



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

1. / 2. / 3. Ausfertigung / Abschrift

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 28 Abs. 1 PBefG

für den

Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde

Trägerin des Vorhabens:

Hamburger Hochbahn AG
Steinstraße 5
20095 Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Az.: 150.1412-602

Hamburg, den 23.08.2017

Inhaltsverzeichnis:

1	Entscheidung	5
1.1	Tenor	5
1.2	Planunterlagen	6
1.2.1	Festgestellte Unterlagen	6
1.2.2	Nachrichtlich beigefügte Unterlagen	8
1.3	Entscheidung über Entwässerungsantrag	9
1.4	Entscheidung über Abwassereinleitung	9
1.5	Wasserrechtliche Erlaubnis	9
2	Nebenbestimmungen	9
2.1	Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial	9
2.2	Baum- und Gehölzschutz	9
2.3	Baubedingte und betriebsbedingte Immissionen	10
2.4	Baustelleneinrichtungsflächen	10
2.5	Gefahren durch die Bauausführung	10
2.6	Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)	11
2.7	Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen	11
2.8	Leitungsarbeiten	11
2.9	Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen	12
2.10	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz	12
2.11	Zusagen	13
2.12	Allgemeiner Auflagenvorbehalt	13
2.13	Abwasserrechtliche Anforderungen	13
2.14	Versickerung von Niederschlagswasser	14
2.15	Umgang mit wassergefährdenden Stoffen	14
2.16	Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden/ anderer Träger öffentlicher Belange und Einwendungen	15
2.17	Hinweise	15
2.17.1	Umfang der Zulassung	15
2.17.2	Kampfmittel	15
2.17.3	Kostentragung	15
2.17.4	Dichtheitsprüfung	15
3	Begründung	15
3.1	Verfahren	16
3.1.1	Antrag und Auslegung	16
3.1.2	Einwendungsfrist	16
3.1.3	Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange	16

3.1.4	Erörterungstermin.....	16
3.2	Wesentliche Planungsmerkmale	17
3.3	Planrechtfertigung	17
3.4	Variantenprüfung.....	17
3.5	Ausführungsplanung	18
3.6	Begründung der Nebenbestimmungen	19
3.6.1	Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial.....	19
3.6.2	Baum- und Gehölzschutz.....	19
3.6.3	Baubedingte und betriebsbedingte Immissionen	19
3.6.4	Baustelleneinrichtungsflächen.....	21
3.6.5	Gefahren durch die Bauausführung	22
3.6.6	Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen.....	22
3.6.7	Leitungsarbeiten.....	22
3.6.8	Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen	23
3.6.9	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz.....	23
3.6.10	Zusagen.....	23
3.6.11	Allgemeiner Auflagenvorbehalt.....	23
3.7	Umweltverträglichkeit.....	23
3.8	Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen	28
3.8.1	Entscheidung über die Stellungnahmen der Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange.....	28
3.8.1.1	HAMBURG WASSER.....	28
3.8.1.2	Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz.....	29
3.8.1.3	Landes-Seniorenbeirat Hamburg.....	30
3.8.1.4	Polizei Hamburg – Verkehrsdirektion 52	32
3.8.1.5	Feuerwehr Hamburg – Einsatzabteilung	33
3.8.1.6	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	34
3.8.1.7	Hamburger Verkehrsverbund GmbH	35
3.8.1.8	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen	40
3.8.1.9	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation	43
3.8.1.9.1	Amt für Verkehr und Straßenwesen – VE 302.....	43
3.8.1.9.2	Amt für Verkehr und Straßenwesen – VM 3 (Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen).....	44
3.8.1.10	Behörde für Umwelt und Energie.....	45
3.8.1.11	AG Naturschutz.....	57
3.8.2	Entscheidung über die Einwendungen.....	60
3.8.2.1	Einwendung E001	60
3.8.2.2	Einwendung E002 und E003.....	61

4	Gesamtabwägung	74
5	Kosten	74

1 Entscheidung

1.1 Tenor

Nach § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Plan für den **Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde** festgestellt. Die Bestandteile des Plans sind nachfolgend unter 1.2.1 S. 6 f. aufgeführt.

Die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit sind im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Hamburgischen Obergericht
Lübeckertordamm 4
20099 Hamburg**

erhoben werden.

1.2 Planunterlagen

Der Planfeststellungsantrag besteht aus den nachstehenden festgestellten und den lediglich zur Information enthaltenen Unterlagen. Nachträglich eingereichte bzw. geänderte Unterlagen sind in blau dargestellt.

1.2.1 Festgestellte Unterlagen

Anlage	Inhalt	Maßstab	Plannummer
1.1	Erläuterungsbericht von 07.2017		
1.2	Bauwerksverzeichnis		
1.3	Übersicht zum Bauwerksverzeichnis		
2.1	Auszug aus Flurkarte DSGK/ ALKIS (A3)	1:1000	
2.2	Freianlagen/ Zuwegung – Lageplan und Schnitte	1:500/ 1:200	1 D (023c) 206/0005
2.3	Freianlagen – Zuwegung Haltestelle	1:250	1 D (023c) 207/0014
2.4	Bahndammerweiterung – Lageplan und Querschnitte	1:250	1 D (023c) 207/0015
2.5	Flurstückübertragung – Lageplan und Querschnitte	1:250	1 D (023c) 207/0010
2.6	Haltestelle – Grundrisse/ Schnitt A-A	1:100	1 D (023c) 225/0008
2.7	Haltestelle – Grundrisse/ Schnitte, Ansicht	1:100/ 1:200	1 D (023c) 225/0009
2.8	Neutrassierung – Lageplan Bestand_Planung	1:500	1 D (-) 100/0205-a
2.9	Neutrassierung – Trassierungsplan	1:500	1 D (-) 108/0102
2.10	Baustelleneinrichtungsflächen	1:500	1 D (023c) 245/0001
4.1	Antrag auf Einleitung von Abwasser		
4.1.1	Antrag Sielanschluss		
4.1.2	Erläuterungsbericht		
4.1.3	Auszüge aus dem Liegenschaftskataster		
4.1.4	Berechnung SW-Einleitmenge		

4.1.5	Berechnung RW-Normalentwässerung		
4.1.6	Berechnung RW-Notentwässerung		
4.1.7	Berechnung RW-Überflutungsprüfung		
4.1.8	Berechnung RW-Rückhaltung Busbrookhöhe		
4.1.9	Berechnung RW-Rückhaltung Bahnseitengräben		
4.1.10	Bestandsplan Versorgungsleitungen	1:750	1 D (023c) 270/0001
4.1.11	Entwässerung – Bahnsteig, Grundriss, Schnitte	1:100/ 1:200	1 D (023c) 272/0007
4.1.12	Entwässerung – Schalterhalle, Technik, Zugangsebene – Grundrisse, Schnitt	1:100/ 1:200	1 D (023c) 272/0008
4.1.13	Entwässerung – Schalterhalle, Technik, Zugangsebene – Grundriss, Schnitte	1:100/ 1:200	1 D (023c) 272/0009
4.1.14	Entwässerung – Außenanlagen Grundriss	1:200	1 D (023c) 272/00010
4.1.15	Entwässerung – Zugangsebene, Detail Dücker – Prinzipdarstellung	ohne	1 D (023c) 272/0011
	Darstellung zur Versickerung von Niederschlagswasser des Landschaftsarchitekten Eckebrecht		
4.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan		
4.3.1	Anhang 1 – Biotopausstattung		
4.3.2	Anhang 2 – Eingriffsbilanzierung – Planungswerte		
4.3.3	Lageplan – Bestandsplan		1 D (023c) 206/0002
4.3.4	Lageplan – Konfliktplan		1 D (023c) 206/0003
4.3.5	Lageplan - Maßnahmenplan		1 D (023c) 206/0004
4.4	Baumerfassung und –bewertung		
4.4.1	Lageplan – Baumbestand Nord		1 D (023c) 207/0011

4.4.2	Lageplan – Baumbestand West		1 D (023c) 207/0012
4.4.3	Lageplan – Baumbestand Ost		1 D (023c) 207/0013
4.5	Artenschutzfachbeitrag		
5.2	Grunderwerbs- und Betroffenenverzeichnis		
5.3	Flächenbedarf-/ Grunderwerbsplan		1 D (023c) 245/0002

1.2.2 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen

Anlage	Inhalt	Maßstab	Plannummer
3.1	Vermerk 2. Abstimmung Entwurfsplanung Freianlagen am 26.02.2016		
3.2	Vermerk Abstimmung Bezirksamt und KGV Am Knill e.V. am 11.09.2015		
3.3	Gesprächsnotiz BUE, iwp, Eckebrecht		
4.2	Vorprüfung nach HmbUVPg		
4.6	Schalltechnische Untersuchung inkl. Anlagen		
4.6.1	Neubau-Haltestelle – Teil Schienenwege		
4.6.1.1	Anlage 1 – Lageplan		
4.6.1.2	Anlage 2 – Auswertung		
4.6.2	Neubau-Haltestelle – Teil Lautsprecheranlagen		
4.6.3	Neubau-Haltestelle – Teil Baulärm		
4.6.3.1	Anlage 1 – Lageplan		
4.6.3.2	Anlage 2 – Schallimmissionsplan Bau und Tag		
4.6.3.3	Anlage 3 – Schallimmissionsplan Bau in der Nacht		
4.6.3.4	Anlage 4 – Schallimmissionen in der Bauphase		
4.7	Gründungsbeurteilung mit Anlagen		

5.1	Gefahrenerkundung/ Luftbildauswertung		
-----	---------------------------------------	--	--

1.3 Entscheidung über Entwässerungsantrag

Die Genehmigung des Antrags auf Herstellung (Bau) einer Sielanschlussleitung (Unterlage 4.1.1 der Antragsunterlagen „Antrag Sielanschluss“) ist nicht mehr erforderlich, da die Hamburger Stadtentwässerung am 26.11.2016 unmittelbar gegenüber der Vorhabensträgerin die erforderlichen Sielanschlüsse genehmigt hat.

1.4 Entscheidung über Abwassereinleitung

Der Antrag auf Einleitung von nicht häuslichem Abwasser und Niederschlagswasser (Unterlage 4.1 der Antragsunterlagen „Antrag auf Einleitung von Abwasser“) wird hiermit nach § 11a Abs. 1 HmbAbwG wie beantragt genehmigt.

1.5 Wasserrechtliche Erlaubnis

Es wird die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8 und 9 Abs. 1 Nummer 4 und § 10, § 13 sowie § 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I, 2009 Seite 2585 ff) in der derzeit geltenden Fassung erteilt, auf dem Grundstück zwischen den Straßen Busbrookhöhe und Am Knill, Neubau U-Bahnhaltestelle Oldenfelde (zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne),

- das auf den befestigten Wegeflächen West ($A=1090 \text{ m}^2$) anfallende Niederschlagswasser über angrenzende Grünflächen von ca. 520 m^2 zu versickern,
- das auf den befestigten Wegeflächen Ost ($A=1380 \text{ m}^2$) anfallende Niederschlagswasser über angrenzende Grünflächen von ca. 2400 m^2 zu versickern.

Die Erlaubnis ist widerruflich und ersetzt nicht Genehmigungsakte, die nach anderen Vorschriften erforderlich sind.

2 Nebenbestimmungen

2.1 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch etc.) sind je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Beseitigung zuzuführen. Untersuchung, Bewertung, Umgang und Verbleib haben sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz samt Nebenverordnungen, dem Gesetz zum Schutz des Bodens (HmbBodSchG, BBodSchG), der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchVO) sowie den anerkannten Regeln der Technik zu richten (z. B. die Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall LAGA) (s. Ziff. 3.6.1).

