiers ist „Elbbrücken" nicht „Elbbrückenzentrum".

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Hinweis wird aufgenommen.

2.2.1 Bestand Abschnitt I:

Hinsichtlich der Aussage, dass ein großer Teil der Gleisanlagen der Hafenbahn bereits außer Betrieb genommen worden ist, wird auf die laufenden Verfahren nach § 18 und § 23 AEG verwiesen. Die benannten Verfahren sind noch nicht vollständig abgeschlossen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Lt. der Stellungnahmen V2312 und V31: „Im Planungsgebiet der Verlängerung der U 4 (Einwirkungsbereich) liegen die Bahnanlagen und Bahnflächen des privaten Gleisanschlusses Nr. HE 99 (Sondervermögen/HafenCity/Hafenbahn), deren endgültige Entbehrlichkeit mit Datum vom 19.06.2012 festgestellt werden kann. Den Anträgen

der HPA-Hafenbahn auf Stilllegung und Rückbau wird in Kürze stattgegeben; dem Antrag auf Freistellung der Flächen ebenfalls."

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Inzwischen sind alle genannten Flächen bestandskräftig von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt.

2.2.2 Bestand Abschnitt II, Seite 20

Das Widerlager und die Treppenanlage nördlich der Freihafenelbbrücke sind unseres Wissens nach als erkanntes Denkmal registriert.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Hinweis wird aufgenommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.3.2 Berücksichtigung Planungen Dritter

Die verwendeten Planunterlagen sind nicht aktuell. Die aktuellen Plangenehmigungsunterlagen für die Versmannstraße Ost datieren vom April 2012 und sind zugrunde zu legen. Die Planung wird voraussichtlich nach Eingang der Stellungnahmen fortgeschrieben.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Inzwischen liegt eine Plangenehmigung für den Ausbau der Versmannstraße Ost mit Datum vom 21.12.2012 vor. Dort wird die Lösung der von den Beteiligten angesprochenen Konflikte zwischen Straßen- und U-Bahnplanung nahezu vollständig der Bauausführungsplanung überlassen. Das betrifft z.B. die gegenseitige Anpassung an Planungsfortschreibungen, die Dimensionierung der U-Bahnanlagen zur Lastaufnahme aus der Geländeaufhöhung, Baumstandorte oder die Verkehrsführung in der Bauzeit.

Seite 21

Der Rückbau vorhandener Infrastruktur und des Baum- und Grünbestands erfolgt im Zuge der Herstellung der Versmannstraße ausschließlich in den Bereichen, die von der Baumaßnahme Versmannstraße betroffen sind. Sofern durch die U4-Maßnahme darüber hinaus gehende Flächen in Anspruch genommen werden, muss auch der Rückbau des entsprechenden Bestandes durch die Maßnahme U4 erfolgen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Berücksichtigt wurde der vorliegende Stand VS/Ost vom Dezember 2011.

Dieser Planungsstand entspricht der Forderung unter Pkt. 2 der Synopse.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Dieser Beschluss ermächtigt zum Rückbau vorhandener Infrastruktur und der Beseitigung etwa vorhandenen Baum- und Grünbestandes, soweit das für das Vorhaben erforderlich ist. Durch wen dieser Rückbau und die Beseitigung erfolgen oder wer dafür die Kosten trägt, wird durch diesen Beschluss nicht entschieden.

Der HOCHBAHN werden keine Pflichten auferlegt, beseitigte Infrastrukturanlagen wieder herzustellen, obwohl z.B. die bauzeitliche Beseitigung der Versmannstraße üblicherweise mit einer Wiederherstellungsverpflichtung oder ähnlichen notwendigen Folgemaßnahmen einhergehen würde. Allerdings könnte der HOCHBAHN keine Anhebung der Versmannstraße auf hochwassergeschütztes Niveau abverlangt werden. Dementsprechend ist die Wiederherstel-

lung der Versmannstraße in geänderter Form auch Gegenstand eines eigenständigen Plangenehmigungsverfahrens gewesen und muss nicht in diesem Beschluss geregelt werden. Das betrifft auch die Frage, ob und welche Beteiligten für den Neubau der Versmannstraße welche Kosten zu tragen haben.

3.2 Rechtecktunnel:

Die aufgeführte Geländeoberkante von 8,30 müNN stellt ein theoretisches Mindestmaß dar. Die tatsächliche Straßenoberkante liegt deutlich höher (beachte Querschnitte aus Plangenehmigungsunterlagen Versmannstraße Ost).

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Straßendeckenhöhen gemäß vorliegender Planung von Dezember 2011 werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

Im direkten Bereich der Unterquerung westlich der Baakenwerder Straße sind im Flachbereich des Tunnelabschnittes Baumstandorte vorgesehen. Das Bauwerk ist durch geeignete Maßnahmen gegen wurzelbedingte Schäden zu schützen. Auf die Baumstandorte kann nicht verzichtet werden, da diese wesentliche Elemente der stadträumlichen Gestaltung der großen Einfahrtsachse Versmannstraße darstellen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Eine Beeinträchtigung der U-Bahn-Anlagen durch Baumstandorte ist zu vermeiden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Straßenplanung sieht Baumstandorte über der Tunneldecke vor. Die Plangenehmigung für die Versmannstraße-Ost regelt dazu: „Geplante Baumstandorte im Bereich des Tunnelbauwerkes sind mit der HOCHBAHN abzustimmen. Bei Erfordernis sind geeignete Schutzmaßnahmen im Wurzelbereich der Bäume vorzusehen." Das ist als Regelung ausreichend, so dass hierzu keine weitere Regelung in diesem Beschluss vorzunehmen ist. Jedenfalls erscheint die konstruktive Anpassung des Tunnelbauwerks an geplante Baumstandorte unverhältnismäßig.

Östlich der geplanten Baakenwerder Straße liegt die Oberkante der Tunneldecke nicht höher als + 6 Meter üNN. Ausweislich des Höhenplans wird die Versmannstraße-Ost im Bereich der genannten Baumstandorte eine Höhe zwischen 8,74 und 8,93 Meter haben. Nach gegenwärtiger Planung wird es also eine Überdeckung von mehr als 2,50 Meter geben, die es ermöglicht, einen ausreichenden Wurzelraum für die vorgesehenen Bäume zu schaffen.

Der streckenweise angeführte Verbau als Stahlspundwand ist uns nicht bekannt und konfligiert mit dem Ansatz der notwendigen Abschirmungen zu den Bahnanlagen der DB AG. Es wird angenommen, dass hier ein veralteter Planstand zitiert wird.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Der Baugrubenverbau wird gemäß statischer Anforderungen ausgebildet. Unter 3.2. heißt es hierzu „…voraussichtlich als massive Schlitzwand aus Stahlbeton und im weiteren Verlauf etwa als Stahlspundwand…".

Bei der Herstellung wird berücksichtigt, dass eine Beeinträchtigung der Eisenbahnanlagen nicht erfolgen darf. Weitergehende Maßnahmen liegen im Verantwortungsbereich der HCH.

Eine Abstimmung mit der DB AG wird angestrebt.

Dem Verbleib des Verbaus einschließlich der Aussteifungselemente im Boden kann nicht generell zugestimmt werden. Im Bereich der östlichen HafenCity (u. a. Großmarktbrücke) sind Leitungstrassen unterhalb von 2 Meter GOK geplant. Diese zukünftigen Trassen sind

frei von Bauteilen zu halten. Entsprechende Abstimmungen zwischen HCH und HOCHBAHN laufen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Dem pauschalen Verlangen, alle Hindernisse und verbleibende Baukörper derzeit und zukünftig ggf. zu entfernen, kann nicht nachgekommen werden.

Das Verlangen ist unverhältnismäßig.

Gemäß Abstimmung mit der HCH wird die HCH die entsprechende Anzahl und Lage der erforderlichen Leitungsquerungen verbindlich benennen.

Die HOCHBAHN wird bemüht sein, diese dann zu berücksichtigen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Wie schon im Beschluss vom 15.09.2006 ergeht keine Anordnung zur Schaffung unterirdischer Baufreiheit. Unbenommen ist dem Vorhabenträger oder Dritten allerdings, die vorgesehene Schlitzwand ganz oder teilweise weitergehend abzubrechen, als bisher vorgesehen, um so Öffnungen für Leitungen oder Bauwerke zu schaffen. Hierüber sind die Beteiligten im Gespräch. Einer weiträumigen Beseitigung der Schlitzwand bedarf es nicht. Es sind auch keine Planungen in ausreichendem Konkretisierungsgrad bekannt, die den Vorhabenträger zu dem begehrten weiträumigen Abbruch der Schlitzwand nötigen würde.

Sofern, wie beschrieben, Verkehre an die Verbaue herangeführt werden, sind diese auf die entsprechenden Anprall- und Verkehrslasten zu bemessen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Wird berücksichtigt.

3.3. Notausstiege Versmannstraße:

Die endgültige Lage des Notausganges vom Gleis 2 außerhalb der Straßenbegrenzungslinie bedarf der weiteren Abstimmung für den Fall, dass die Erdskulptur nicht zur Umsetzung kommt. Für den Fall, dass die Großmarktbrücke deutlich nach der Betriebsaufnahme der U4 realisiert wird, läge der Notausstieg vom Gleis 1 „mitten in der Fahrbahn“ der Versmannstraße. Hier ist ein Alternativszenario zu entwickeln und mit der Straßenplanung abzugleichen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Berücksichtigt wurde der vorliegende Stand VS/Ost von Dezember 2011.

Der potentielle Bau der Großmarktbrücke wurde berücksichtigt.

Die Lage des Notausstieges Gleis 1 ergibt sich aus den geometrischen Randbedingungen und ist nicht verschiebbar.

Ausstiegsöffnungen für Notausstiege müssen innerhalb der Straßenbegrenzungslinie liegen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Forderung ist nicht nachvollziehbar.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Nach dem Erläuterungsbericht liegt die Notausstiegsöffnung für Gleis 1 (nicht Gleis 2) im Bereich der „Erdskulptur“ außerhalb der Straßenbegrenzungslinie. Im Bauwerksverzeichnis heißt es dazu:

„Das Austrittsbauwerk für Gleis 2 liegt unterhalb der Großmarktbrücke im Grünstreifen zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen der Versmannstraße,

für Gleis 1 zwischen nördlicher Richtungsfahrbahn der Versmannstraße und DB Grenze."