2.2 Baum- und Gehölzschutz

Die Beeinträchtigungen des Baum- und Gehölzbestandes sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Dabei ist insbesondere auf zu erhaltende, in unmittelbarer Nähe zu den Bauarbeiten stehende Bäume Rücksicht zu nehmen. Sie sind durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Der Einsatz von schwerem Gerät im Wurzelbereich ist zu vermeiden (s. Ziff. 3.6.2).

2.3 Baubedingte und betriebsbedingte Immissionen

Der Baustellenbetrieb ist so zu organisieren, dass die Auswirkungen auf die Umwelt auf ein Minimum beschränkt werden.

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, während der Durchführung der Baumaßnahme die Einhaltung der aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsbestimmungen sowie der VDI-Richtlinien und sonstigen rechtlichen und technischen Vorschriften zur Minderung von Immissionsbelastungen zu gewährleisten. Schädliche Umwelteinwirkungen, etwa durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG). Insbesondere sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten. Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind (s. Ziff. 3.6.3).

Folgende Lärmschutzmaßnahmen sind insbesondere umzusetzen:

- Es darf nur im Tagzeitraum in der Zeit von 7-20 Uhr gearbeitet werden.
- In den Bauphasen 2, 4 und 6 (drei jeweils 16-tägige Betriebsunterbrechungen) darf im Zeitraum von 7-21 Uhr gearbeitet werden.
- Es dürfen nur dem Stand der Technik entsprechende Baumaschinen eingesetzt werden, welche die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen.
- Die Anwohner im unmittelbaren Umfeld der Baustelle sind vor dem Beginn lärmintensiver Bauphasen rechtzeitig über die anstehenden Bautätigkeiten in geeigneter Form zu informieren.

Betriebsbedingte Immissionen, die besondere Auflagen erfordern, sind nicht zu erwarten (s. Ziff. 3.6.3).

2.4 Baustelleneinrichtungsflächen

Bei der Einrichtung der Baustelle ist die Verkehrssicherungspflicht zu beachten. Insbesondere ist die Baustelle gegenüber dem unbeabsichtigten Zutritt Dritter zu sichern (s. Ziff. 3.6.4).

Die Einrichtung der Baustellenabsicherung und die daraus resultierende Fluchtwegsituation und notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache Sasel, Saseler Kamp 2, 22393 Hamburg, Tel. (040) 42851-2401, E-Mail-Adresse: wf24@feuerwehr.hamburg.de im Wege der Ausführungsplanung abzustimmen. Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) und die Feuerwehrezufahrten sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten (s. Ziff. 3.8.1.5).

2.5 Gefahren durch die Bauausführung

Bei einer durch die Bauausführung drohenden Gefahr der Schädigung Einzelner, der Allgemeinheit oder der Umwelt, insbesondere der Schutzgüter Boden und Gewässer, sind unverzüglich Gegenmaßnahmen zu ergreifen und die zuständigen Stellen sowie ggf. Polizei und Feuerwehr zu benachrichtigen. Außerdem sind entsprechende Hilfsmittel vorzuhalten.

Arbeitsgerüste sowie deren Einlegeteile sind so herzustellen und zu sichern, dass bei Sturm keine Gefahr von Ihnen ausgeht (s. Ziff. 3.6.5).

2.6 Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)

Die Planfeststellung umfasst nicht die Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen. Der Zustimmungsbescheid gemäß § 60 BOStrab ist gesondert bei der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zu beantragen (s. Ziff. 3.8.1.9.2).

2.7 Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen

Mit der aus der Genehmigung des Plans resultierenden Verpflichtung zum Abbruch oder zur Änderung von Leitungen und baulichen Anlagen, zur Aufgabe oder zeitweiligen Aussetzung einer Nutzung etc. werden die betroffenen Genehmigungen etc. widerrufen, soweit sie dem Ausbau entgegenstehen. Dies gilt auch für außer Betrieb genommene Leitungen sowie nicht mehr genutzte bauliche Anlagen, wie z.B. Schutzräume der Zivilschutzanlage.

Der Widerruf erfolgt lediglich in dem Maße, in dem dies für den Ausbau erforderlich ist, weil die genehmigte Leitung, Anlage oder Nutzung etc. dem Ausbau ansonsten bauzeitlich oder dauerhaft entgegenstünde. Im Übrigen bleiben die Genehmigungen etc. bestehen. Für die bauzeitliche oder nach Abschluss der Arbeiten erforderliche Anpassung der Genehmigungen etc. ist die fachlich zuständige Behörde zuständig.

Im Übrigen bleiben die vorhandenen Genehmigungen etc. unberührt, soweit sich aus der vorliegenden Entscheidung nichts anderes ergibt.

Demgegenüber werden sämtliche für das Vorhaben erforderliche Genehmigungen etc. durch den vorliegenden Beschluss erteilt. Soweit hierfür noch nicht alle Details in Hinblick auf die Ausführung vorliegen, weil diese erst nach Erlass der Planfeststellung zu ermitteln sind, die Genehmigungsfähigkeit jedoch zweifelsfrei feststeht und nur Detailregelungen noch offen bleiben müssen, geschieht dies dem Grunde nach. Die Befugnis, diese dem Grunde nach erteilten Genehmigungen insbesondere wegen technischer Einzelheiten und notwendiger Detail- und Nutzungsregelungen nachträglich zu ergänzen, insbesondere mit weiteren Nebenbestimmungen zu versehen, steht der fachlich zuständigen Behörde zu.

So ist sowohl für die dem Grunde nach zugelassene vorübergehende Grundwasserabsenkung und vorübergehende Grundwasserentnahme hinsichtlich der genauen Parameter und weiteren Details eine dieser Planfeststellung ergänzende Erlaubnis bei der zuständigen Wasserbehörde zu beantragen (s. Ziff. 3.6.6).

2.8 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 (s. Ziff. 3.6.7).

2.9 Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen

Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs, die bauzeitliche Fuß- und Radwegführung sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen, bleiben der Ausführungsplanung überlassen und sind zeitgerecht vor Baubeginn mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 38 abzusprechen und von dieser anordnen zu lassen. Dazu gehört ebenfalls die rechtzeitige Vorlage von Planungsunterlagen für den Schienenersatzverkehr im Zuge der baubedingten Betriebsunterbrechungen (erforderliche Ersatzhaltestellen, Haltverbote zur Streckenfreihaltung, etc.).

Dies beinhaltet gegebenenfalls erforderliche Regelungen hinsichtlich des Freihaltens von Aufstellflächen für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr während der Bauphase, sowie der Betriebsphase. Diese sind mit der Feuerwehr Hamburg abzustimmen (s. Ziff. 3.6.9 und 3.8.1.5).

2.10 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz

Wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft ordnet die Planfeststellungsbehörde die Zahlung einer Ausgleichsabgabe in Höhe von 121.000,- Euro an die Behörde für Umwelt und Energie/ Sondervermögen für Naturschutz- und Landespflege an.

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere die Böschungsbegrünung ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Umwelt und Energie, NGE 32 abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Behörde für Umwelt und Energie, NGE 32 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nachzuweisen ist.

Die in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) dargestellten Wiederherstellungs- und Gestaltungsmaßnahmen sowie der Ausgleich an Ort und Stelle sind umzusetzen. Die im LBP vom 11.08.2016 unter den Ziffern 4.2. Naturnahe Bahnböschung beschriebenen Bepflanzungen aus standortgerechten heimischen Gehölzen sind nur mit forstlichem Herkunftsnachweis zu verwenden. Durch den forstlichen Herkunftsnachweis ist garantiert, dass gebietsheimische Pflanzen mit dem entsprechenden genetischen Ursprung (Nordwestdeutsches Tiefland) verwendet werden. Der forstliche Herkunftsnachweis ist der Behörde für Umwelt und Energie, NGE 32 vorzulegen

Als Ausgleichsmaßnahme für Fledermäuse und Nistmöglichkeiten (in Verbindung mit den Spechthöhlen) von Vögeln, sind 4 Höhlenbrüter-Nistkästen und 4 Fledermausspalkästen fachgerecht durch einen Fachmann an geeigneter Stelle anzubringen sowie eine Pflege dieser mit der Behörde für Umwelt und Energie, NGE 33 abzustimmen.

Bei der Bepflanzung der Böschung sowie dem Gehölzgürtel zu den Kleingärten sind fledermausfreundliche Pflanzen, wie z.B. Rote Heckenkirsche und Liguster, zu nutzen. Des Weiteren ist bei der Wahl der Begrünung der Schallschutzmauer auch auf insektenfreundliche und damit fledermausfreundliche Pflanzen zu achten.

Die Sichtschutzwand ist mit Kletterpflanzen zu versehen. Zusätzlich muss die vorgelagerte Böschung auf der Westseite eine ergänzende Bepflanzung erhalten. Das Dach des Halte-

stellengebäudes und das Dach der Fahrradsammelschließanlage sind mit einer extensiven Dachbegrünung von ca. 500 m² zu versehen.

Die Bäume dürfen aus artenschutzrechtlichen Gründen von Mitte April bis zum Ende der Brutzeit sowie während der Vegetationsperiode vom 1. März bis 30. September nicht gefällt werden (s. Ziff. 3.8.1.10).

2.11 Zusagen

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen sowie die in dieser Entscheidung wiedergegebenen Zusagen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten, soweit dieser Planfeststellungsbeschluss keine abweichenden Regelungen trifft. Sie sind Teil der Vorhabenbeschreibung und deswegen bei Verwirklichung des Vorhabens umzusetzen. Spätere, insbesondere im Planfeststellungsverfahren abgegebene Zusagen gehen im Zweifel früheren Zusagen vor (s. Ziff. 3.6.10).

2.12 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens, insbesondere auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf, bleibt die Auferlegung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten (s. Ziff. 3.6.11). Im Übrigen wird auf § 75 Abs.2 HmbVwVfG verwiesen.

2.13 Abwasserrechtliche Anforderungen

Das über die Mengengrenzung hinaus anfallende Niederschlagwasser ist unter Einhaltung der allgemeinen anerkannten Regeln der Technik für den Bau und Betrieb von Grundstücksentwässerungsanlagen auf dem Grundstück zurückzuhalten, bis der ordnungsgemäße Abfluss über die Sielanschlussstelle wieder möglich ist.

Das Abwasser ist so zu beseitigen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird.

Die Regenwasserrückhalteräume und Abflussmengenbegrenzer sind gemäß den Herstellerangaben, den technischen Vorschriften und den allgemein anerkannten Regeln der Technik einzubauen und zu betreiben.

Die Abflussmengenbegrenzer sind bedarfsgerecht durch eine fachkundige Person auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Erforderliche Reinigungen oder Instandsetzungen sind unverzüglich durchzuführen.

Die vorgesehenen Regenrückhalteräume müssen jederzeit betriebsbereit sein. Dafür sind regelmäßige Inspektionen und Wartungen durchzuführen und im Bedarfsfall die Reinigung und Instandhaltung/Instandsetzung zu veranlassen.

Bei der Regenwasserrückhaltung ist auf die Zugänglichkeit und ausreichende Be- und Entlüftung zu achten (z.B. Schachtabdeckungen mit Schlitzroste). Des Weiteren ist beim Einbau der Anlage zur Regenwasserrückhaltung insbesondere auf Frostsicherheit und ausreichende Überdeckung zur Gewährleistung der Standsicherheit der verwendeten Bauprodukte zu achten.