Ob der Notausstieg innerhalb oder außerhalb der Straßenbegrenzungslinien liegt, ist für seine Funktion unerheblich, eine Lage in der Fahrbahn scheidet allerdings aus.

Legt man den Bebauungsplanentwurf HafenCity 11 zugrunde, so ist erkennbar, dass die geplante Verkehrsfläche unmittelbar an die Bahnanlagen anschließen soll. Die so genannte „Erdskulptur" würde also innerhalb der Verkehrsfläche liegen. Die „Erdskulptur" mag im gestalterischen Interesse der HCH oder der BSU liegen, dient aber ersichtlich nicht Verkehrszwecken. Dieses gestalterische Interesse überwiegt das Interesse der HOCHBAHN an einer gescheiten Lage der mindestens mittelbar Verkehrszwecken dienenden Notausstiegsbauwerke jedoch nicht. Dabei leuchtet es ein, dass angesichts der geringen Erdüberdeckung des Tunnels, die Notausstiegsbauwerke nur seitlich des Tunnels liegen können. Wenn das südliche Ausstiegsbauwerk im Mittelstreifen der Versmannstraße liegen soll, dann muss das nördliche Ausstiegsbauwerk entsprechend weiter nördlich und damit außerhalb der Straßenbegrenzungslinie liegen. Wenn das bedeutet, dass dadurch die Linie der „Erdskulptur" durchbrochen werden muss, so ist das kein Belang der so schwer wiegt, dass der HOCHBAHN aufwändige Umplanungen abverlangt werden müssten. Dabei stellt die Planfeststellungsbehörde klar, dass geringfügige Verschiebungen der Notausstiegsbauwerke zulässig sind, sofern die Technische Aufsichtsbehörde und die Feuerwehr damit einverstanden sind.

3.4 Trogbauwerk (Seite 28)

„Die Verbauten verbleiben im Boden." Siehe Hinweis zu 3.2.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 20

3.5 Brücke Zweibrückenstraße

Der erwähnte Vormontageplatz ist Gegenstand des Flächenkonzeptes für Baustelleneinrichtungen, welches einer einvernehmlichen Abstimmung bedarf, um die stadträumliche Entwicklung nicht unnötig zu behindern und eine möglichst gute und frühzeitige Einbindung der U4 in die zu entwickelnden Nachbarschaften darzustellen. Die HCH hat der HOCHBAHN eine entsprechende Unterlage zur Abstimmung übersandt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die in der Unterlage dargestellten BE-Flächen sind für die Durchführung der Baumaßnahme erforderlich.

Die Abstimmungen zu entsprechenden und geeigneten Alternativflächen laufen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.6 Brücke Nordufer

Es ist angestrebt, eine Beeinträchtigung der Kaimauer zu vermeiden. Die „BSH-Bucht" soll durch eine neue Kaiwandlinie geschlossen werden. Das bedeutet, dass die im Planfeststellungsantrag dargestellte Planung technisch nicht geeignet ist. Es ist kein eigenständiger Strompfeiler zu konzipieren, sondern ein Gründungselement, das im Verfüllkörper der BSH-Bucht integriert werden kann. Es ist notwendig, dass der Kaiwandabschnitt zwischen Freihafen Elbbrücke und Brückenpfeiler U-Bahn so umgestaltet wird, dass eine klare technische Schnittstelle zwischen Kaiwandabschnitt und U-Bahn-Bauteil geschaffen wird. Ebenso ist für

den westlichen Anschluss der neuen Kaiwand eine technische Planung auszuarbeiten, bei der diese Bauteilfuge so ausgebildet wird, dass die Kaiwand angeschlossen werden kann. Alle Berührungspunkte zur Kaiwand bedürfen der Zustimmung von HPA als späterem Eigentümer. Ebenfalls ist erkennbar, dass die in der Planung dargestellte Gründungsplatte unter dem eigentlichen Pfeiler heraussteht. Das ist zu vermeiden, da ansonsten Behinderungen und zusätzliche Kosten für die Kaiwandanschlüsse entstehen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Es liegt der HOCHBAHN keine entsprechende Planung vor. Gleichwohl die Info, dass dies Maßnahme angedacht ist.

Die Umgestaltung dieses Kaiwandabschnittes ist nicht Gegenstand der vorliegenden U-Bahn-Planung bzw. dieser Planfeststellungsunterlage.

Verweis auf Stellungnahme HPA

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Nach Auskunft der HCH ist die Verfüllung der so genannten BSH-Bucht vorgesehen und inzwischen auch bei der Planfeststellungsbehörde beantragt. HCH ging ursprünglich davon aus, dass diese Verfüllung nach der gegenwärtigen Planung der Haltestelle nicht möglich sei. Dem hält die HOCHBAHN entgegen, die Hafenbeckenverfüllung werde nach derzeitigem Stand berücksichtigt, sei im Plan allerdings noch nicht dargestellt, werde aber möglich sein. Ausweislich der Antragsunterlagen für die Verfüllung der BSH-Bucht sieht das auch die HCH inzwischen so.

Die Planungen der HOCHBAHN haben zutreffend die BSH-Bucht im bisherigen Zustand berücksichtigt. Sie ist vorhanden und eine Entscheidung über ihre Verfüllung ist bisher nicht getroffen. Die Verfüllung der BSH-Bucht ist auch keine Maßnahme, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens etwa als notwendige Folgemaßnahme des U-Bahnvorhabens anzuordnen wäre.

Das inzwischen anhängige Verfahren wegen der Verfüllung der BSH-Bucht zeigt auch, dass die Verfüllung trotz des U-Bahnvorhabens als möglich und genehmigungsfähig erachtet wird und dabei auch die Planung der HOCHBAHN-Anlagen nicht wesentlich geändert werden müsste, sondern ggf. Abstimmungen in der Bauausführungsplanungen zu erfolgen haben. Diese Abstimmungen können auch der Bauausführungsplanung überlassen bleiben, ohne dass die Planfeststellungsbehörde hier Entscheidungen zu treffen hätte.

3.7 Haltestelle Elbbrücken

Hinsichtlich der Aussagen zu den Zugänglichkeiten wird auf das gemeinsam abgestimmte Erschließungskonzept hingewiesen (siehe Anlage: Erschließungskonzept Haltestelle Elbbrücken, Argus/WK Consult: 21.06.2012). Bauhilfsmaßnahmen, wie Verbaue, sind vollständig aus dem Boden zu entfernen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Das Verlangen ist unverhältnismäßig, siehe auch Pkt. 20. Verbau verbleibt bis 2m unter GOK im Boden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Wegen der geforderten unterirdischen Baufreiheit wird auf S. 56 dieses Beschlusses verwiesen.

Wegen der Anschlüsse der Haltestelle an das öffentliche Wegenetz wird auf S. 51 verwiesen.

4.2 Hochwasserschutz

Die angenommene Mindesthöhe für hochwassergeschützte Flächen von + 7,50 m üNN ist veraltet. Gemäß einer Abstimmung zwischen HCH, LSBG und BSU wird für die östliche HafenCity eine Mindesthöhe für hochwassergeschützte Flächen von +8,30 m üNN, zzgl. der erforderlichen Höhen für Wellenschlag in Luvlagen, angenommen. Diese Höhenangabe ist theoretisch abgeleitet und stellt die jeweils tiefsten Punkte dar. Bedingt durch Quergefälle und Überhöhungen in den öffentlichen Wege- und Platzflächen ist das tatsächliche Höhenniveau gegenüber diesem Ansatz teilweise deutlich höher.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

+8.30 m ü.NN wird berücksichtigt.

5.1. Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme

Die dargestellten Flächeninanspruchnahmen für die Verlängerung der U4 sind bislang nicht abgestimmt (siehe Hinweis BE-Flächenkonzept). Der Nutzung der dargestellten Flächen kann nicht zugestimmt werden, da diese wichtige Stadtentwicklungsbelange blockieren. Die Grundinanspruchnahme ist in der dargestellten Form, insbesondere bzgl. der BE-Flächen und Verkehrsführung, nicht mit der HCH als Vertreterin des Sondervermögens „Stadt und Hafen“ abgestimmt. Die dargestellte Flächeninanspruchnahme verhindert die zeitgerechte städtebauliche Entwicklung der östlichen HafenCity. Eine einvernehmliche Abstimmung, einschließlich der Betrachtung auf der Zeitlinie, ist zwingend erforderlich. Ein entsprechender Vorschlag von verfügbaren Flächen und zugehörigen Zeiträumen für die Nutzung als BE-Flächen wurde der HOCHBAHN bereits vorgelegt. Wir fügen diese Unterlage wiederum als Anlage bei.

Die Regelung zu den angesprochenen Dienstbarkeiten bedarf der inhaltlichen Abstimmung. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Ausführungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die benachbarten Grundstücke einer angepassten Regelung bedürfen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 23

Es wird in Abstimmung mit der HCH angestrebt, dass zur Absicherung der U-Bahn-Anlagen und deren Betrieb persönlich beschränkte Dienstbarkeiten zu Lasten der an die U-Bahn angrenzenden Grundstücke bzw. deren jeweiligen Eigentümer in die betreffenden Grundbücher eingetragen werden.

Danach ist sicherzustellen, dass eine Gefährdung der U-Bahn-Anlagen und deren Betrieb ausgeschlossen werden. Etwaige Beeinträchtigungen aus dem Betrieb der U-Bahn und der Herstellung und Unterhaltung der Anlagen sind zu dulden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Wegen der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen wird auf Ziffer 1.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Darstellung des so genannten „Einwirkungsbereichs“ in den Planfeststellungsunterlagen hat keine konstitutive Wirkung für die Bebaubarkeit der benachbarten Grundstücke. Der Einwirkungsbereich umfasst den Raum, innerhalb dessen die Errichtung von neuen Anlagen und Gebäuden oder die Vornahme sonstiger Handlungen den Bestand und den Betrieb der Tunnelanlagen nach Auffassung der HOCHBAHN gefährden könnten. Im Einwirkungsbereich wird außerhalb der Flächen, für die Dienstbarkeiten bestellt werden, nicht in das Grundeigentum, insbesondere nicht in bestehende Baurechte eingegriffen. Vielmehr wird lediglich eine Zone dargestellt, innerhalb derer ein Einfluss auf die künftige Bebaubarkeit der Grundstücke gegeben sein kann. Unabhängig von der Bezeichnung als „Einwirkungsbereich“ ergeben sich solche Einflüsse

ggf. aus dem Bauordnungs- und Nachbarschaftsrecht. In der Sache weist also der „Einwirkungsbereich" nur darauf hin, zwischen der U-Bahnstrecke und möglichen neuen Bauwerken eine auch baurechtlich relevante Wechselbeziehung entstehen kann. Ob und wie das der Fall ist, bleibt aber der baurechtlichen Beurteilung der neuen Bauwerke überlassen.