Die Ableitung von Niederschlagswasser über Speier darf nur auf Flächen erfolgen, die nicht allgemein zugänglich sind. Passanten dürfen durch die Notentwässerung nicht belästigt wer-

den. Stehen keine Grünflächen zur Verfügung, auf die über Speier entwässert werden kann, ist eine andere Form der Notentwässerung zu wählen, z.B. Rechtecköffnungen in der Attika und Ableitung des Niederschlagswassers an der Fassade. Eingangsbereiche sind auszuklammern. Auf öffentlichen Grund dürfen die Notentwässerungen nicht gerichtet werden.

Aufgrund der möglichen Einstauhöhe von Regenwasser auf der Dachfläche bis zum Anspringen des Notablaufes der Dachentwässerung muss die Dachkonstruktion den Wasseranstau schadlos aufnehmen können (statische Berücksichtigung).

Die Sammel- und Grundleitungen für die Entwässerung der Außenanlage sind für das 100-jährige Regenereignis auszulegen, da auch die Volumenströme dieses Regenereignisses in die Regenwasserrückhalteräume geleitet werden sollen (entsprechend den Antragsunterlagen) (s. Ziff. 1.4 und 3.8.1.10).

2.14 Versickerung von Niederschlagswasser

Dem Niederschlagswasser dürfen keine Stoffe hinzugefügt werden, die für das Grundwasser schädlich sind, insbesondere keine halogenierten Kohlenwasserstoffe und Schwermetalle. Die Benutzung wassergefährdender Stoffe auf den zu entwässernden Flächen ist untersagt.

Sollen bei der Herstellung der Wege-/Versickerungsflächen Boden- oder Grundwasserverunreinigungen (z.B. Bodenverfärbungen, auffälliger Geruch etc.) festgestellt werden, ist die Wasserbehörde umgehend zu informieren.

Die Sickerflächen sind ständig in einem betriebsfähigen Zustand zu halten. Um die Funktionsfähigkeit der Sickerflächen zu erhalten, ist anfallendes Sediment bedarfsweise zu beseitigen.

In mindestens halbjährlichen Zeitabständen sind die Sickerflächen auf eventuelle Ablagerungen hin zu überprüfen. Ablagerungen wassergefährdender Stoffe (wie z.B. Mineralöle, Benzinrückstände, Fette usw.), hervorgerufen durch Unfälle o.ä., sind unverzüglich der Wasserbehörde anzuzeigen, nach Absprache zu entfernen und schadlos zu beseitigen.

Die Sickerflächen sind mit einer ca. 0,2 m mächtigen Mutterbodenschicht zu bedecken und zu bepflanzen.

Bei evtl. Auftreten von Beeinträchtigungen für Nachbargrundstücke, sowie für öffentliche Verkehrswege behält sich die Wasserbehörde die Forderung nach weiteren Maßnahmen, ausdrücklich vor. Da die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes insbesondere im östlichen Bereich z.T. stark eingeschränkt ist, sind auf dem Grundstück zusätzliche Überlaufflächen vorzusehen.

Der Wasserbehörde ist mitzuteilen, wenn beabsichtigt ist, die Versickerungseinrichtungen zu entfernen (s. Ziff. 1.5 und 3.8.1.10).

2.15 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass Öl aus der Aufzugsanlage nicht ins Erdreich eindringen kann (s. Ziff. 3.8.1.2).

Der Maschinenraum der Aufzugsanlage muss fugenlos mit einem ölbeständigen Anstrich versehen werden. Er ist so herzustellen, dass im Falle einer Leckage kein Öl aus dem Raum austreten kann, z. B. durch eine entsprechende Wanne oder eine Schwelle bzw. Aufkantung.

Es ist ein hochgradig biologisch abbaubares Hydrauliköl zu verwenden, das keine wassergefährdenden Eigenschaften hat (z.B. Rivolta S:B:H: 11/23).

2.16 Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden/ anderer Träger öffentlicher Belange und Einwendungen

Alle Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen sowie Einwendungen Dritter werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabensträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben (s. Ziff. 3.8).

2.17 Hinweise

2.17.1 Umfang der Zulassung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange genehmigt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabensträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 HmbVwVfG (Konzentrationswirkung).

2.17.2 Kampfmittel

Gemäß der Kampfmittelverordnung ist im Bereich der Baumaßnahme eine Sondierung auf Bombenblindgänger und Kampfmittel sowie gegebenenfalls eine Bergung derselben vorzunehmen, soweit nicht von der Feuerwehr Hamburg, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht, Flächen bereits freigegeben sind. Der Beginn baulicher Maßnahmen ist gemäß § 5 Abs. 2 der Kampfmittelverordnung erst nach Abschluss der Sondierung zulässig.

2.17.3 Kostentragung

Die Kostentragung, z. B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens nicht berührt. Die Planfeststellung stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung öffentlich-rechtlich unbedenklich ist. Auf die Kostentragungspflichten hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss. Ein Hinweis in der Planfeststellung hat nur klarstellende Bedeutung. Die Kostentragungspflicht ergibt sich z. B. aus Gesetzen, aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen, den Verträgen mit den Leitungsunternehmen oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Daneben ergeben sich u. U. Kostenfolgen für die Vorhabensträgerin aus deren Zusagen.

2.17.4 Dichtheitsprüfung

Erforderlich werdende Dichtheitsprüfungen nach § 17b HmbAbwG sind nach DIN EN 1610 durchzuführen (s. Ziff. 3.8.1.10).

3 Begründung

Weitere Begründungen der Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse ergeben sich aus den Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den Stellungnahmen.

3.1 Verfahren

3.1.1 Antrag und Auslegung

Die Hamburger Hochbahn AG (Vorhabensträgerin) hat als Vorhabensträgerin die Planunterlagen für das Vorhaben bei der Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 28 Abs. 1 PBefG in Verbindung mit §§ 72 bis 78 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes mit Schreiben vom 17.10.2016 eingereicht.

Die Planunterlagen haben vom 03.11.2016 bis zum 02.12.2016 im Bezirksamt Wandsbek, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, Schloßgarten 9 (Foyer), 22041 Hamburg (Montag 8 Uhr bis 12 Uhr, Dienstag 8 Uhr bis 15 Uhr, Donnerstag 8 Uhr bis 18 Uhr, Freitag 8 Uhr bis 12 Uhr) zur Einsicht ausgelegt.

Die öffentliche Auslegung wurde im Amtlichen Anzeiger Nr. 86 vom 28.10.2016, S. 1841 f. bekannt gemacht.

3.1.2 Einwendungsfrist

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnte bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei dem genannten Bezirksamt Einwendungen gegen den Plan erheben. Die Einwendungsfrist endete am 16.12.2016. Mit ihrem Ablauf sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung hingewiesen worden. Für Vereinigungen gilt dies entsprechend.

3.1.3 Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange

Die Planfeststellungsbehörde hat am 26.10.2016 unter Beifügung der Planunterlagen die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und andere Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme ebenfalls bis zum 16.12.2016 aufgefordert. Mit gleichem Schreiben wurden die in Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen über das Vorhaben, die öffentliche Auslegung und das Datum des Ablaufs der Stellungnahmefrist unterrichtet.

3.1.4 Erörterungstermin

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind am 01.03.2017 erörtert worden.

Die Behörden, die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen, die Stellungnahmen abgegeben haben, sowie Personen, die Einwendungen erhoben haben, waren zuvor vom Erörterungstermin schriftlich benachrichtigt worden. Die Behörden, die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen hatten zur Vorbereitung der Erörterung die Synopse mit den innerhalb des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und den Erwidern der Vorhabensträgerin hierzu erhalten. Die Einwender hatten zur Vorbereitung auf den Erörterungstermin die Erwidern der Vorhabensträgerin auf ihre Einwendung erhalten.

Die Bekanntmachung des Erörterungstermins erfolgte ordnungsgemäß im Amtlichen Anzeiger Nr. 15 vom 21.02.2017, Seite 318. Die Niederschrift über den Erörterungstermin wurde am 08.03.2017 an die Teilnehmer des Erörterungstermins verschickt.

3.2 Wesentliche Planungsmerkmale

Die geplante U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde gehört zur Linie U1 und liegt zwischen den beiden bestehenden Stationen Farmsen und Berne im Bezirk Wandsbek mit Erschließungen über die Straßen Am Knill auf östlicher Seite (Fußweg) und Busbrookhöhe auf westlicher Seite. Südlich der geplanten Haltestelle ist das Gebiet durch Kleingartenanlagen beidseits entlang des Bahndammes geprägt.

Die geplante Haltestelle ist als oberirdische Anlage geplant und wird durch eine Unterführung im Bahndamm erschlossen. Es soll ein Zugang von beiden Seiten angelegt werden. Durch die Haltestelle soll ein großes Wohngebiet an das U-Bahn-Netz angebunden werden.

Gegenstand des Vorhabens ist der Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde. Der Neubau umfasst im Einzelnen:

- Herstellung des Haltestellenbauwerks mit Zugangsgebäude und Bahnsteig
- Neutrassierung von Gleis 1
- Anpassung der Trassierung von Gleis 2
- Bahndammerweiterung
- Herstellen der äußeren Erschließung der Haltestelle
- Herstellen einer Bike+Ride-Anlage
- Wiederherstellung der Grünanlage Am Knill

sowie die daraus resultierenden Anpassungsmaßnahmen an den bestehenden Anlagen.

3.3 Planrechtfertigung

Der im beantragten Umfang vorgesehene Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde ist gerechtfertigt.

Mit Hilfe der Haltestelle kann ein Wohngebiet mit ca. 4.500 Einwohnern an das U-Bahn-Netz angebunden werden. Die Fahrtzeiten in die Innenstadt mit dem ÖPNV können dadurch um 15-20 Minuten verkürzt werden. Es wird der sehr große Haltestellenabstand von rd. 2,6 km zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne etwa halbiert. Durch eine ergänzend geplante Bike+Ride-Anlage kann das Einzugsgebiet der Haltestelle deutlich erweitert werden.

3.4 Variantenprüfung

Ziel des Vorhabens ist die Erschließung von Wohngebieten zwischen den vorhandenen Haltestellen Farmsen und Berne auf der Linie der U1 mit einer neuen Haltestelle

Die Vorhabensträgerin hat bei der Wahl der Lage der neuen Haltestelle versucht, Doppel- oder Mehrfacherschließungen zu vermeiden und möglichst wenige Überschneidungen mit den Erschließungsgebieten der Haltestellen Farmsen und Berne zu erhalten. Bei der gewählten Lage ist eine Überschneidung der beiden Einzugsgebiete so gut wie gar nicht gegeben.

Die endgültige Vorzugsvariante ergibt sich aus vorhandenen Zwangspunkten. So muss die Haltestelle östlich und westlich an das öffentliche Wegenetz angebunden sein. Eine leichte Verschiebung nach Süden ist aufgrund des Weichenfeldes vom Betriebshof Farmsen nicht möglich. Die geplante Umtrassierung von Gleis 1 beginnt im Süden unmittelbar nach der letzten Weiche. Eine stärkere Verschiebung der Haltestelle würde zu einer deutlichen Überschneidung mit dem Einzugsgebiet der Haltestelle Farmsen führen. Eine sinnvolle Haltestellenlage ist hier auch nicht gegeben, da zwischen den beiden Betriebsgleisen der Betriebshof Farmsen angeordnet ist.

Eine geringfügige Verschiebung der Haltestelle nach Norden führt dazu, dass die westliche Erschließung nicht möglich ist, da hier die SAGA/GWG-Siedlung bis unmittelbar an die Bahnanlage angrenzt und auch eine entsprechende Wohnbebauung vorhanden ist.