Der „Einwirkungsbereich" wird daher nicht planfestgestellt und verdeutlicht nur den Bereich, innerhalb dessen nach Auffassung HOCHBAHN „die Errichtung von neuen Anlagen und Gebäuden oder die Vornahme sonstiger Handlungen den Bestand und den Betrieb der Tunnelanlagen gefährden" könnten. (EB S. 36)

Die HOCHBAHN strebt weiterhin die Eintragung von Dienstbarkeiten auf Nachbargrundstücken an. Im Erläuterungsbericht, S. 36, heißt es dazu,

„Es wird angestrebt, dass das Sondervermögen / die HafenCity Hamburg GmbH bei Verkäufen von Grundstücken im Nahbereich zur U-Bahn-Trasse Sondervermögen Stadt und Hafen Grunddienstbarkeit des Inhaltes in die betreffenden Grundbücher eintragen lässt, dass der Bau und die Unterhaltung der U-Bahn-Anlagen sowie der jeweilige U-Bahn-Betrieb von den zukünftigen Eigentümern nicht beeinträchtigt werden darf.

Emissionen/Immissionen aus der Herstellung, aus dem jeweiligen U-Bahn-Betrieb sowie aus Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten sind zu dulden. Gegebenenfalls sind durch den jeweiligen Eigentümer angrenzender Grundstücke bzw. Gebäude eigene Maßnahmen zur Emissionsreduzierung vorzusehen."

Dieser Beschluss enthält keine Regelungen zu dieser Frage. Die begehrten Dienstbarkeiten sind planfeststellungsrechtlich nicht erforderlich, weil die betroffenen Grundstücke nicht dauerhaft für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, gegenwärtig ohnehin der Freien und Hansestadt Hamburg gehören und die Regelungen der Dienstbarkeiten auch keine notwendigen Folgemaßnahmen im Sinne des § 74 HmbVwVfG sind. Ob und inwieweit sich öffentlich-rechtliche Beschränkungen für die betroffenen Grundstücke im Hinblick auf die U-Bahnanlage ergeben, kann der gesetzlichen Regelung, z.B. dem baurechtlichen Rücksichtnahmegebot, oder der freiwilligen Regelung durch den jetzigen Grundstückseigentümerin Freie und Hansestadt Hamburg überlassen bleiben.

5.2 Leitungen

Die Annahme, dass keine Betroffenheiten mit den geplanten Leitungstrassen besteht, ist nicht korrekt. Die bestehenden Gebäude entlang der Versmannstraße sind zwar weitgehend abgerissen, dennoch liegen hier in Betrieb befindliche Leitungen. Im Bereich der Haltestelle, insbesondere im Anschluss an den Afrikaterminal, liegt im Betrieb befindlicher Leitungsbestand, der Berücksichtigung finden muss.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Hinweis wird aufgenommen.

Es wird klargestellt, dass in der Planung der U4 auch die zukünftigen Leitungstrassen in den Quartieren Elbbrücken und Baakenhafen zu berücksichtigen sind.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Das pauschale Verlangen nach Berücksichtigung aller zukünftigen Leitungstrassen ist unverhältnismäßig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der HOCHBAHN an. Die Koordination der Baumaßnahmen kann auch im Hinblick auf zukünftige Leitungstrassen der Kommunikation zwischen HOCHBAHN und HCH überlassen bleiben.

Die Annahme, dass die HCH sämtliche Leitungen im Rahmen des Straßenbaus entfernt, ist nicht korrekt, da die Baubereiche von Straßenbau und U-Bahn-Bau flächenbezogen und zeitlich auseinander fallen. Die Maßnahme U4 hat dafür Sorge zu tragen, dass schleifende Leitungsüberlagerungen so abgebunden werden, dass keine Hohlräume oder Störkörper im Boden verbleiben. Notwendige Zwischenbetriebszustände müssen erhalten bleiben.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Leitungen innerhalb der Baugrube werden entfernt. Für die Leitungen außerhalb der Baugrube sehen wir uns nicht in der Pflicht, einen Ausbau oder eine Verfüllung vorzunehmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Wenn und soweit die HOCHBAHN mit ihren Vorhaben die Ursache dafür ist, dass betriebene Leitungen beseitigt oder anderweitig außer Betrieb genommen werden, so muss sichergestellt werden, dass wegen dieser Leitung auch außerhalb des Baubereichs keine erhöhte Gefahr entsteht. Solche Anlagenteile, die sich außerhalb der Baugrube befinden, sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu sichern. Eine Verpflichtung zur vollständigen Verfüllung der Anlagenteile, die sich außerhalb der Baugrube befinden, wird nicht gesehen. So wird z.B. in Ziff. 12 der DIN 1986-100 Entwässerungsanlagen für Gebäude und Grundstücke – Teil 100: Bestimmungen in Verbindung mit DIN EN 752 und DIN EN 12056 dargestellt, dass die Sicherung nicht mehr benutzter Entwässerungsanlagen dadurch vorgenommen werden kann, dass die Leitungen verschlossen werden.

5.3 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Der Begriff „Poller“ ist durch „Polder“ zu ersetzen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Der Hinweis wird aufgenommen.

Das Gelände des BSH ist vom Sondervermögen „Stadt und Hafen“ (SOV) an das BSH vermietet (siehe Anlage Lageplan). Die reguläre Kündigungsfrist für die von der Maßnahme U-Bahn benötigte Teilfläche A beträgt 33 Monate zum 30.06. eines Jahres. Mit Kündigung dieser Fläche ist der Vermieter verpflichtet, einen alternativen Zugang zur Pontonanlage von HPA zu sichern. Eine Kündigung seitens SOV wurde bislang nicht ausgesprochen. Bei fristgerechter Kündigung ist der Abbruch des baulichen Bestands (Gebäude und Polder) Sache des Mieters. Über eine vorzeitige Auflösung des Mietvertrags und Räumung des Geländes ist mit dem Mieter Einvernehmen herzustellen. Die Einbeziehung von Flächen, die mit der Pontonanalage von HPA belegt sind, ist mit HPA zu klären.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Seitens der HCH ist uns zugesagt worden, dass eine rechtzeitige Freimachung und zur Verfügungstellung der entsprechenden Flächen (d.h. Kündigung und Abbruch der BSH-Gebäude) von der HCH veranlasst wird und vor dem Baubeginn erfolgt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Mit diesem Beschluss wird nicht über den Zeitpunkt der Grundstücksinanspruchnahme oder die Modalitäten des vorübergehenden oder dauerhaften

Grunderwerbs entschieden. Die Entscheidung beschränkt sich auf die Feststellung, dass die Grundstücksinanspruchnahme aus Gründen des öffentlichen Wohls zugunsten des Vorhabens zulässig ist. Weitergehende Regelungen sind der Vereinbarung unter den Beteiligten oder der Entscheidung der Enteignungsbehörde überlassen.

5.6 Tiefbunker Zweibrückenstraße

Eine Entfernung des Bunkers durch das SoV ist nicht vorgesehen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass eine Entfernung durch das SoV erfolgt und gemäß Verkehrswegevertrag die Flächen der HOCHBAHN zur Verfügung gestellt werden.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Der Bunker ist inzwischen entfernt, so dass sich hier eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erübrigt.

5.7 EON

Inhaltlich keine Anmerkungen; der Flächennutzungsvertrag wurde bereits zu Ende 2012 gekündigt.

5.9 DB Netz AG

Der Einwirkungsbereich lt. Anlage 9 (Plan) reicht u.E. auch auf DB-Fläche, insofern ist die Aussage, „Gleisanlagen der DB .... werden nicht beeinträchtigt..." technisch abzustimmen.

Hinweis: Lt. Anlage 9 (Plan) wird ebenfalls das Betriebsgebäude des Schuppens 26 betroffen sein. Der Schuppen ist an Fa. Schwarze und Consorten GmbH vermietet. Evtl. Mietverhältnisse werden rechtzeitig vor Baubeginn beendet sein. Abbruchende für Schuppen und Betriebsgebäude ist derzeit auf 06/2013 terminiert.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Herstellung wird so geplant, dass eine Beeinträchtigung der Eisenbahnanlagen nicht erfolgt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Darstellung des so genannten „Einwirkungsbereichs" in den Planfeststellungsunterlagen hat keine konstitutive Wirkung für die Bebaubarkeit der benachbarten Grundstücke. Der Einwirkungsbereich umfasst den Raum, innerhalb dessen die Errichtung von neuen Anlagen und Gebäuden oder die Vornahme sonstiger Handlungen den Bestand und den Betrieb der Tunnelanlagen nach Auffassung der HOCHBAHN gefährden könnten. Im Einwirkungsbereich wird außerhalb der Flächen, für die Dienstbarkeiten bestellt werden, nicht in das Grundeigentum, insbesondere nicht in bestehende Baurechte eingegriffen. Vielmehr wird lediglich eine Zone dargestellt, innerhalb derer ein Einfluss auf die künftige Bebaubarkeit der Grundstücke gegeben sein kann. Unabhängig von der Bezeichnung als „Einwirkungsbereich" ergeben sich solche Einflüsse ggf. aus dem Bauordnungs- und Nachbarschaftsrecht. In der Sache weist also der „Einwirkungsbereich" nur darauf hin, zwischen der U-Bahnstrecke und möglichen neuen Bauwerken eine auch baurechtlich relevante Wechselbeziehung entstehen kann. Ob und wie das der Fall ist, bleibt aber der baurechtlichen Beurteilung der neuen Bauwerke überlassen.

Der „Einwirkungsbereich" wird daher nicht planfestgestellt und verdeutlicht nur den Bereich, innerhalb dessen nach Auffassung HOCHBAHN „die Errichtung von neuen Anlagen und Gebäuden oder die Vornahme sonstiger Handlun-

gen den Bestand und den Betrieb der Tunnelanlagen gefährden" könnten (EB S. 36).