Eine Erschließung über die Brücke Bekassinenau hätte zwangsläufig den Abriss und Neubau der Straßenbrücke zur Folge, da die Durchfahrtsbreite der Brücke um 8,50 m verbreitert werden müsste. Dies erscheint wirtschaftlich und verkehrlich nicht darstellbar, zumal hier schon eine spürbare Überschneidung mit dem Einzugsgebiet der Haltestelle Berne zu verzeichnen ist. Eine noch weiter nördliche Anordnung der Haltestelle, d. h. deutlich nördlich der Straßenbrücke rückt die Haltestelle dann zu nah an die Haltestelle Berne. Damit wäre eine sinnvolle Erschließungswirkung nicht mehr gegeben.

Eine Veränderung in der Lage nach Süden oder Norden würde größere Umbaumaßnahmen erforderlich werden lassen und stärkere Auswirkungen hervorrufen.

Weitere Alternativen zeigen sich bei diesem Vorhaben nicht. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an.

3.5 Ausführungsplanung

Grundsätzlich müssen alle durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Konflikte im Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Ausgenommen werden hiervon jedoch solche Fragen, die auch ohne eine abschließende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss vorhersehbar gelöst werden können und somit noch keiner Entscheidung bedürfen. Voraussetzung hierfür ist, dass für die später erfolgende Lösung keine planfeststellungsrechtliche Abwägung erforderlich ist oder eine solche bereits im Planfeststellungsbeschluss vorweggenommen werden kann. Es muss also zur Zeit des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses feststehen, dass ein Sachverhalt in der späteren Bauausführung oder im späteren Betrieb ohne Weiteres auf die eine oder andere Weise zu bewältigen ist und es hinsichtlich der Gesamtabwägung unerheblich ist, wie diese Bewältigung aussehen wird. Dies war vorliegend durchgehend der Fall, so dass es sich als nicht erforderlich erwies, die Ausführungsplanung vor Baubeginn durch die Planfeststellungsbehörde noch einmal prüfen zu lassen.

In der Planfeststellung sind vor allem diejenigen baulichen Anforderungen zu berücksichtigen, die sonst nicht oder nur schwer nachträglich oder nicht ohne Auswirkungen auf die Abwägungsentscheidung berücksichtigt werden könnten. Dies ist geschehen. Angesichts der regelkonformen Ausbildung der U-Bahn-Betriebsanlage sind bauliche Rückwirkungen späterer betrieblicher Anforderungen, die nicht mehr berücksichtigt werden könnten, nicht erkennbar.

Hinsichtlich der betrieblichen Anforderungen, die überwiegend der zukünftigen Situation angepasst und flexibel gehandhabt werden müssen, sind weitergehende Regelungen im Planfeststellungsbeschluss als die getroffenen nicht sinnvoll und überwiegend auch nicht möglich. Insoweit muss die Planfeststellungsbehörde sich lediglich davon überzeugen, dass die hieraus potentiell resultierenden Konflikte ohne Auswirkungen auf das Abwägungsergebnis sicher beherrschbar sein werden. Gegenteiliges ist vorliegend nicht erkennbar. Im Übrigen bestehen auch deshalb hieran keine Zweifel, weil die BOStrab insoweit umfassende Aufgaben definiert und zuweist sowie entsprechende inhaltliche Anforderungen stellt, die von der zuständigen Behörde entsprechend konkretisiert und überwacht werden (vgl. Ziffer 2.6).

Auch die Bewältigung der durch die Bautätigkeit ausgelösten verkehrlichen Beeinträchtigungen während der Bauzeit kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Die Vorhabenträgerin hat hierzu entsprechende Konzepte entwickelt, mit denen sie darlegt, dass diese Bewältigung möglich ist. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen sind sowohl baulicher als auch verkehrlicher Natur. Die Planfeststellung dieser Maßnahmen ist nicht erforderlich, weil diese lediglich im Straßenraum stattfinden und so keine diesbezüglichen Eigentumsrechte betroffen sind, weil sie nur temporär bestehen und etwaige Beeinträchtigungen daher zeitlich

begrenzt sind, weil sie sich im Rahmen der üblichen Maßnahmen zur Einrichtung von Umleitungen halten, bei denen subjektive Rechte Dritter grundsätzlich nicht berührt werden, weil bei Ihrer Einrichtung die Straßenverkehrsbehörde beteiligt ist und eine ordnungsgemäße Ausführung so gewährleistet ist und weil sie sich aus vorgenannten Gründen im Ergebnis nicht auf die planfeststellungsrechtliche Abwägung auswirken werden.

3.6 Begründung der Nebenbestimmungen

3.6.1 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

Die Nebenbestimmung dient dem Schutz der Gesundheit sowie der Umweltschutzgüter vor einer Beeinträchtigung durch Schadstoffe. In Verbindung mit den genannten Bestimmungen und Regeln gewährleistet sie, dass neue Belastungen - auch außerhalb des Plangebiets - nicht entstehen und bestehende Belastungen nicht erhöht werden (s. Ziff. 2.1).

3.6.2 Baum- und Gehölzschutz

Diese Nebenbestimmung dient der Minimierung der Beeinträchtigung des Baum- und Gehölzbestandes. In Betracht kommende Maßnahmen sind z. B. die Einzäunung des Traufbereichs, die Verwendung von Baumschutzschilden, behutsames Arbeiten im Wurzelbereich, keine Verdichtung der Baumscheibe etc. Einzelheiten enthalten z. B. die DIN 18920 und RAS-LP 4 (s. Ziff. 2.2).

3.6.3 Baubedingte und betriebsbedingte Immissionen

Die voraussichtlich zu erwartenden baubedingten Lärmauswirkungen der beantragten Maßnahme sind in der Unterlage 4.6.3 „Schalltechnische Untersuchung – Teil: Baulärm“ dargestellt. Danach ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht mit unzulässigen Lärmauswirkungen zu rechnen.

Der vorliegend beantragte Baustellenbetrieb ist in acht Bauphasen vorgesehen:

- Die Bauphasen 1, 3, 5, 7, 8 sind in Schichten im Tagzeitraum von 7-20 Uhr geplant.
- Die Bauphasen 2, 4 und 6 sind in Doppelschicht bis 21 Uhr geplant, sodass täglich eine Stunde im Nachtzeitraum in der Zeit von 20-7 Uhr liegt.

Für die schalltechnische Detailuntersuchung wurde die Bauphase 4a gewählt, in der ein Betrieb der Baumaschinen sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum stattfindet und sie aufgrund von Baustellentätigkeit der Gleisbauarbeiten über den gesamten Baustellenzeitraum als repräsentativ angesehen wurde.

In dieser Bauphase erfolgt der Rückbau der Absperrung zum vorhandenen Gleis 1, der Rückbau von Gleis 1, der Anschluss des neuen Gleises 1, der Einbau fester Absperrung zu Gleis 2, der Neubau der Fundamente und Sohle Kriechkeller auf die Westseite sowie der Einbau der Kabelbrücke.

Die zu beurteilenden Wohngebiete sind entsprechend der geltenden Bebauungspläne als reine und allgemeine Wohngebiete sowie sogenannte Mischgebiete bewertet worden. Die Kleingartenanlagen wird gemäß der tatsächlichen Nutzung ein Schutzanspruch vergleichbar mit Mischgebieten zugewiesen.

Die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm für reine Wohngebiete betragen tagsüber 50 dB(A)/ nachts 35 dB(A), für allgemeine Wohngebiete 55 dB(A) am Tag/ 40 dB(A) in der Nacht und in Mischgebieten wird ein Wert von 60 dB(A) tags/ 45 dB(A) nachts angesetzt. Überschreitet der von Baumaschinen ermittelte Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert

um mehr als 5 dB, sollen nach Kapitel 4.1 der AVV-Baulärm Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden.

Diese Grenzwerte können teilweise nicht eingehalten werden. Die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erstrecken sich deutlich in das Umfeld der Baustelle. Da dort unterschiedliche Gebietsnutzungen vorhanden sind, unterscheidet sich das Maß der Überschreitungen gemäß der Einstufung des jeweiligen Gebietes.

An der nächstgelegenen maßgeblichen Wohnbebauung werden Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) im Tagzeitraum ermittelt. Bis zu 70 dB(A) werden im Bereich der Kleingartenanlagen prognostiziert. Im Nachtzeitraum werden Beurteilungspegel von bis zu 62 dB(A) erreicht. Damit beträgt die Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm maximal 17 dB(A) tags und maximal 27 dB(A) nachts, wobei der Nachtzeitraum hier nur von 20-21 Uhr ausgeschöpft wird.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass sich die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im Nachtzeitraum über größere Bereiche im Umfeld des Plangebiets erstrecken.

Bei intensiven Bautätigkeiten sind Überschreitungen der Richtwerte der AVV-Baulärm oftmals kaum zu verhindern. Jedoch sind alle erdenklichen Maßnahmen zur Lärminderung zu prüfen, um unnötige Lärmimmissionen zu vermeiden.

Aufgrund der Spezifik der Schallausbreitung aus der Baustelle Oldenfelde in alle Richtungen, des nur temporären Charakters der Baustelle, der Struktur der angrenzenden Wohnbebauung und nicht zuletzt der deutlichen Überschreitungen der Richtwerte sind keine angemessenen und keine wirksamen Lärminderungsmaßnahmen für den Tagzeitraum realisierbar. Geprüft wurden u.a. Maßnahmen am Immissionsort (wie z.B. der Umbau von Fenstern), die Überwachung der Qualität der eingesetzten Baumaschinen (z.B. Vermeidung der Verwendung alter und damit zumeist lauterer Geräte bzw. Anbauteile), Lärminderungsmaßnahmen an den Baugeräten (z.B. Verwendung möglichst geringer Motorleistungen bei den verwendeten Baumaschinen), Maßnahmen auf dem Ausbreitungswegs (Schallschirme, mobile Schallschutzwand) und die zeitliche Einschränkung des Bauablaufs. Zu den Einzelheiten wird auf die Schalltechnische Untersuchung verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass trotz der Richtwertüberschreitungen an der angrenzenden Wohnbebauung der zügigen Durchführung der Baumaßnahme gegenüber einer Verlängerung der Bauzeit (als Folge der zeitlichen Einschränkung des Bauablaufs) mit zusätzlicher Lärmentwicklung, die durch die Errichtung einer Abschirmwand entstehen und zur Inanspruchnahme von Privatgrundstücken führen würde, der Vorzug zu geben ist. Der temporäre Bau von stationären Abschirmwänden steht auch aufgrund der Dammlage der vorhandenen U-Bahntrasse in keinem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Ein aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde geeignetes und verhältnismäßiges Mittel zur Lärminderung ist der Einsatz von Arbeitsgeräten, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind (s. Nebenbestimmung Ziff. 2.3).

Darüber hinaus sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die folgenden Anweisungen die einzigen geeigneten und verhältnismäßigen Mittel zur Lärminderung:

- Verzicht auf nächtliche Betriebszeiten
- Kommunikativer Austausch mit den Lärmbetroffenen
- Sicherstellung der Baustellendisziplin

Weitere Lärmschutzmöglichkeiten sind nicht gegeben. Die Planfeststellungsbehörde folgt insoweit den Darstellungen der Schalltechnischen Untersuchung.

Die daraus resultierenden unvermeidbaren Lärmbeeinträchtigungen sind den Betroffenen auch zuzumuten.