5.10 Gleisanlagen der Hafenbahn

Dass die Gleisanlagen von den Nutzern entfernt werden, kann nicht bestätigt werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Es ist davon auszugehen, dass im Zuge der Freistellung der Eisenbahnanlagen sogleich deren Beseitigung beantragt und durchgeführt wird.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Mit diesem Beschluss wird nur über die Inanspruchnahme der Flächen entschieden, der eine eisenbahnrechtliche Widmung nicht mehr entgegensteht. Der Beschluss entscheidet nicht darüber, ob noch jemand anderes als die HOCHBAHN berechtigt oder verpflichtet ist, die Gleise zu entfernen hat oder dafür die Kosten zu tragen. Soweit bekannt, sind die Gleise inzwischen im Übrigen entfernt,.

6. Durchführung der Maßnahme

6.1 Allgemeines

Die aufgezeigte Reihenfolge, beginnend von Osten nach Westen, kann nicht bestätigt werden, da sie dem derzeitigen Abstimmungsstand widerspricht.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Der Bauablauf entspricht nach hiesiger Auffassung den bisherigen Abstimmungen. Es ist nicht ersichtlich, warum die betreffende Reihenfolge nicht bestätigt wird.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

In der weiteren Erörterung zwischen den Beteiligten ergab sich, dass der Bauablauf wohl abgestimmt werden könne. Einer Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde bedarf es daher schon aus diesem Grunde nicht. 6.2.2 Abschnitt II, Trog- und Haltestelle

Bauphase III: Tiefgründungen

Vom Einsatz von Rammgeräten ist abzuraten, da die vorhandenen Weichschichten auf die eingebrachte Energie mit Kornumlagerungsprozessen reagieren können. Diese führen zu unkontrollierten Setzungen im Bereich der benachbarten Straßenkörper.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Bedenken sind nach Aussage des Bodengutachters unbegründet, da in feinkörnigen kohäsiven organischen Weichschichten keine Kornumlagerungen durch Rammerschütterungen auftreten können. Setzungen ergeben sich bei diesen Böden nur durch Aufbringen einer kontinuierlich wirkenden Auflast, wie z. B. die planmäßigen Vorbelastungen der Straßenkörper im Bereich der HafenCity. (gemäß E-Mail Steinfeld und Partner, Hr. Bienert, 22.08.12)

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Entscheidung über das zulässige Bauverfahren. Selbstverständlich dürfen keine Bauverfahren gewählt werden, die mit Gefahren für benachbarte Grundstücke oder Bauwerke verbunden sind. Vor diesem Hintergrund hat die HOCHBAHN im Mai 2013 ein Beweissicherungskonzept vorgelegt. Danach erfolgt eine optische Beweissicherung durch Begehung sämtlicher Bauwerke im Beweissicherungsbereich vor Baubeginn. Dabei werden alle vorhandenen Risse, Feuchtigkeits- und andere bautechnisch

relevante Schäden aufgenommen. Der Befund wird protokolliert und durch Fotografien belegt.

Neben der laufenden Bauvermessung werden gemäß Zusage der HOCHBAHN bei der Bauausführung zusätzlich Messungen zur Kontrolle der Standsicherheit, zur Erfassung eventueller Geländeverformungen und zur Registrierung von Einwirkungen auf benachbarte Bauwerke und Umwelt durchgeführt werden. Es werden geodätische und geotechnische Verfahren eingesetzt.

Diese Vorkehrungen sind ausreichend, um etwa bestehende Gefahren für Grundstücke und Bauwerke erkennen zu können. Dieser Beschluss ermächtigt jedenfalls nicht dazu, durch die Bauausführung fremde Grundstücke oder Bauwerke zu beschädigen.

6.3.1 Abschnitt I, Tunnel

Die erwähnte Nutzung der Versmannstraße in Richtung Osten kann nicht zugrunde gelegt werden, da die Straße durch die Maßnahme der HCH entfernt und der Verkehr großräumig umgeleitet wird.

Seite 41- Siehe Anmerkung zu Pkt. 5.1

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Sofern eine großräumige Umfahrung rechtzeitig von der HCH hergestellt und in Betrieb genommen wird, kann auf die in der Planfeststellungsunterlage dargestellte Verkehrsführung verzichtet werden.

6.4 Provisorische Verkehrsführung

Das dargestellte Verkehrskonzept für die provisorische Verkehrsführung findet insgesamt nicht die Zustimmung der HCH, da hierdurch die hochbauliche Entwicklung der Baufelder entlang der Versmannstraße in erheblichem Umfang blockiert und damit auch die stadträumliche Integration der U4 (alt) und der Haltestelle HafenCity Universität in die entstehende Bebauung massiv beeinträchtigt wird. Ziel ist es, die Verkehre der Versmannstraße über eine provisorische Verkehrsführung über den Afrikaterminal zu führen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 36

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird wie beantragt festgestellt. Abweichungen von der geplanten Verkehrsführung sind aber zulässig und geboten, sofern diese im Einvernehmen mit der HCH und den zuständigen Behörden getroffen werden und Dritte nicht betroffen sind. Wenn eine Verkehrsführung über die Baakenhafenbrücke und die Kirchenpauerstraße möglich ist, ist diese Verbindung auch zu nutzen, um entbehrlich werdende Flächen entlang des Versmannkais für die bauliche Entwicklung der HafenCity möglichst frühzeitig freizugeben.

6.5 Entsorgungskonzept

6.5.1 Grundsätzliches

Die dargestellten Zwischenlagerflächen für den anfallenden Boden stehen bereichsweise nicht zur Verfügung. Auch in diesem Zusammenhang wird auf das notwendige BE-Flächenkonzept hingewiesen, so dass Blockaden von Investorenbaufeldern an Prioritätsstandorten vermieden werden. Nicht wieder verwendeter Boden ist abzufahren, um unnötige Flächenbedarfe zu reduzieren. Sofern Halden aufgesetzt werden, ist zu verhindern, dass Schadstoffe, z.B. durch Abregnen, in die Grundstücksflächen gelangen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Ohne ausreichende Zwischenlagerflächen ist die Herstellung der U4 nicht möglich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

6.5.4 Entsorgungslogistik

Es wird darauf hingewiesen, dass die wasserseitige Zufahrt zum Baakenhafen, beginnend mit dem Bau der Brücke Baakenhafen West ab August 2012, voll gesperrt wird. Nach Fertigstellung der Brücke ab Mitte 2013 besteht eine Höhenbeschränkung von 7,50 m üNN. Zwischenzeitliche Transporte sind möglich, bedürfen jedoch der Abstimmung mit dem Bauunternehmen für die Brücke Baakenhafen West. Eine Öffnung der Brücke während der Bauphase der U4 ist nicht möglich, da sie bis 2017 die einzige hochwassergeschützte Verbindung für die Baufelder und die fertig gestellten Bauten ist und bis Mitte 2015 noch den gesamten Umleitungsverkehr der gesperrten Versmannstraße aufnehmen wird.

7.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Die Auswirkungen der Maßnahme Versmannstraße Ost sind im LBP des Plangenehmigungsantrages dargestellt. Der LBP zur Verlängerung der U4 geht von einem weitgehenden Erhalt des Bestands, insbesondere der Bäume, aus. Diese Aussage ist nicht ausreichend abgestimmt auf die geplanten Maßnahmen zur Versmannstraße Ost. Insbesondere in Bezug auf die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine Abstimmung auf die Maßnahme Versmannstraße Ost erforderlich (siehe auch Anmerkungen zu Anlage 12).

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Ein weitgehender Erhalt des derzeit noch verbliebenen Baumbestandes ist angestrebt.

Sofern dieser aus anderen Gründen zu entfernen ist oder bereits wurde, betrifft dies nicht die Maßnahmen der HOCHBAHN.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

7.3 Schall

Nach Verlassen des Tunnels liegen die U-Bahn Gleise ansteigend bis auf Höhe des zukünftigen Erdgeschosses der angrenzenden Bebauung. In der Planfeststellungsunterlage ist in diesem Bereich lediglich ein Geländer vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass die Lärmemissionen der U4 und der anderen Verkehrsträger zu einer erheblichen Beeinträchtigung an den Arbeitsplätzen und in den Freiräumen führt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die gesetzlichen Vorgaben zum Schall- und Erschütterungsschutz werden eingehalten, ergänzend verweisen wir auf die zugehörigen Gutachten.

Der Hinweis, dass entlang der Versmannstraße überwiegend Büro- und Geschäftsbebauung erfolgt, ist richtig. Dennoch müssen bei der gesamtheitlichen, schallschutztechnischen Betrachtung auch der öffentliche Raum sowie die privaten Freiflächen betrachtet werden. Gerade zwischen den Gebäuden entstehen hochwertige Aufenthaltsflächen, deren Nutzung bei sehr hohen Schallbelastungen in Frage gestellt wird. Es muss die Möglichkeit erhalten bleiben, einen Schallschutz anzuordnen, welcher gesamtheitliche Schutzwirkung gegenüber dem Lärm von U-Bahn, Straße und den Bahnanlagen der DB entfalten kann. Da die U4 die „Innenseite“ gegenüber den zu schützenden Bereichen einnimmt, ist der Schallschutz, auch wenn nicht von ihr direkt verursacht, räumlich im Zusammenhang mit der U4 einzuplanen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die HOCHBAHN ist bereit, die Möglichkeit in Abhängigkeit von der Wand zu prüfen.

Die HOCHBAHN sieht sich allerdings nicht in der Verantwortung, eine solche Wand zu erstellen.

Auch wenn noch keine qualifizierten B-Pläne vorliegen, lassen sich ausreichende Anforderungen an den Geräusch-Immissionsschutz aus dem aktuellen Masterplan und den ihm zu Grunde liegenden Nutzungen und deren Verteilung ableiten. Diese sind bei der U4-Planung zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die gesetzlichen Vorgaben zum Schall- und Erschütterungsschutz werden eingehalten, ergänzend verweisen wir auf die zugehörigen Gutachten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Im Hinblick auf die Schallauswirkungen des Vorhabens ist auf § 41 BImSchG und die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu verweisen. Deren Anwendung hat zur Folge, dass besondere Lärmschutzvorkehrungen nicht zu treffen sind, weil die Gebiete, deren Schutz die HCH fordert, zurzeit Hafengebiet sind und daher keinen besonderen Lärmschutz erfordern. Im Übrigen wird auf die Lärmtechnische Untersuchung verwiesen.

Das bedeutet nicht, dass ein zusätzlicher Lärmschutz für die hier vorgesehenen Nutzungen nicht sinnvoll oder zulässig wäre. Solche Lärmschutzmaßnahmen können der HOCHBAHN aber nicht verpflichtend aufgetragen werden, weil die rechtlichen Mindeststandards des Lärmschutzes beachtet werden. Einvernehmliche Regelungen über Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder an den künftigen Immissionsorten sind weiterhin möglich. Solche Anlagen müssen auch nicht notwendig Straßenbahnbetriebsanlagen im Sinne des PBefG sein, sondern könnten ggf. auch als Anlagen z.B. nach der Hamburgischen Bauordnung möglich sein. Sollte dafür wegen baulicher Änderungen des Vorhabens auch eine Änderung dieses Beschlusses erforderlich sein, müsste diese Änderung allerdings von der HOCHBAHN zuvor beantragt werden.

7.4 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Entsprechend der Vereinbarung für die westliche und zentrale HafenCity, sollen auch hier die Grenzwerte von 27 dB(A) für Wohnbebauung und 35 dB(A) für Büronutzung eingehalten werden. Die zugehörige Vereinbarung zwischen HOCHBAHN und HCH (FHH SoV) aus Dezember 2009 soll ebenfalls Anwendung finden. Die dort enthaltene Kostenregelung bedarf ggf. der Anpassung.

Die genauen Maßnahmen zum Erschütterungsschutz sind zu definieren und als obligatorische Maßnahme der U4 zu realisieren.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Siehe bitte entsprechendes Gutachten.

Es soll eine Vereinbarung dahingehend abgeschlossen werden, dass durch den Einbau von Unterschottermatten in konkreten Bereichen mit bekannten geplanten Bebauungen die Einhaltung der genannten Werte von 27 bzw. 35 db(A) angestrebt wird.

Eine Gewähr wird vom Vorhabensträger allerdings – wie in der Vereinbarung aus 2009 – nicht übernommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

8 Beweissicherungen

Es wird auf die besondere Sensibilität der Anlagen der Deutschen Bahn AG hingewiesen. Im Rahmen der technischen Abstimmung wurde verabredet, ein frühzeitiges Messprogramm zu beginnen. Im Auftrag der HCH sind erste Messungen an den Gleisanlagen bereits im Mai 2012 durch die HCH vorgenommen worden. Eine langfristige Betrachtung und Integration der Beweissicherungsdaten ist notwendig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Entscheidung über zulässige Bauverfahren. Selbstverständlich dürfen keine Bauverfahren gewählt werden, die mit Gefahren für benachbarte Grundstücke oder Bauwerke verbunden sind. Vor diesem Hintergrund hat die HOCHBAHN im Mai 2013 ein Beweissicherungskonzept vorgelegt. Danach erfolgt eine optische Beweissicherung durch Begehung sämtlicher Bauwerke im Beweissicherungsbereich vor Baubeginn. Dabei werden alle vorhandenen Risse, Feuchtigkeits- und andere bautechnisch relevante Schäden aufgenommen. Der Befund wird protokolliert und durch Fotografien belegt.

Neben der laufenden Bauvermessung werden gemäß Zusage der HOCHBAHN bei der Bauausführung zusätzlich Messungen zur Kontrolle der Standsicherheit, zur Erfassung eventueller Geländeverformungen und zur Registrierung von Einwirkungen auf benachbarte Bauwerke und Umwelt durchgeführt werden. Es werden geodätische und geotechnische Verfahren eingesetzt.

Diese Vorkehrungen sind ausreichend, um etwa bestehende Gefahren für Grundstücke und Bauwerke erkennen zu können. Dieser Beschluss ermächtigt jedenfalls nicht dazu, durch die Bauausführung fremden Grundstücke oder Bauwerke zu beschädigen.

Anlage 04

Alle überflurbenötigten Einbauteile (z. B. Löschwassereinspeisungsschrank) bedürfen der Abstimmung in der Ausführungsplanung und sind auf die verkehrlichen und freiraumplanerischen Belange der HafenCity abzustellen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Zum Notausstieg s. bitte Pkt. 21.

Hinsichtlich der weiteren Einbauteile werden unter Berücksichtigung der U-Bahn-spezifischen Anforderungen mit der HCH Abstimmungen erfolgen.

Lageplan:

Die im Lageplan dargestellte Rampenentwässerung sowie die Betriebstreppe liegen im zukünftigen Baugrundstück. Sie muss nach Norden verschoben werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Hinweis wird bei den weiteren Planungen berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Plan ist in Bezug auf die Rampenentwässerung und die Betriebstreppe entsprechend geändert worden.

Die dargestellte Planung der Versmannstraße Ost entspricht nicht der aktuellen Plangenehmigungsunterlage (siehe oben).

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 19

Die im Lageplan dargestellte Planung der Brücke Zweibrückenstraße entspricht nicht dem aktuellen Planungsstand.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

nicht relevant

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

HCH hat mitgeteilt, dass sich hier kein Konflikt ergibt. Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist daher nicht nötig.

Anlage 06 – Längsschnitt

Die geplante GOK ist mit ≥8.30 müNN angegeben. Das widerspricht den Ausführungen im Erläuterungsbericht (bezogen auf die angegebenen Höhen siehe unsere Anmerkungen oben). Die Planhöhen der Versmannstraße Ost sind bei der statisch-konstruktiven Bemessung des U-Bahn-Bauwerks (Höhe der Auflasten) und der Baugrubenbemessung zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Straßendeckenhöhen gemäß vorliegender Planung von Dezember 2011 werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Es wird vorsorglich angeordnet, dass das Tunnelbauwerk alle endgültigen und in der Bauzeit vernünftigerweise zu erwartenden und einer abgestimmten Planung entsprechenden Lastfälle wegen der Anhebung der Versmannstraße aufzufangen geeignet sein muss. Konkretisierungen können der Vereinbarung zwischen HCH und HOCHBAHN überlassen bleiben.

Anlage 07 Querschnitte

Regelquerschnitte:

Der Regelquerschnitt im Trogbereich weist rechts keine Absturzsicherung auf. Eine entsprechende Einrichtung zur Versmannstraße sowie auch zu den Baugrundstücken östlich ist notwendig. Es ist davon auszugehen, dass diese Bereiche auch befahrbar sind und daraufhin zu bemessen sind.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Wird bei der weiteren Planung sofern erforderlich berücksichtigt.

Querschnitte 5 und 6:

Im Querschnitt 6 ist in Richtung der Baugrundstücke nur ein Geländer dargestellt. Es wird auf die bereits hingewiesene Problematik zum Schallschutz und die Möglichkeit zur Anordnung eines Schallschutzes verwiesen. Gleiches gilt für den Querschnitt 5.

Die Ansichtsflächen der Betonwände für das Rampenbauwerk im Übergang zur Haltestelle sollten genauer dargestellt werden, insbesondere die Qualität der Oberflächenbeschaffenheit. Aufgrund der großen Ansichtsfläche sollten hier über gestaltete Oberflächen oder aber Begrünungen Aussagen getroffen werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 41

Wenn seitens der HCH eine besondere Gestaltung gewünscht wird, ist dies ggf. gegen eine Kostenübernahme möglich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Zu Gestaltungsfragen trifft dieser Beschluss keine Regelungen. Sie können der Bauausführung überlassen bleiben.

Querschnitte 7, 8, 9, 10:

Die in den Querschnitten dargestellten Anker des Baugrubenverbaus liegen in den Baugrundstücken unterhalb der Kaiwandkonstruktion sowie unterhalb des Straßenkörpers. Entsprechende Wechselwirkungen, insbesondere die Schlechterstellung der Baufelder, bedürfen der Abstimmung. Dauerhaften Ankern wird nicht zugestimmt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Es sind lediglich im Bereich der Haltestelle temporäre Verankerungen gemäß eingereichter Planung vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die HCH hat mitgeteilt, dass ein Verfahren abgestimmt werden soll, mit dem die Anker gezogen werden können, wenn sie nicht mehr benötigt werden (im Bereich westlich des Knotens Baakenstraße). Dies betreffe die Anker, die auf künftig zu bebauenden Grundstücken liegen. Anker im Bereich von Straßenflächen seien eher unproblematisch. Für den Bereich westlich der Haltestelle müsse dies ebenfalls noch geprüft werden.

Die HOCHBAHN hat ihrerseits mitgeteilt, dass eine vollständige Beseitigung von Ankern u.U. auf technische Schwierigkeiten stoßen kann. Das betreffe insbesondere die Verpresskörper aus Beton, die ggf. im Boden bleiben müssten, aber für spätere Baumaßnahmen keine übermäßigen Hindernisse darstellten.

Vor diesem Hintergrund ordnet die Planfeststellungsbehörde an, dass solche Anker, die in Grundstücke außerhalb der vorgesehenen Straßengrundstücke einbinden, nach Eintritt ihrer Funktionslosigkeit auf Verlangen des Grundstückseigentümers zu entfernen sind. Ihre Lage ist zu dokumentieren. Verpresskörper können im Boden verbleiben, wenn ihre Beseitigung nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich wäre.

Anlage 08 Bauwerkspläne

Bauwerksplan Haltestelle:

Die geplante Beckenverfüllung der BSH-Bucht ist nicht dargestellt. Entsprechende Wechselwirkungen und Anpassungsnotwendigkeiten s. o..

Beim Haltestellenbauwerk ist es notwendig, die Grenzlinie zwischen den Bauwerken der Haltestelle und den angrenzenden Investorenbebauungen genau zu definieren. Mit der Definition einer solchen Grenzlinie muss eine Investorenbebauung mit zwei Tiefgaragengeschossen bis zu einer Höhenquote von – 6,00m +NN Meter ohne technische Behinderungen und zusätzliche wirtschaftliche Lasten möglich sein. Hinweis auf Längsschnitt. Die hier dargestellte Gründung des Trogs unmittelbar vor der Haltestelle setzt oberhalb dieses Aushubniveaus ab. Es ist sicher zu stellen, dass ein investorenseitiger Verbau ohne Mehraufwendungen möglich bleibt.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 5

Gefährdungen und Beeinträchtigungen der U-Bahn-Anlagen müssen seitens der Bauherren von benachbarten Baumaßnahmen ausgeschlossen werden.