Die in der AVV Baulärm in Nr. 3.1.1. festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten für den Regelfall Bindungswirkung. Gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG sind Schutzvorkehrungen (nur) zu treffen, wenn und soweit dies aufgrund nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich ist. Mit der Überschreitung der Immissionsrichtwerte wird nicht unmittelbar ein Anspruch auf Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen ausgelöst. Es ist nicht allein die Pegelüberschreitung, sondern sind auch deren Dauer und Auswirkungen zu betrachten. Um im Ergebnis zu einem Anspruch auf Schutzvorkehrungen bzw. Entschädigungen zu kommen, bedarf es nicht allein des Vorliegens nachteiliger Wirkungen. Die nachteiligen Wirkungen müssen zusätzlich von Erheblichkeit sein, um den Betroffenen gegenüber als unzumutbar angesehen werden zu können.

Zwar kommt bereits der Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eine diesbezügliche Indizwirkung zu. Dennoch ist hier zu berücksichtigen, dass es zu diesen überschreitenden Lärmbeeinträchtigungen nur während weniger Tage in jeweils unterschiedlichen Bauphasen kommt und jeweils nur wenige Gebäude betroffen sind. Des Weiteren ist auch zu beachten, dass üblicherweise die Wohnnutzung tagsüber regelmäßig in geringerem Maße ausgeübt wird. Soweit während der Bauzeit Bewohner anwesend sind, ist Ihnen während der nur geringen Dauer der die Richtwerte überschreitenden Arbeiten zuzumuten, die Fenster geschlossen zu halten bzw. nur kurzzeitig zu öffnen und so den Pegelüberschreitungen weitgehend zu entgehen. Den hohen Pegeln einerseits steht damit im Ergebnis nur eine mittlere und damit zumutbare Beeinträchtigungintensität gegenüber.

Für die Zulassung der Baumaßnahme streitet weiterhin die Wertung der AVV-Baulärm für Maßnahmen, die im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind. Danach sind Bauarbeiten den Anliegern trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte zuzumuten, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können (5.2.2 Nr. 2 AVV-Baulärm).

Dass die Überschreitungen nicht zu vermeiden sind, wurde bereits dargestellt. Auch sind die Arbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich:

Der Neubau der U-Bahn-Haltestelle dient dem Allgemeinwohl und ist ein wichtiges Element des weiteren Ausbaus des ÖPNV. Das beantragte Vorhaben dient nicht nur der Verbesserung der Nutzung des ÖPNV, sondern zielt auch auf die Zielvereinbarung des Koalitionsvertrags der 21. Legislaturperiode ab.

Die voraussichtlich zu erwartenden betriebsbedingten Lärmauswirkungen der beantragten Maßnahme sind in der Unterlage 4.6.1 „Schalltechnische Untersuchung – Teil: Schienenwege“ dargestellt. Danach liegen keine Überschreitungen der Grenzwerte von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht der 16 BImSchV vor. Die Beurteilungspegel werden deutlich unterschritten. Aus diesem Grunde ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht mit unzulässigen Lärmauswirkungen zu rechnen, sodass keine Ansprüche auf diesbezüglichen Lärmschutz gegeben sind.

3.6.4 Baustelleneinrichtungsflächen

Die Sicherung der Baustelle ist geeignet und erforderlich, um die umliegenden Flächen zu schonen und die Unfallgefahr für Dritte, insbesondere Kinder, zu reduzieren. Die Nebenbestimmung dient ebenfalls der Sicherung von Maschinen und Material.

Die Lage und der Umfang der zulässigen Baustelleneinrichtungsflächen ergibt sich aus den Plänen 1 D (023c) 245/0001. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen unter Ziff. 3.5 verwiesen (s. Ziff. 2.4).

3.6.5 Gefahren durch die Bauausführung

Diese Nebenbestimmung dient der Gefahrenabwehr sowie der Sicherstellung einer unverzüglichen Durchführung schadensbegrenzender Maßnahmen (s. Ziff. 2.5).

3.6.6 Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen

Wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (vgl. Ziff. 2.7) sind u. a. auch zu der Frage der Erteilung bzw. des Widerrufs von Genehmigungen grundsätzliche Regelungen getroffen worden. Diese Regelungen sind, soweit sie ausdrücklich erfolgen, nicht als abschließend zu betrachten. Teilweise ergeben sich die Rechtsfolgen auch unmittelbar aus den Planunterlagen oder mittelbar aus dem Gesamtzusammenhang sowie aus Sinn und Zweck der Planfeststellung, ohne in jedem Einzelfall ausdrücklich benannt zu werden.

Soweit bauliche Anlagen dem Vorhaben bauzeitlich oder dauerhaft entgegenstehen, werden die entsprechenden Genehmigungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss insoweit widerrufen, im Übrigen jedoch aufrechterhalten. Das bedeutet beispielsweise für einen nur bauzeitlich erforderlichen Widerruf, dass die Nutzungsgenehmigung während der Bauzeit vollständig oder, soweit sie teilbar ist, teilweise entfällt, nach Abschluss der Arbeiten jedoch wieder auflebt. Soweit für die zukünftige Fortsetzung der Nutzung Änderungen erforderlich werden, ist hierfür nicht die Planfeststellungsbehörde, sondern die ursprünglich zuständige Behörde zuständig. Bei einem dauerhaft erforderlichen Widerruf dagegen erlischt die Nutzungsgenehmigung. Ob und inwieweit in diesem Fall oder im Fall einer notwendigen Anpassung der Nutzungsgenehmigung ein Anspruch auf Neuerteilung oder Ersatzansprüche bestehen, richtet sich nach dem Inhalt der widerrufenen Genehmigung.

Soweit Genehmigungen durch den Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach neu erteilt werden, kann dies geschehen, weil Art und Maß der baulichen Anlagen beziehungsweise der späteren Nutzung nach dem Zweck des planfestgestellten Vorhabens grundsätzlich vorgegeben sind und der Erteilung der Genehmigungen erkennbar keine entscheidungserheblichen Tatsachen entgegenstehen. Da sich jedoch die - für die Entscheidung dem Grunde nach nicht erheblichen - Details zur Zeit des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht in jeder Hinsicht festlegen lassen und sich auch während der Baudurchführung noch ändern können bzw. sich zum Teil auf nicht den Gegenstand der Planfeststellung bildende Nutzungen nach Fertigstellung des Vorhabens beziehen, bleibt die Ergänzung der Genehmigungen der jeweils zuständigen Stelle vorbehalten. Die Einräumung eines Vorbehalts ist diesbezüglich nicht erforderlich, da es den zurzeit noch unbekannt Details an Entscheidungserheblichkeit bzw. Abwägungsrelevanz fehlt, denn es ist bereits erkennbar, dass diese der Zulässigkeit des Vorhabens nicht entgegenstehen. (s. Ziff. 2.7)

3.6.7 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 Vorhabensträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden (s. Ziff. 2.8).

3.6.8 Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen

Diese Nebenbestimmung dient der Minderung der diesbezüglichen Auswirkungen der Bau-
maßnahme (s. Ziff. 2.9).

3.6.9 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der Wirksamkeit der planfestgestellten
Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen. Zur weiteren Begründung wird
auf Ziff.2.10, 3.7 und 3.8.1.10 verwiesen (s. Ziff. 2.10).

3.6.10 Zusagen

Die Verpflichtung der Vorhabensträgerin, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen
sowie die in dieser Entscheidung wiedergegebenen Zusagen einzuhalten und bei der Aus-
führungsplanung und Baudurchführung zu beachten, besteht auch ohne gesonderte Anord-
nung. Eine Wiederholung und Anordnung jeder einzelnen Zusage im verfügenden Teil ist
daher nicht erforderlich, Verbindlichkeit besteht auch ohne dies. Dennoch soll diese Neben-
bestimmung die Verpflichtung der Vorhabensträgerin bekräftigen, um die Bedeutung der
insoweit bestehenden Bindung herauszustellen und etwa bestehenden Zweifeln über die
Verbindlichkeit entgegenzuwirken (s. Ziff. 2.11).

3.6.11 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung
und des Schutzes der Allgemeinheit vor nicht vorhersehbaren nachteiligen Wirkungen des
Vorhabens (s. Ziff. 2.12).

3.7 Umweltverträglichkeit

Für die beantragte Maßnahme wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach dem
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Änderung durch Art. 12
G v. 27.06.2017, BGBl. I S. 1966 (UVPG) durchgeführt. Von der Durchführung einer Um-
weltverträglichkeitsprüfung wurde abgesehen, da das Vorhaben nach Einschätzung der
Planfeststellungsbehörde aufgrund überschlägiger Prüfung nach § 3 c UVPG unter Berück-
sichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen
Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 zu berücksichtigen wären. Eine erheb-
liche Betroffenheit der einzelnen naturschutzfachlichen Schutzgüter ist nicht erkennbar.

Die Feststellung ist im Amtlichen Anzeiger Nr. 86 vom 28.10.2016, S. 1841 f. bekannt ge-
macht worden.

Die durch die beantragte Maßnahme zu erwartenden Umweltauswirkungen werden von der
Planfeststellungsbehörde wie folgt eingeschätzt:

Das Haltestellenbauwerk liegt vollständig auf dem Grundstück der Bahnanlage. Für die
Bahndammerweiterung und die äußere Erschließung einschließlich der Bike + Ride-Anlage
werden öffentliche Grundstücksflächen in Anspruch genommen.

Zwischenzeitlich wird das Bauvorhaben ca. 1,5 ha Grundfläche sowohl für temporäre als
auch dauerhafte Zwecke in Anspruch nehmen. Ca. 0,55 ha Grundfläche nehmen später die
verbleibenden baulichen Anlagen wie der Bahnhof, die Wege, Zufahrten und Plätze ein.

Gemäß § 14 BNatSchG ist bezüglich der Schutzgüter Boden, Natur und Landschaft von ei-
ner erheblichen Inanspruchnahme auszugehen. Insbesondere Grünflächen werden für
Baustelleinrichtungsflächen und bauliche Anlagen genutzt. Diese Inanspruchnahme führt

jedoch nicht zu einer erheblichen Umweltauswirkungen, die eine UVP-Pflicht hervorrufen würde.

Hinsichtlich des Schutzguts Wasser ist festzustellen, dass zunächst kein grundwassernaher Standort vorliegt, durch den Bau der Unterführung (ca. 2-3 m unter Geländeniveau) jedoch Grundwassernähe erreicht wird. Insofern ist eine Wasserhaltung bzw. Grundwasserabsenkung für die Dauer der Baumaßnahmen wahrscheinlich.

Überschüssiger Oberboden bzw. anfallendes Abbruchmaterial sind entsprechend der einschlägigen Richtlinien zu verwerten. Das Anfallen von weiteren Abfällen und Abwässern, die einer besonderen Entsorgung bedürfen, ist nicht ersichtlich. Es liegt ein insgesamt eher mittlerer bis großer Maßnahmenumfang vor. Der Bodenaushub wird über öffentliche Verkehrswege abgefahren.

Das Bauvorhaben trägt aufgrund seines Größenumfangs zur allgemeinen Grundbelastung bei. In den benachbarten Wohngebieten wird die Bauaktivität als belästigend wahrgenommen werden.

Mit Umweltverschmutzungen ist im Zuge der Baumaßnahme nicht zu rechnen. Eine Verwendung von Ersatzbaustoffen ist aufgrund der errichteten Grundwassernähe nicht zulässig. Ebenso ist der Einsatz wassergefährdender Stoffe zu unterlassen. Es gibt keinen sonstigen Hinweis auf die Verwendung von umweltgefährdenden Stoffen.

Besondere Unfallrisiken, die einer näheren Betrachtung bedürfen, sind nicht ersichtlich. Durch die Nähe zu öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind allgemeine Unfallrisiken grundsätzlich denkbar, die jedoch mit geeigneten Maßnahmen der Verkehrslenkung minimiert werden können. Es gibt keine Hinweise auf die Verwendung von Materialien und Stoffen, von denen besondere Risiken ausgehen.