Forderung ist unverhältnismäßig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Forderung der HCH ist insoweit nachvollziehbar, als das Vorhaben der HOCHBAHN die zulässige Bebauung der Nachbargrundstücke nicht vereiteln oder übermäßig erschweren darf. Allerdings sind Erschwernisse durch das Vorhandensein von Bauwerken auf dem Nachbargrundstücken grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen. So ist die Lage auch hier, schon weil Lage, Art und Maß der zulässigen Bebauung in unmittelbarer Nachbarschaft des Vorhabens noch nicht verbindlich festgelegt sind. Daher ist zum einen zurzeit nicht erkennbar, dass das Vorhaben überhaupt zu Erschwernissen führt und zum anderen besteht auch die Möglichkeit, etwa durch Ausweisungen in einem Bebauungsplan Lage, Art und Maß der Bebauung so festzulegen, dass Konflikte mit der U-Bahnanlage vermieden werden. Auch insoweit sind konfliktreduzierende Vereinbarungen unter den Beteiligten zulässig, so dass es insoweit keiner Anordnung vonseiten der Planfeststellungsbehörde bedarf.

Anlage 09 – Grunderwerbsplan

Die Nr. 15, 17, 21 sind nicht verfügbar, da sie für die zeitgerechte städtebauliche Entwicklung der HafenCity benötigt werden. Geplante Flächennutzungen bedürfen der Abstimmung, da die geplanten Belegungen zu weitreichenden Entwicklungsblockaden der östlichen HafenCity führen würden und zu einer zeitlich völlig unzureichenden Integration der U4 in eine Bebauung bei Betriebsaufnahme (s.o.).

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Nutzung der genannten Flächen ist zwingend für die Herstellung der U4 erforderlich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Anlage 10 Leitungs- und Sielpläne:

Die Erschließungsnotwendigkeiten der Leitungsträger bedürfen noch der Abstimmung im Einzelnen. Der Bezug ausschließlich auf den heutigen Leitungsbestand ist nicht ausreichend, da die zukünftigen, noch notwendigen Leitungstrassen in der Planung Berücksichtigung finden müssen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 8

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Soweit das Vorhaben vorhandene Versorgungsleitungen betrifft, sind ggf. notwendige Folgemaßnahmen zu treffen. Eine Berücksichtigung künftiger Erschließungsnotwendigkeiten zu Lasten der HOCHBAHN wird nicht angeordnet, sondern der Kommunikation unter den Beteiligten überlassen.

Zu Systemflucht- und Rettungswege/Notausstiege:

Die im Plan dargestellte Betriebstreppe liegt im Hochbaugrundstück und muss verlegt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Plan ist inzwischen in Bezug auf die Betriebstreppe geändert.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 44

Anlage 12 – landschaftspflegerischer Begleitplan:

Die unter 6.1 Tiere/Pflanzen als Ausgleichsmaßnahme vorgeschlagenen Neupflanzungen sind grundsätzlich zustimmungsfähig. Die Baumart muss sich jedoch nach dem Bepflanzungsleitplan der HCH richten. Die Empfehlungen für die Neupflanzungen der Straßenbäume als Ausgleich sind nicht auf den Baummasterplan der HafenCity und die Plangenehmigungsunterlagen zur Versmannstraße Ost abgestimmt. Die zur Diskussion stehenden Bäume für die Versmannstraße reduzieren sich auf die Arten Platanus acerifolia bzw. Tilia cordata. Die Festlegung der Pflanzenart und die Verortung können nur in Abstimmung mit der HCH erfolgen. Um Missverständnisse zu vermeiden, weisen wir darauf hin, dass unter einer Neupflanzung die vollständige Herstellung eines neuen Baumquartieres, einschließlich Wurzelraumherstellung und Bepflanzung, nach Planungsvorgabe der HCH als Vertreterin des Wegebaulastträgers zu verstehen ist. Die beschriebene Herstellung der Pflanzstandorte im Rahmen der Ausführung der Versmannstraße ist zustimmungsfähig. Eine Zustimmung der Behörden liegt noch nicht vor. Ggf. sind Anpassungen erforderlich.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Ausgleichsmaßnahmen werden im Zuge der Ausführungsplanung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (NR 3) sowie dem Bezirksamt Mitte/ NR abgestimmt.

Art und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen richten sich nach den Anforderungen des LBP.

Zusatzmaßnahmen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der HOCHBAHN!

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Anlage 15 – Schalltechnisches Gutachten

Bei der Betrachtung der schallschutztechnischen Auswirkungen ist primär die Wechselwirkung mit den Gebäuden zu betrachten. Die Stellungnahme zum Gutachten fügen wir separat bei. Da die Flächen zwischen den Gebäuden und auch die angrenzenden Nebenflächen der Baakenwerder Straße und auch die angrenzenden Wegeflächen von entscheidender Bedeutung für die stadträumliche Qualität sein werden, sind ergänzend ebenfalls die Wechselwirkung bzw. die Auswirkungen zu diesen Flächen zu betrachten (siehe auch Anmerkungen zu 7.3).

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die gesetzlichen Vorgaben zum Schall- und Erschütterungsschutz werden eingehalten, ergänzend verweisen wir auf die zugehörigen Gutachten.

Im Schalltechnischen Gutachten wurde eine Bebauung berücksichtigt.

Eine rechtliche Verpflichtung hierzu besteht nicht.

Die Veränderung der städtebaulichen Figur durch die Verfüllung BSH-Gelände (Knickvariante) sollte in der schallschutztechnischen Betrachtung nachgeführt werden, da gerade der Südbereich dieses Gebäudes für Wohnnutzung bedeutsam ist.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Keine hinreichend gefestigte Planung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf die Ausführungen auf S. 66 wird verwiesen.

Anlage 16 – Erschütterungstechnische Untersuchung:

(s.o.) Wir gehen davon aus, dass im Zuge der Herstellung der U4 durch den Maßnahmenträger entsprechende Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte von 27 dB(A) für Wohnen und 35 dB(A) für Büronutzung umgesetzt werden.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 42

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf Ziffer 1.4.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Anlage 23 – Verkehrsführung während der Bauzeit:

Die in den beigefügten Planunterlagen (Bauphase I – III) dargestellten Unterlagen sind nicht zustimmungsfähig. Es wird auf die Anmerkung zum Erläuterungsbericht verwiesen.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

s. Pkt. 36

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf die Ausführungen auf S. 64 wird verwiesen.

Im Rahmen der Planung der Weiterführung der U4 ist eine Arbeitsgruppe zwischen HOCHBAHN, BWVI, BSU und HCH eingerichtet. Viele der angesprochenen technischen Konfliktpunkte haben bereits einen weiterentwickelten Planungsstand erreicht. Vor dem Hintergrund des Planfeststellungsverfahrens haben wir zu den im Antrag dargestellten Unterlagen Stellung bezogen. Im Rahmen der Planungsbearbeitung wurden hier von der HOCHBAHN und der HCH zu vielen Punkten bereits zustimmungsfähige Lösungen erarbeitet. Wir gehen davon aus, dass diese zeitnah im Planfeststellungsverfahren verbindlich integriert werden. Für Erläuterungen stehen wir zur Verfügung.

Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Allgemeine Anmerkungen

3 Umweltverträglichkeit

3.1 Verfahren

Gemäß §§ 3 UVPG ff. i.V.m. Ziff. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG ist für den Bau einer U-Bahn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c UVPG durchzuführen. Im Einvernehmen mit der Vorhabenträgerin unterwirft die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben aber von vornherein einer Umweltverträglichkeitsprüfung, ohne dem eine Vorprüfung voranzustellen.

3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

3.2.1 Grundlagen

Die Planfeststellungsbehörde stellt nachstehend die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG zusammenfassend dar. Dabei stützt sich die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen auf die Planunterlagen des Vorhabenträgers (Unterlage 14), aber auch auf die Stellungnahmen, die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens eingegangen sind. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen führen dazu, dass die zu deren Vermeidung und Minderung vorgesehenen Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans durchzuführen sind und ggf. eine Ausgleichsabgabe gemäß Ziffer 1.4.14 dieses Beschlusses zu zahlen ist. Unter dieser Voraussetzung kommt die Planfeststellungsbehörde auch unter Abwägung der Umweltauswirkungen zu der Auffassung, dass das Vorhaben zugelassen werden kann.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung führt daher zu dem Ergebnis, dass die Umwelteinwirkungen des Vorhabens bei Einhaltung der zugesagten oder angeordneten Vermeidungs-, Minderungs- Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen der Zulassung des Vorhabens nicht im Wege stehen.

3.2.2 Beschreibung / Beurteilung der Auswirkungen

3.2.2.1 Schutzgut Menschen

Das Untersuchungsgebiet stellt sich als Gewerbe- und Industriegebiet dar und ist hinsichtlich des Schutzgutes Mensch somit überwiegend als gering empfindlich einzustufen. Zu den denkbaren Beeinträchtigungen gehören insbesondere Lärm, Erschütterungen, Schadstoffeinwirkungen und sonstige Immissionen. Durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sowie derzeitigen Bautätigkeiten weisen die Siedlungsflächen bereits jetzt eine erhebliche Lärmvorbelastung auf. Die baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden bei geringer Empfindlichkeit als in nur geringem Maße signifikant eingestuft.

Durch die Lage der Trasse in Tunnellage auf dem überwiegenden Teil der Strecke der geplanten U4-Verlängerung werden Schallemissionen sowie eine permanente Zerschneidung von Wohnumfeld- oder Erholungsbereichen vermieden. Aufgrund der hohen Vorbelastung ist im oberirdischen Abschnitt der Trasse keine negative Beeinträchtigung zu erwarten.

Auf der Strecke sind allein während der Bauphase Zerschneidungswirkungen durch Baugruben, –straßen oder Absperrungen etc. zu erwarten. Auch die betriebs- und anlagebedingten Beeinträchtigungen auf den Menschen werden bei geringer Empfindlichkeit als in nur geringem Maße signifikant eingestuft.