Das betroffene Gebiet ist im Flächennutzungsplan großflächig mit Wohnbauflächen und Grünflächen dargestellt. Das Gelände im unmittelbaren Bereich der geplanten Maßnahme ist folglich ein Wohngebiet. Die Grünflächen sind nicht planrechtlich gesichert. Sie sind im öffentlichen Eigentum als Grünflächen gewidmet und liegen im Verwaltungsvermögen des Bezirksamtes.

Westlich der Gleise befindet sich eine Wohnsiedlung mit Reihen- und Mehrfamilienhäusern der SAGA, östlich verläuft die Straße Am Knill. Dort befinden sich hauptsächlich Einfamilienhäuser, in etwas größerer Entfernung auch einige Mehrfamilienhäuser. Weiterhin ist das Gebiet südlich der geplanten Haltestelle durch Kleingartenanlagen beidseits entlang des Bahndammes geprägt.

Hinsichtlich der des Reichtums, der Qualität und der Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes (Qualitätskriterien), stellen sich die Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 2 UVPG wie folgt dar:

Schutzgut	Anmerkung
Menschen, einschließlich menschliche Gesundheit	umliegend überwiegend Wohnbebauung, östlich der Bahn: gartenbezogenes Wohnen, geringere Einwohnerdichte, westlich der Bahn: Geschosswohnungsbau, höhere Einwohnerdichte
Tier + Pflanzen, biologische Vielfalt	Die von der Maßnahme betroffenen Flächen haben eine durchschnittliche Bedeutung für die biologische Vielfalt. Die Vegetationszusammensetzung entspricht im Stadtgebiet verbreiteten Vegetationstypen (Böschungshölzer, Gras- und Krautfluren, Scherrasen), Bestandsalter beträgt bis ca. 50 Jahre.
Boden	Grünflächen bzw. Anlagen in Grünflächen auf ehemaligen Landwirtschaftsflächen
Wasser	Es gibt keine Oberflächengewässer im Untersuchungsraum. Die Bahn-

	seitengräben sind Teil der Bahnanlagen und nicht regelmäßig wasserführend. Durch den Bau der Unterführung wird das Bauvorhaben grundwassernah (Abstand < 1m). Die Verwendung von Ersatzbaustoffen ist nicht zulässig.
Klima/ Luft	Es liegt keine stadtklimatisch bedeutsame Situation vor. Einstufung als Stadtrandbebauung mit mäßiger Belastung.
Kulturgüter/ sonstige Sachgüter	Geschützter Grenzstein von 1802 an der Busbrookhöhe bislang außerhalb der geplanten Maßnahme. Es liegen keine sonstigen Sachgüter im Sinne des UVPG vor.
Landschaft	Die Kleingartenanlagen beiderseits der U-Bahnlinie insbesondere die Anlage entlang der Straße Am Knill ist positiv wirksames Landschaftselement. Die Maßnahme nimmt Eingriff in diesen Zusammenhang.
Wechselwirkungen	Wechselwirkungen sind Funktionsverflechtungen zwischen den ansonsten separat erfassten Funktionsbereichen (Schutzgüter). Mit der Betrachtung der Wechselwirkungen werden die mittelbaren Beeinträchtigungen eines Schutzgutes durch die Beeinträchtigung eines anderen Schutzgutes erfasst. Im vorliegenden Fall sind Wechselwirkungen insbesondere im Zusammenhang zwischen Gehölzverlusten und dem Landschaftsbild zu erwarten.

Die Flächen westlich der U-Bahn gehören zu Farmsen-Berne, das eine Bevölkerungsdichte von ca. 4.100 Einwohner/ km² aufweist und damit oberhalb der durchschnittlichen Einwohnerdichte des Bezirks Wandsbek (ca. 2.900 Einwohner/ km²) liegt. Die Wohngebiete an der Busbrookhöhe liegen evtl. über diesem Wert. Die Einfamilienhausgebiete in Oldenfelde östlich der Bahn haben aufgrund des geringen Anteils an Geschosswohnungsbau eine geringere Einwohnerdichte (geschätzt ca. 3.000 Einwohner/ km²), die Bevölkerungsdichte Oldenfeldes selbst liegt jedoch bei über 6.000 Einwohner/ km². Es liegen keine Schulen näher als ca. 500 m.

Entsprechend den Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Auswirkungen des Vorhabens auf einen Raum von ca. 6 ha begrenzt.

Innerhalb dieses Gebietes werden ein Bahnhof mit einer Grundfläche von ca. 0,2 ha sowie Zufahrten, Wege und Plätze mit einer Größe von ca. 0,35 ha angelegt. Die Baustellenflächen werden eine Größe von ca. 1,5 ha m² aufweisen. Das Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung) auf die Schutzgüter bezogen wird wie folgt bewertet:

Schutzgut	erheblich	nicht erheblich	Anmerkung
Mensch		X	ca. 3.000 – 4.500 Einwohner/ km ²
Tier und Pflanzen		(X)	Parkanlage, Böschungsgehölz (erheblich i.S.d. BNatSchG)
Boden		(X)	weitgehend ungestörte Böden (Grünflächen), bestehende Wege (erheblich i.S.d. BNatSchG)
Wasser		X	keine Gewässer betroffen, mögliche Grundwasserhaltung
Klima/ Luft		X	bis auf die Emissionen des LKW-Verkehrs zur Bauzeit keine Auswirkungen, Reduzierung des Grünanteils in Relation zum Bestand gering
Kulturgüter/ sonstige Sachgüter			nicht betroffen
Landschaft		(X)	temporäre Beeinträchtigungen durch Gehölzverluste (erheblich i.S.d. BNatSchG)
Wechselwirkungen		X	keine besonderen, komplexen Wechselwirkungen

X = trifft zu (X) = trifft bedingt/ in geringem Maße zu

Die Maßnahmen greifen in keine komplexen Wirkungszusammenhänge ein. Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter bezogen sieht wie folgt aus:

Schutzgut	erheblich	nicht erheblich	Anmerkung
Mensch		X	das Siedlungsgefüge ist einfach strukturiert, fast monofunktionales Wohnung und Erholung
Tier und Pflanzen		X	einfache Grünflächen mittleren Bestandalters, Eingriffe v.a. in Rasenflächen und Böschunggehölzen
Boden		X	Eingriffe in bislang wenig gestörte Bodenverhältnisse
Wasser		X	keine Gewässer betroffen, mögl. Grundwasserhaltung
Klima/ Luft		X	bis auf die Emissionen des LKW-Verkehrs zur Bauzeit keine Auswirkungen; Reduzierung des Grünanteils in Relation zum Bestand gering
Kulturgüter/ sonstige Sachgüter		X	nicht gegeben
Landschaft		X	Gehölzverluste, der prägende Bestand im Westen bleibt im Grundsatz erhalten, der prägende Bestand auf der Ostseite wird wiederhergestellt
Wechselwirkungen		X	keine besonderen, komplexen Wechselwirkungen

X = trifft zu (X) = trifft bedingt/ in geringem Maße zu

Eingriffe in den Vegetationsbestand und den Boden sind unvermeidbar. Die Stärke der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter stellt sich folgendermaßen dar:

Schutzgut	erheblich	nicht erheblich	Anmerkung
Mensch		X	hohe Wahrscheinlichkeit von Lärmeffekten und einer Störung von Freizeit- und Erholungsnutzung in der Bauphase
Tier und Pflanzen		X	Baum- und sonstige Gehölzverluste unvermeidbar
Boden		X	Beeinträchtigung von Bodenstandorten unvermeidbar
Wasser		X	Grundwasserhaltung wahrscheinlich
Klima/ Luft		X	geringe Wahrscheinlichkeit
Kulturgüter/ sonstige Sachgüter		X	nicht gegeben
Landschaft		X	Beeinträchtigungen durch Gehölzverluste unvermeidbar
Wechselwirkungen			keine besonderen, komplexen Wechselwirkungen

X = trifft zu (X) = trifft bedingt/ in geringem Maße zu

Die Bauzeit wird einschließlich der Wiederherstellung der in Anspruch genommenen Flächen 2 Jahre dauern. Es erfolgt absehbar keine Folgemaßnahme am gleichen Ort. Reversibilität im Sinne einer Wiederherstellbarkeit ist mit Ausnahme der in bauliche Anlagen umgewandelte Vegetationsstandort gegeben. Die Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen auf die jeweiligen Schutzgüter wird folgendermaßen bewertet:

Schutzgut	erheblich	nicht erheblich	Anmerkung
Mensch		X	überwiegend temporäre Effekte
Tier und Pflanzen		X	Wiederanpflanzung in vergleichbarem Umfang möglich
Boden		X	Wiederherstellung nicht möglich, durch Sicherungsmaßnahmen sind Auswirkungen zu minimieren
Wasser		X	temporäre Grundwasserhaltung
Klima/ Luft		X	keine Relevanz
Kulturgüter/ sonstige Sachgüter		X	nicht gegeben
Landschaft		X	Wiederanpflanzung in vergleichbarem Umfang möglich
Wechselwirkungen			keine besonderen, komplexen Wechselwirkungen

X = trifft zu (X) = trifft bedingt/ in geringem Maße zu

Die Umweltauswirkungen, die durch das Vorhaben zu erwarten sind, sind in den Antragsunterlagen dargestellt. Die Vorhabensträgerin hat in den Antragsunterlagen zudem nachvollziehbar dargestellt, dass es keine Alternativen gibt, die gleich wirksam aber weniger belastend für die Umwelt sind, vgl. auch Antragsunterlagen 4.4 ff. Die dargestellten übrigbleibenden vorhabenbedingten Auswirkungen, insbesondere die vorgesehene Baumfällung, können nicht vermieden werden.

3.8 Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen

3.8.1 Entscheidung über die Stellungnahmen der Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange

Im Folgenden werden die Stellungnahmen der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange sowie die Erwidern der Vorhabensträgerin dazu gegenüber gestellt. Die Inhalte der Stellungnahmen, die ausschließlich Zustimmung enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden hier nicht wiedergegeben. Soweit die Planfeststellungsbehörde sich nicht äußert, sieht sie keinen Anlass, von den Planunterlagen und den Ausführungen und Zusagen der Vorhabensträgerin abweichende Anordnungen zu treffen.

Die Darstellung der Stellungnahmen erfolgt in Normalschrift, *die Äußerung der Vorhabensträgerin in Diagonalschrift* und die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in **Fettschrift**.

3.8.1.1 HAMBURG WASSER

Schreiben vom 07.11.2016

Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung (HSE):

Im Bereich der geplanten Bauarbeiten befinden sich keine vorh. Entwässerungsleitungen der Hamburger Stadtentwässerung.

Die geplante Einleitung des Regenwassers in das Regenwassersiel DN900 in der Busbrookhöhe ist mit der HSE vorabgestimmt (max. Einleitmenge). Die beigefügten Anträge auf die Genehmigung von neuen Sielanschlüssen werden HSE-intern an die zuständigen Kollegen weitergegeben und bearbeitet.

Seitens der HSE bestehen in Bezug auf die gepl. Bauarbeiten keine Bedenken.

Die Herstellung der notwendigen und beantragten Sielanschlüsse wurde bereits durch die Hamburger Stadtentwässerung beschieden. Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 1.3 verwiesen. Es ist kein weiterer Regelungsbedarf erforderlich.

Stellungnahme der Hamburger Wasserwerke (HWW):

Seitens der Hamburger Wasserwerke bestehen in Bezug auf die geplanten Bauarbeiten keine Bedenken. Die vorh. Leitungen der HWW befinden sich außerhalb der gepl. Baubereiche.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.8 und 3.6.7 „Leitungsarbeiten“ verwiesen.