3.2.2.2 Schutzgut Tiere

Im Vorhabenbereich werden die Artengruppen Vögel und Fledermäuse als relevant erachtet und im Rahmen der UVS berücksichtigt.

Vögel

Vögel nutzen das Vorhabengebiet und dessen Umgebung v.a. als Brutlebensraum. Sie reagieren generell hoch empfindlich auf veränderte Inanspruchnahme bzw. Zerstörungen ihres Brutstandortes. Eine je nach Vogelart mittlere bis hohe Empfindlichkeit besteht gegenüber Erschütterungen, Lärm und der Präsenz von Menschen und Fahrzeugen.

Vor diesem Hintergrund wird die Empfindlichkeit von Brutvögeln als hoch eingestuft. Durch die Baumaßnahmen wird es zu einem dauerhaften Verlust von Niststandorten bzw. Bruthabitaten und von einer temporären Störwirkung auf brütende Vögel in der Umgebung der Trasse kommen, jedoch ist bereits jetzt aufgrund der derzeitigen Nutzung und Bautätigkeit eine erhebliche Vorbelastung durch Erschütterung, Lärm und Präsenz von Menschen und Fahrzeugen vorhanden. Zusammenfassend stellen sich die Beeinträchtigungen der Brutvögel durch das Vorhaben während der Bauphase als zwar erheblich, aber nicht populationsbedrohend dar.

Die baubedingten Auswirkungen auf Brutvögel sind aufgrund der geringen Bedeutung des Brutvogelbestandes und der teilweise nur temporären Wirkungsdauer insgesamt nur in geringem bis mittlerem Maße signifikant.

Fledermäuse

Als einzige Art und nur bei Jagdflügen vor Ort wurde die Zwergfledermaus angetroffen.

Eine hohe Empfindlichkeit von Fledermäusen besteht generell gegenüber Standortveränderungen im Quartierbereich. Im Untersuchungsgebiet liegen keine Hinweise auf Fledermausquartiere vor. Es sind daher höchstens die möglichen Verluste von Jagdhabitaten und die ggf. stattfindende Verbauung von Flugrouten durch oberirdische Konstruktionen zu berücksichtigen.

Die Strukturen des Untersuchungsgebietes sprechen nicht für ein potenzielles Jagdhabitat von Fledermäusen, da in der näheren Umgebung Gebiete vergleichbarer bzw. besserer Qualität vorhanden sind. Da die Fledermäuse eher große Jagdgebiete nutzen, wird von keiner besonderen Bindung zum Untersuchungsgebiet ausgegangen. Die Bedeutung auf den Fledermausbestand wird daher eher als gering bis mittel eingestuft.

Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet wird eine geringfügige Beeinträchtigung angenommen. Das Ausmaß der baubedingten Beeinträchtigungen wird als gering eingestuft. Auch das Ausmaß der betriebs- und anlagenbedingten Beeinträchtigungen wird als sehr gering eingestuft. Vor dem Hintergrund einer mittleren Bedeutung und Empfindlichkeit des Fledermausbestandes resultiert eine geringe bis mittlere Signifikanz der betriebs- und anlagenbedingten Auswirkungen

3.2.2.3 Schutzgut Pflanzen und Biotope

Das Schutzgut der Pflanzen und Biotope umfasst wild wachsende Pflanzenarten als Individuen, Populationen und ihr Vorkommen in der Vergesellschaftung (Vegetation) sowie als Teile von Biotopen. Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund intensiver Nutzung, insbesondere durch Bautätigkeiten, nur rudimentär mit Vegetation bestanden.

In der UVS wurde vorsorglich davon ausgegangen, dass der Bestand in großen Anteilen noch nicht durch HCH-Baumaßnahmen verändert wurde v.a. durch die Rodung von Bäumen im Zuge der Baufeldfreimachung. Ein Großteil der erforderlichen Rodungen ist bereits im Zuge der Setzungsvorwegmaßnahme für die von der HCH geplanten „Änderung der Versmannstr. – Ost“ vorgenommen worden. Lediglich im Bereich des BSH-Gebäudes sind noch Bäume vorhanden. Insofern wird es baubedingt nur zu geringen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen kommen.

3.2.2.4 Schutzgut Boden

Für den Naturhaushalt für die Bedeutung der Böden als gering angesehen, da keine Böden im bodenkundlichen Sinn vorkommen. Im Bereich des Vorhabens existiert ein hoher Grad an Versiegelung sowie eine anthropogene Verfüllung. Die Deckschicht besteht aus Sanden mit Kleieinlagerungen, Baggergut und Bauschutt.

Altlastenverdächtige Flächen werden vor dem Aushub beprobt und entsprechend ihrer Kontamination entfernt und entsorgt. Die Beeinträchtigung durch Flächeninanspruchnahme, Umlagerung, Überschüttung und Verdichtung wird trotz des großen Baustellenumfangs aufgrund ihrer geringen Bedeutung und Empfindlichkeit der Böden als gering eingestuft.

Die anlagebedingten Wirkungen auf das Schutzgut Boden entstehen lediglich durch die Versiegelung von Flächen (Notausgang und Abschnitt des Trogbauwerks bis einschließlich der Haltestelle ChicagoSquare).

Die Anlage wird mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen befahren, so dass mit keiner negativen betriebsbedingten Wirkung auf das Schutzgut Boden zu rechnen ist, ebenso wenig mit Schadstoffanfall.

Insgesamt werden die betriebs- und anlagebedingter Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden als gering eingestuft.

3.2.2.5 Schutzgut Wasser

3.2.2.5.1 Grund- und Stauwasser

Es sind im Auswirkungsbereich des Vorhabens keine Wasserschutzgebiete vorhanden. Obwohl die Bedeutung des Grundwassers grundsätzlich als hoch anzusehen ist, so wird die Bedeutung durch den Grundwasserbericht Hamburg (1997) nachgewiesener Belastungen (das Grundwasser enthält eine hohe Konzentration an Eisen (II), Mangan (II) und Ammonium und ist sauerstoff- und nitratarm) als mittel eingestuft.

Die Baugruben werden nur eine kleine Teilfläche des Grundwasserleiters abschotten. Es sind insofern noch ausreichende Möglichkeiten zur Unterströmung und später auch Überströmung des Tunnels vorhanden. Es werden keine negativen Auswirkungen auf die hydrogeologischen Verhältnisse erwartet.

Verunreinigungen des Grundwassers durch Baustellenwässer aus der Baugrube werden nicht erwartet, da die Baugruben wasserdicht ausgeführt werden. Sofern es zu einem Leck an der Baugrube kommen sollte, kann es lediglich zu einem Eintritt von Grundwasser in die Baugrube kommen, nicht aber zu einem Austritt von Baustellenwasser in das Grundwasser. Die Beeinträchtigungen werden insoweit als gering eingestuft.

Betriebs- und anlagenbedingte Auswirkungen sind nicht ersichtlich, da ausschließlich elektrische Fahrzeuge auf der Strecke betrieben werden.

3.2.2.5.2 Oberflächenwasser

Durch das Vorhaben ist der Baakenhafen nicht und die Norderelbe randlich betroffen. Die Qualität der Ufer wird vom Landschaftsprogramm (LAPRO) als „erheblich beeinträchtigt" eingestuft. Die östlichen Nordelbeufer im Bereich der Freihafenelbbrücken und des Elbbrückenzentrums gelten als „beeinträchtigt" bzw. „teilweise wertvoll/teilweise beeinträchtigt". Der betreffende Elbabschnitt weist eine Gewässergütequalität der Güteklasse II bis III auf („kritisch belastet"). Die Gesamtbewertung des ökologischen Zustandes bzw. Potenzials des betroffenen Elbabschnitts „Hafen" gilt als „mäßig".

Die Einleitung von Schadstoffen in Oberflächengewässer wird ausgeschlossen, da soweit notwendig zur Einhaltung der Grenzwerte eine Reinigungsanlage installiert wird. Die Auswirkungen der Maßnahme auf Oberflächengewässer werden als gering eingestuft.

Direkte baubedingte Beeinträchtigungen der Norderelbe beschränken sich auf eine kleine Fläche. Betriebs- und anlagebedingte Auswirkungen auf die Norderelbe werden nicht erwartet, da nach Beendigung der Bauarbeiten der Bestandszustand weitgehend wiederhergestellt wird.

3.2.2.6 Schutzgut Luft

Die nächstgelegene Messstation des Hamburger Luftmessnetzes der Station „Veddel" war Grundlage für die Beurteilung der lufthygienischen Situation. Danach werden Grenzwerte der 22. BImSchV und die gesetzlichen Vorgaben zur Luftqualität eingehalten.

Durch die Bau- und Transportfahrzeuge wird es baubedingte Emissionsauswirkungen geben. Aufgrund des Transportverkehrs ist mit einer Zunahme des Schwerverkehrs auf der Versmannstraße bzw. deren Umleitung über die Baakenhafenbrücke um 25 % zu rechnen. Insofern ist von einer verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung auszugehen, die durch den Einsatz schadstoffarmer Baufahrzeuge gemindert wird.

3.2.2.7 Schutzgut Klima

Das Klima wird von den umgebenden Wasserflächen der Elbe, Hafenbecken und Kanäle geprägt. Es herrscht aufgrund der überwiegend aus Westen kommenden Winde ein kühleres Klima als in der Innenstadt, bei regem Luftaustausch.

Baumreihen und Vegetation, die die Luftströmung schwächen könnten, sind nicht mehr vorhanden.

Negative betriebs- und anlagebedingte Wirkungen auf das Schutzgut sind aufgrund des ausschließlichen Betriebs der Strecke mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen auszuschließen.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs trägt grundsätzlich zur Verringerung des Individualverkehrs bei und dient somit dem Klimaschutz. Insgesamt sind durch das Vorhaben somit eher positive Auswirkungen auf das Schutzgut "Klima" zu erwarten.

3.2.2.8 Schutzgut Landschaft / Stadtbild

Der Bereich des Vorhabens ist als Industrie- und Gewerbegebiet (Hafen) eingestuft. Neben dieser Nutzung ist das Gebiet durch derzeit stattfindende Baumaßnahmen geprägt. Der ehemals als raumprägend eingestufte Baumbestand entlang der Versmannstraße, südlich der Zweibrückenstraße und entlang der Baakenwerderstraße ist aufgrund der laufenden Bautätigkeiten entfernt worden und nicht mehr vorhanden.