3.8.1.2 Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz

Schreiben vom 18.11.2016

Auflagen und Hinweise für den geplanten Einbau des Personen- und Lastenaufzugs entnehmen Sie bitte der Anlage.

Neu errichtete und wesentlich veränderte Personen- und Lastenaufzüge nach Aufzugsrichtlinie 2014/33/EU sind vor der Inbetriebnahme gemäß Aufzugsverordnung (12.ProdSV) vom 06. April 2016 in Verkehr zu bringen.

Personen- und Lastenaufzüge sind vor der erstmaligen Inbetriebnahme und vor Wieder-Inbetriebnahme nach prüfpflichtigen Änderungen von einer in Hamburg zugelassenen Überwachungsstelle zu prüfen - siehe Anhang 2 Abschnitt 2 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) vom 06. Februar 2015.

Zu jeder Aufzugsanlage ist ein Notfallplan zur Personenbefreiung anzufertigen und dem Notdienst vor der Inbetriebnahme zur Verfügung zu stellen.

Arbeitgeber, die eine Aufzugsanlage verwenden, haben vor der ersten Benutzung eine Gefährdungsbeurteilung (§ 3 BetrSichV) durchzuführen und die Prüffrist festzulegen. Die Gefährdungsbeurteilung ist in regelmäßigen Abständen unter Berücksichtigung des Standes der Technik zu überprüfen. Soweit erforderlich sind die Schutzmaßnahmen entsprechend anzupassen.

Die o.g. Aufzugsanlagen sind regelmäßig von in Hamburg zugelassenen Überwachungsstellen prüfen zu lassen. Die Prüffrist der Hauptprüfung darf 2 Jahre nicht überschreiten. In der Mitte des Prüfzeitraumes sind Zwischenprüfungen durchzuführen.

Aufzüge sind gemäß den Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung und der zugehörigen Technischen Regeln (TRBS) zu betreiben. Es sind u.a. regelmäßige Inaugenscheinnahmen und Funktionskontrollen durchzuführen (TRBS 3121 Punkt 3.3).

Unter Berücksichtigung der Art und Intensität der Nutzung der Aufzugsanlage sind Instandhaltungsmaßnahmen durchführen zu lassen. Dabei sind die Angaben des Herstellers zu berücksichtigen.

Im Triebwerksraum, im Rollenraum oder dem Schacht dürfen keine aufzugsfremden Einrichtungen (z.B. Leitungen) installiert werden (DIN EN 81-20 5.2.1.2).

Aufzugsschächte müssen über ausreichende Schutzräume oben und unten verfügen (DIN EN 81-20 5.2.5.7 und 5.2.5.8).

Aufzugsschächte von Aufzugsanlagen, die zur Personenbeförderung vorgesehen sind, müssen angemessen belüftet sein (DIN EN 81-1/2 5.2.3 bzw. DIN EN 81-20 E.3.2). Die Rauchabzugsöffnung des Aufzugsschachtes gemäß § 37 (3) HBauO diene bisher gleichzeitig auch der Schachtentlüftung. Sofern eine Rauchabzugsöffnung des Aufzugsschachtes nicht erforderlich bzw. diese in Normalbetrieb geschlossen ist, ist eine ausreichende Schachtbelüftung vorzusehen.

Bei Aufzügen, die Personen mit Behinderungen zugänglich sind, sind die zusätzlichen technischen Anforderungen der DIN EN 81-70 zu berücksichtigen.

Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass Öl nicht ins Erdreich eindringen kann (§ 3 Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe Anlagenverordnung - VAwS vom 19. Mai 1998).

Die in der Anlage zum Schreiben des Amtes für Verbraucherschutz zusammengestellten Anforderungen der Fachabteilung Anlagensicherheit zu Personen- und Lastaufzügen sind uns aufgrund diverser vergleichbarer Baumaßnahmen zum Barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen bekannt und wurden bereits in der bisherigen Planung berücksichtigt. Selbstverständlich werden die Anforderungen auch in der Ausführungsplanung und Ausschreibung für die Aufzugsanlage berücksichtigt.

Nach Ziff. 2.3.1 des Erläuterungsberichts werden für die technische Ausführung die im Aufzugbau allgemein anerkannten Vorschriften, Bestimmungen und Gesetze, sowie die Richtlinien der Hamburger Hochbahn AG zu Grund gelegt.

Die Aufzugsanlage erhält eine dieser Richtlinie und den gültigen Regelwerken entsprechende behindertengerechte Ausstattung nach DIN EN 81-70.

Die Forderung, dass durch geeignete Maßnahmen das Eindringen von ÖL aus der Aufzugsanlage in das Erdreich zu verhindern ist, ergibt sich aus § 3 der Anlagenverordnung VAwS.

Im Übrigen wird auf die Erwidern der Vorhabensträgerin sowie Ziff. 2.11 und 3.6.10 „Zusagen“ und Ziff. 2.15 „Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ verwiesen.

3.8.1.3 Landes-Seniorenbeirat Hamburg

Schreiben vom 09.11.2016

Es handelt sich nach dieser Vorlage um den kompletten Neubau eines U-Bahnhofes. Daher können zeitgerecht eingereichte Änderungsanregungen diskutiert und nachgeplant werden.

Wir gehen grundsätzlich davon aus, dass im Zuge der mehrjährigen Bauzeit alle erforderlichen und möglichen Maßnahmen eingeplant und umgesetzt werden, die eine Beeinträchtigung der direkten Anlieger, speziell dabei Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, auf das absolut geringste Maß gehalten werden.

Nach der ersten Prüfung des Erläuterungsberichtes (EB) ergeben sich für den LSB die nachfolgenden Anmerkungen bzw. Anregungen:

Zu 1.10: Im Themenkomplex Bürgerbeteiligung auf Seite 9 des EB wurde dargestellt, dass die Unterführung als öffentlicher Weg ständig zur Verfügung steht. Gleichzeitig wurde klargestellt, dass in der gesamten Neubauplanung keine öffentliche Toilette eingeplant ist. Da die unbefriedigende Anzahl von öffentlichen Toiletten in Hamburg all-

gemein bekannt ist, wird hier u.E. wieder eine Gelegenheit versäumt, die Bilanz aufzubessern. Wir bitten Sie, im Sinne der Nutzer und der Anwohner (auch der Parknutzer), diese Sachlage nochmals zu überprüfen.

Anhand der Nutzerzahlen vergleichbarer U-Bahn-Haltestellen (z. B. Trabrennbahn) und der Umfeldsituation (ausschließlich Wohngebäude) ist der Bedarf für eine öffentliche WC-Anlage an dieser Haltestelle als sehr gering anzusehen.

Um die Bilanz der Anzahl öffentlicher WC-Anlagen im Stadtgebiet aufzubessern, erscheint der Standort daher weniger geeignet. Hier sollte dann der Fokus doch auf Standorte gelegt werden, die eine entsprechende Nachfrage erwarten lassen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Zu 2.1.5: Bei der Ausstattung der Sitzgelegenheiten geht der Landesseniorenbeirat davon aus, dass grundsätzlich seniorengerechte Sitzhöhen und Aufstehhilfen (Armlehnen) eingeplant werden. Die Notrufsäulen sollten in dem Bereich des Bahnsteigs installiert werden, der für mobilitätseingeschränkte Nutzer vorgesehen ist.

Sitzgelegenheiten werden auf dem Bahnsteig entsprechend der üblichen Anforderungen, d. h. auch mit Armlehnen, vorgesehen.

Die Rufsäule ist gemäß RUHst. und der üblichen HOCHBAHN-Standards immer im Viertelspunkt der Bahnsteige in Verbindung mit Zugzielanzeigern und Infovitrienen angeordnet. Darüber hinaus sind keine weiteren Rufsäulen vorgesehen, d. h. auch nicht im Einstiegsbereich für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Diese Anordnung ist im gesamten U-Bahn-Netz einheitlich ausgeführt.

Die Ausstattung der Haltestelle mit dem sogenannten Bahnsteigmobiliar (u.a. Bänke, Vitrinen, Fahrausweisautomaten, Beschilderung) ist entsprechend Ziff. 1.14 des Erläuterungsberichts nicht Gegenstand des Planfeststellungsantrags und kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Hinsichtlich des Standortes der Rufsäule folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auf Ziff. 2.11 und 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Zu 2.3.2: Für den Zugang zum Bahnsteig ist eine Fahrtreppe im Wechselbetrieb eingeplant. Wir meinen, es wäre bei einer Neuplanung angebracht, jeweils eine eigene Fahrtreppe je Richtung einzuplanen. Dies würde auch zeitweilige Ausfälle einer Treppe und daraus resultierende Probleme teilweise kompensieren.

Eine zweite Fahrtreppe hätte einen zusätzlichen Platzbedarf von rund 2,00 m in der Breite des Zuganges zur Folge. Um dieses Maß müsste somit der Bahndamm und die Haltestelle samt Bahnsteig zusätzlich verbreitert werden. Dies ginge zu Lasten der östlich angrenzenden Grünanlage Am Knill. Weiter würde die Trassierung bis zum geplanten Zugang mit den vorzusehenden Mindestkurvenradien nicht mehr funktionieren. Da die Gleistrassierung wegen einer Bestandsweiche nicht nach Süden erweitert werden kann, müsste in der Konsequenz der geplante Zugang nach Norden verschoben werden. Die Folge wäre, dass die Wegeerschließung über öffentliche Flächen (Flurstück 180) nicht mehr möglich wäre.

Die zu erwartenden Fahrgastzahlen rechtfertigen den zusätzlichen großen baulichen Umfang für eine zweite Fahrtreppe nicht. Bei Haltestellen mit vergleichbarem Fahrgastaufkommen (z. B. Trabrennbahn) und gleichartiger Erschließung gibt es bezüglich der Verfügbarkeit der Fahrtreppen keine proble-

matischen Situationen. Bei Ausfall der Fahrtreppe können Fahrgäste, die die Festtreppe nicht nutzen möchten, auf den Aufzug ausweichen.

Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar ausgeführt, dass eine zusätzliche Treppe aufgrund des größeren Platzbedarfs zu weiteren Auswirkungen führen würde und auch aufgrund der prognostizierten Fahrgastzahlen nicht gerechtfertigt ist. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Ergänzend möchte der Landesseniorenbeirat darauf hinweisen, dass der gesamte Zugangsbereich zur Schalterhalle, zu den Fahrkartenautomaten bzw. zum Fahrstuhl barrierefrei gestaltet werden muss. Auch sollte bei der planerischen Gestaltung des Bahnhofs und der direkten Bahnhofsumgebung darauf geachtet werden, Stolperfallen (Fahrstellplätze, Blumenkübel etc.) möglichst zu minimieren.

Entsprechend Ziff. 1.6, 2.1.1 und 2.7 des Erläuterungsberichts ist die barrierefreie Erschließung der Haltestelle für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.

3.8.1.4 Polizei Hamburg – Verkehrsdirektion 52

Schreiben vom 29.11.2016

Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen das o.a. Planfeststellungsverfahren.

Bei den Planungen sind Aspekte der städtebaulichen Kriminalprävention zu beachten. Beispielsweise sollten keine Nischen- und Versteckmöglichkeiten entstehen. Alle Bereiche sollten hell und übersichtlich gestaltet sein, um stets eine soziale Kontrolle zu gewährleisten. Themenbezogen stehen die Polizeikommissariate und das Landeskriminalamt (lkahfst33@polizei.hamburg.de) für Unterstützung zur Verfügung.

Die im Rahmen der Planungsunterlagen festgelegten Baustelleneinrichtungsflächen erscheinen ebenfalls genehmigungsfähig.