Lediglich die Bauwerke Freihafenelbbrücke und Bahnviadukt weisen charakterisierende Strukturen auf.

Im Rahmen der geplanten Maßnahme und der gemäß Masterplan östliche HafenCity vorgesehenen Umstrukturierung des gesamten Gebietes (Hochwasserschutz, Straßen, Bebauung etc.) wird es zu wesentlichen Veränderungen des Stadtbildes kommen. Ausgleichend wirkende Elemente entstehen in räumlicher Nähe im Zuge der Bebauung und Umgestaltung der östlichen HafenCity, u.a. auch durch den geplanten Grünzug vom Lohsepark bis zu den Elbbrücken / Entenwerder.

Es existiert eine geringe Strukturvielfalt von natürlichen und baulichen Flächen und Elementen, so dass von einer geringen Empfindlichkeit des Schutzgutes ausgegangen werden kann. Die Beeinträchtigung des Schutzgutes durch die Bautätigkeiten werden als gering eingeschätzt.

Im östlichen Bereich wird die Trasse oberirdisch geführt und fügt sich in den von Brückenkonstruktionen geprägten Ausschnitt des Stadtbildes ein. Eine Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen kann aufgrund der geplanten hohen Bebauung im östlichen HafenCity-Bereich ausgeschlossen werden.

3.2.2.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Eingetragene Kulturdenkmäler sind mit Ausnahme der Freihafenelbbrücke im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Auf Ziffer 1.4.12 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine geringe Empfindlichkeit des Schutzgutes besteht gegenüber bautemporärem Teilabriss, Beschädigungen durch Erschütterungen, Senkungsvorgänge, etc., eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber visuellen Beeinträchtigungen der Ensemblewirkung.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen entstehen aus einem Abriss und anschließender Wiederaufbau des Treppenbauwerks der Elbbrücke, der notwendig wird, um die Gründung der Haltestelle zu ermöglichen. Es wird angestrebt, eine Beeinträchtigung der Kaimauer zu vermeiden. Falls sich im Zuge der Bauausführung zeigt, dass dies nicht möglich ist, hat der Vorhabenträger zugesagt, die Kaimauer entsprechend dem heutigen Zustand wieder herzustellen. Außerdem kann es zu visuellen Beeinträchtigungen und durch Erschütterungen hervorgerufenen Beeinträchtigungen kommen.

Die Anlage der Haltestelle an den Elbbrücken wird die Westansicht der Freihafenbrücke seitlich verdecken.

3.2.2.10 Wechselwirkungen

Das Untersuchungsgebiet befindet sich zwischen Baakenhafen und Norderelbe. Wechselwirkungen bestehen aufgrund der hohen Tideabhängigkeit insbesondere zwischen dem ersten Grundwasserleiter und den umgebenden Oberflächengewässern.

Weitere Wechselwirkungen bestehen zwischen den geringen Vegetationsbeständen im Untersuchungsgebiet und den ausgedehnten Grünanlagen östlich der Elbbrücken (Entenwerder).

Dies gilt insbesondere für flugfähige Tiere (Fledermäuse, Vögel). Aufgrund der geringen Vegetationsfläche im Untersuchungsgebiet dürfte die Abhängigkeit jedoch weitgehend einseitig sein.

Zusätzliche Wechselwirkungen des Untergrundes mit anderen Schutzgütern sind aufgrund seiner geringen Lebensraumfunktion nicht zu erwarten.

3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden von der Planfeststellungsbehörde nach § 12 UVPG wie folgt bewertet. Soweit die Auswirkungen nach der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen schon als gering einzustufen sind, wird hier nicht näher auf sie eingegangen, weil insoweit nachhaltige Auswirkungen nicht zu erwarten sind. Aber auch im Übrigen wirkt sich das Vorhaben bei Durchführung der vorgesehenen bzw. angeordneten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung bzw. Kompensation von Beeinträchtigungen der Umwelt nicht nachhaltig auf die Umwelt aus. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter können auf das unbedingt notwendige Maß unter Einhaltung umweltbezogener Zulässigkeitsvorschriften reduziert bzw. durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen werden.

Bei der Bewertung der einzelnen Schutzgüter wird berücksichtigt, dass es wegen der anhaltenden und umfangreichen Baumaßnahmen in diesem Bereich zurzeit einen Naturhaushalt oder ein Landschaftsbild dort nicht gibt und auch auf längere Zeit nicht geben wird.

3.3.1 Schutzgut Menschen

Das Untersuchungsgebiet ist als Gewerbe- und Industriegebiet eingestuft und weist eine erhebliche Lärmvorbelastung auf. Nachteilige Auswirkungen sind allenfalls während der Bauzeit aufgrund von Zerschneidungswirkungen durch Baugruben, -straßen oder Absperrungen zu erwarten. Ähnliche Zerschneidungswirkungen sind bereits jetzt aufgrund der vorhandenen Bautätigkeiten gegeben. Die baubedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch werden bei geringer Empfindlichkeit als in nur geringem Maße signifikant eingestuft, ebenso wie die betriebs- und anlagebedingten Beeinträchtigungen.

3.3.2 Schutzgut Tiere

Aufgrund der starken Vorbelastung und regelmäßig ausgelösten Reizen wie Schall, Erschütterungen und Bewegungen wird von einem hohen Gewöhnungsgrad und einer geringen Störempfindlichkeit der dort lebenden Brutvögel ausgegangen.

Die Bedeutung des Brutvogelbestandes sowie die betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen auf Brutvögel werden als gering angesehen.

3.3.3 Schutzgut Pflanzen und Biotope

Aufgrund der bereits durchgeführten Rodungsmaßnahmen sowie der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen ist zu davon auszugehen, dass nachhaltige Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Biotope nicht zu erwarten sind.

3.3.4 Schutzgut Boden

Schon der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen ist zu entnehmen, dass nachhaltige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden nicht zu erwarten sind.

3.3.5 Schutzgut Wasser

3.3.5.1 Grundwasser und Oberflächenwasser

Aufgrund der in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen auf Grundwasser und Oberflächenwasser wird davon ausgegangen, dass nachhaltige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind.

3.3.6 Schutzgut Luft

Aufgrund der hohen straßenverkehrlichen Vorbelastung des Bereichs Versmannstr. / Freihafenbrücke wird die Empfindlichkeit des Schutzgutes Luft im Untersuchungsgebiet mit mittel bis hoch eingestuft.

Für die Bauzeit wird eine mittlere Beeinträchtigung des Schutzgutes angenommen. Begründet wird dies mit der geringen Empfindlichkeit des Schutzgutes gegenüber Schadstoffeintrag aufgrund kaum vorhandener Bebauung und den damit verbundenen guten Ausbreitungsbedingungen sowie der hohen Vorbelastung. In Bezug auf die lufthygienische Gesamtsituation des Stadtraumes wird die Beeinträchtigung als gering eingeschätzt

Mit der Anlage und dem Betrieb der U-Bahnstrecke sind keine Luftschadstoffe. Insoweit können negative Auswirkungen auf das Schutzgut Luft ausgeschlossen werden. Positive Wirkungen auf das Schutzgut Luft sind hingegen aus dem Betrieb der Strecke mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen aufgrund der vermiedenen Transportstrecken mittels Schadstoffemittierender Verkehrsträger zu erwarten.

Nachhaltige Auswirkungen sind deswegen nicht zu befürchten.

3.3.7 Schutzgut Klima

Schon der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen ist zu entnehmen, dass nachhaltige negative Auswirkungen auf das Schutzgut Klima nicht zu erwarten sind, sondern eher positive Auswirkungen.

3.3.8 Schutzgut Landschaft/Stadtbild

Vor dem Hintergrund der geplanten Entwicklung und anstehenden Veränderungsprozesse, in dem sich das Untersuchungsgebiet befindet, wird die Bedeutung der betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen des Schutzgutes durch das Vorhaben als gering eingestuft.

3.3.9 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Baubedingt sind grundsätzlich sowohl temporäre visuelle Beeinträchtigungen als auch durch Erschütterungen hervorgerufene Beeinträchtigungen möglich. Aufgrund der in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen wird die Signifikanz baubedingter Beeinträchtigungen für das Schutzgut als mittel angesehen. Der geplante Teilabriss und Wiederaufbau erscheint risikolos. Hinsichtlich der betriebsbedingten Erschütterungen werden technische Vermeidungsmaßnahmen getroffen, die eine Schädigung der Bausubstanz von Gebäuden verhindern.

Zu einer dauerhaften Beeinträchtigung führt die Verdeckung der Westansicht der Freihafenelbbrücke durch die Haltestelle an den Elbbrücken. Diese liegt jedoch nur bei seitlicher Betrachtung vor. Insofern wird hier von keiner erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen.

3.3.10 Wechselwirkungen

Aufgrund der Tideabhängigkeit gibt es Wechselwirkungen zwischen dem Grundwasser und den umgebenden Oberflächengewässern. Wie schon in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen aufgeführt sind nachhaltige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten.

Aufgrund der eher geringen Vegetationsbestände sind die Wechselwirkungen (auch hinsichtlich der Fledermäuse und Vögel) zu den ausgedehnten Grünanlagen östlich der Elbbrücken (Entenwerder) eher von geringer Bedeutung.

Weitere Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern sind nicht zu erwarten.

4 Kosten

Nach den §§ 1, 2 und 9 des Gebührengesetzes vom 5. März 1986 (HmbGVBl. S. 37), zuletzt geändert durch Artikel 1 § 1 der Verordnung vom 14. Dezember 2010 (HmbGVBl. S. 667), in Verbindung mit § 1 Abs. 3 der Gebührenordnung für die Verkehrsverwaltung vom 9. März 1965 (HmbGVBl. Seite 51), zuletzt geändert durch Artikel 1 § 17 der Verordnung vom 18. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 535, 548), sind für die vorstehende Entscheidung von der Vorhabenträgerin Verwaltungsgebühren zu entrichten, die in einem gesonderten Bescheid erhoben werden.

5 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg erhoben werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) weitere Anforderungen an die Erhebung einer Klage (z.B. §§ 67, 81 und 82 VwGO) enthält.

Hamburg, 14. August 2013

[redacted] [redacted]