Das umfangreiche Konzept der Baustelleneinrichtung wird seitens der Straßenverkehrsbehörden begrüßt, da hierdurch auf der Ostseite (Am Knill) dafür Sorge getragen wurde, dass die Baustellenfahrzeuge das Gelände nur in Vorwärtsfahrt anfahren und auch verlassen können. Aufgrund ausreichend großer Flächen wird davon ausgegangen, dass auf der Westseite die Überfahrt an der Busbrookhöhe durch Baustellenfahrzeuge ebenfalls nur in Vorwärtsfahrt gequert wird. Dieses sollte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bei allen Zufahrten Bedingung sein.

Für die Abwicklung der Baustellenverkehre sollte im Vorwege in Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde des PK 38 ein Konzept erstellt werden, in dem die Fahrstrecken festgelegt werden. Diese sind hinsichtlich Ausbau und Leistungsfähigkeit der Straßenverkehrsflächen zu prüfen. Eventuell erforderlich werdende Haltverbote oder andere straßenverkehrsbehördliche bzw. straßenbauliche Maßnahmen sind im Vorwege zu klären.

Für die baubedingten Betriebsunterbrechungen sind für den Schienenersatzverkehr rechtzeitig Planungsunterlagen (erforderliche Ersatzhaltstellen, Haltverbote zur Streckenfreihaltung, etc.) vorzulegen.

Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen, sind zeitgerecht vor Baubeginn von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 38 (pk38verkehr@polizei.hamburg.de, Tel. 4286-53831 bis -53834) anordnen zu lassen.

Die Hinweise zur Kriminalprävention wurden in der Haltestellenplanung bereits berücksichtigt. Nischen und unübersichtliche Situationen sind so weitestge-

hend vermieden worden. Die möglichst direkt geplanten Wegeführungen sind gut einsehbar und übersichtlich gestaltet, Eine ausreichend helle Beleuchtung, insbesondere im Bereich der Unterführung und des Treppenaufgangs, ist in der Planung vorgesehen.

Die notwendigen Abstimmungen zur Abwicklung der Baustellenverkehre auf beiden Seiten des Baufeldes sowie der notwendigen straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit der der zuständigen Dienststelle der Polizei durchgeführt.

Ebenso werden die erforderlichen Abstimmungen zur Abwicklung der Buser-satzverkehre während der geplanten Betriebsunterbrechungen der U1 wie üblich von der HOCHBAHN durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Detailregelungen bezüglich der Regelung des Straßenverkehrs und des Einrichtens und Absicherns von Baustellen bleiben der Ausführungsplanung überlassen und sind mit den zuständigen Dienststellen des Polizeikommissariats 38 und der Verkehrsdirektion 52 im Zuge der verkehrsbehördlichen Anordnung abzustimmen, siehe Nebenbestimmung Ziff. 2.9 „Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen“.

Darüber hinaus wird auf Ziff. 2.11 und 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

3.8.1.5 Feuerwehr Hamburg – Einsatzabteilung

Schreiben vom 30.11.2016

Aus Sicht der Einsatzabteilung wird dem Plan zugestimmt, sofern folgende Punkte beachtet werden:

- Die ausreichende Löschwasserversorgung ist durch die Hochbahn sicherzustellen. Hierfür ist auf der westlichen Seite des Neubaus (Feuerwehrezufahrt Busbrookhöhe) ein Hydrant mit einer Leistung von mindestens 48 m³/h vorzusehen. Der Hydrant darf nicht direkt in der Feuerwehrezufahrt oder dem Wendehammer platziert sein, damit bei der Wasserentnahme gleichzeitig die Zufahrt befahrbar bleibt. Wünschenswert wäre die Platzierung im Umfeld des Wendehammers. Der genaue Ort ist mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.
- Die Art, die Anzahl und die Anbringungsorte der bereitzustellenden Feuerlöscher sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.
- Baustelleneinrichtung:
 - Beim Einrichten von Baustellen sind die notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.
 - Für die Bauabschnitte sind der zuständigen Feuer- und Rettungswache Ansprechpartner zu benennen.
 - Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) und die Feuerwehrezufahrten sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten.
- Zuständig für die Maßnahme Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde ist die Feuer- und Rettungswache Sasel, Saseler Kamp 2, 22393 Hamburg. Der Ansprechpartner ist der Wachführer Tel.:040/42851-2401, E-Mail-Adresse: wf24@feuerwehr.hamburg.de.

Die für den Betrieb der U-Bahn-Haltestelle notwendigen Löscheinrichtungen, insbesondere die Anordnung eines Hydranten auf der Westseite, werden wir im Rahmen der Ausführungsplanung in technischer Hinsicht geprüft und geplant und mit der zuständigen Dienststelle der Feuerwehr abstimmen.

Die Belange der Feuerwehr während der Bauzeit werden rechtzeitig vor Baubeginn ebenfalls mit der zuständigen Dienststelle der Feuerwehr abgestimmt. Hydranten im Umfeld der Baustelle und Feuerwehrezufahrten werden dabei selbstverständlich frei gehalten.

Die Details der Einrichtung der Baustellenabsicherung können der Ausführungsplanung ebenso überlassen bleiben, wie die für den Betrieb notwendigen Löscheinrichtungen. Sie sind allesamt von der Vorhabensträgerin mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache Sasel abzustimmen (s. Ziff. 2.9 „straßenverkehrsbehördliche Anordnung“).

Darüber hinaus wird auf Ziff. 2.11 und 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

3.8.1.6 Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Schreiben vom 01.12.2016

Die BSW begrüßt die Planungen zur neuen Haltestelle Oldenfelde.

Am nördlichen Ende der Station sollte ein zweiter Zugang vorgesehen und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gesichert werden, denn dieser zweite Zugang gewährleistet langfristig insbesondere den nördlich an die Station angrenzenden Wohngebieten eine gute Erreichbarkeit.

Es wird darum gebeten, die Materialien rechtzeitig vor Beauftragung vor Ort mit dem Oberbaudirektor zu bemustern.

Der zunächst optional vorgesehene zweite Zugang wurde im Zuge des Bürgerbeteiligungsverfahrens kontrovers diskutiert und mehrheitlich abgelehnt. Der westliche Treppenaufgang würde auf dem an die Bahnanlage angrenzenden SAGA-GWG-Grundstück platziert und auch die Zuwegung zu diesem Zugang müsste über das SAGA-GWG-Grundstück realisiert werden. Beides wurde im Zuge der Abstimmungen und des Bürgerbeteiligungsverfahrens von der SAGA-GWG abgelehnt. Auf dieser Grundlage wurde der zweite Zugang in der Planung nicht weiter verfolgt und ist somit auch nicht Bestandteil des Antrages auf Planfeststellung.

Die zu genehmigende Planung stellt sicher, dass der zweite Zugang am nördlichen Bahnsteigende nachträglich in Form einer Brücke mit Treppenauf- und -abgängen ohne größere Eingriffe oder Anpassungen am Haltestellenbauwerk realisiert werden kann. Voraussetzung für die nachträgliche Realisierung wäre die Zustimmung der SAGA-GWG zur hierfür erforderlichen Grundstücksnutzung für die westliche Anbindung.

Ein Termin mit dem Oberbaudirektor zur Materialbemusterung kann im Zuge der Ausführungsplanung sichergestellt werden.

Ein zweiter Zugang ist nicht Bestandteil des Antrags. Insbesondere vor dem Hintergrund der Vermeidung der Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter, der Eingriffsminimierung sowie unter Berücksichtigung der prognostizierten Fahrgastzahlen ist auch aus Gründen der Abwägung eine Anordnung eines zweiten Zugangs nicht möglich. Entsprechend der Aussagen der Vorhabensträgerin bleibt auch künftig die Möglichkeit einer späteren Errichtung eines zweiten Zugangs zur Haltestelle erhalten.

Rechtsgrundlagen zur Anordnung einer bestimmten Gestaltung sind nicht ersichtlich. Eine solche Anordnung ist auch nicht aus Gründen der Abwägung erforderlich. Die Details der Gestaltung (z.B. Materialbemusterung) können der

Ausführungsplanung überlassen bleiben. Die Planfeststellungsbehörde folgt insofern den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Darüber hinaus wird auf Ziff. 2.11 und 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

3.8.1.7 Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Schreiben vom 02.12.2016 und 07.12.2016

Im Folgenden erhalten Sie die Stellungnahme des HVV zu o.g. Verfahren. Wenn auch z.T. nicht planfeststellungsrelevant, möchten wir bereits jetzt um entsprechende Berücksichtigung bitten. Anbei erhalten Sie ergänzende Anmerkungen zu unserer Stellungnahme vom 02.12. zu o.g. Verfahren nach Konsultation des Blinden- und Sehbehindertenvereins HH e.V. (BSVH).

Grundsätzlich:

Es gibt nur einen Zugang, ist das bei oberirdischen Bahnsteigen bezüglich der Entfluchtung ausreichend?

Für oberirdische Haltestellen ist grundsätzlich ein Zugang ausreichend. Eine Evakuierung kann im Erfordernisfall vom nördlichen Bahnsteigende aus erfolgen, sobald der U-Bahn-Betrieb eingestellt wurde. Der freie Bahnsteig gilt hierbei als sicherer Bereich.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Schalterhalle:

- Die Ausgangsvitrine / Stadteilplanvitrine (mit Stadteilplan und Straßenverzeichnis) fehlt.

Angaben zur Haltestellenausstattung sind in den Planfeststellungsunterlagen nur informatorisch dargestellt. Die Genehmigung erfolgt über das BOStrab-Verfahren. Die Planungsunterlagen werden dabei von der technischen Aufsichtsbehörde auf Grundlage der BOStrab, den Regeln für Planung, Entwurf und Bau von U-Bahn-Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn AG, Teil 5: Haltestellen (RUHst.) geprüft.

- Aufgrund der Ecklage des Aufzuges sollte der Ruftaster linksseitig ausgerichtet werden. Alternativ könnte ein 2. Ruftaster an der angrenzenden Wand zum Pumpenraum oder an einer davor installierten Stele vorgesehen werden, um die seitliche Anfahrbarkeit und Bedienung durch Rollstuhlfahrer z.B. mit halbseitigen Behinderungen sicherzustellen.

Der Aufzug wird nach den üblichen HVV-Standards hergestellt, wie an allen anderen U-Bahn-Haltestellen auch. Dabei wird auch die Anordnung eines zweiten Tasters nach Erfordernis vorgesehen.

- Am Aufzug in der Schalterhalle ist ein 2. Ruftaster vorzusehen. Eine ausschließliche Anordnung links der Tür bereitet blinden und sehbehinderten Nutzern Probleme bei der Auffindbarkeit des Bedienelementes. Von daher sollte ein zusätzlicher Taster für Rollstuhlnutzer in einer vorgelagerten Stelle installiert werden.

Bei diesen angesprochenen Punkten bzgl. der Schalterhalle handelt es sich nicht um genehmigungsrelevante Inhalte. Die Ausrüstung der Haltestelle hat der RUHst zu entsprechen. Auch aus Gründen der Abwägung ist eine diesbezügliche Anordnung durch die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 1.2.2 „Nachrichtlich beigefügte Unterlagen“ verwiesen.

Erläuterungsbericht:

- Es werden weder im Erläuterungsbericht noch in den Zeichnungen Aussagen zu Kontrasten getroffen. Das Blindenleitsystem ist kontrastreich zu gestalten, die Treppen sind mit Stufenkantenmarkierungen auszustatten.
- Zur Ausstattung des Aufzugs wird lediglich auf die EN 81-70 verwiesen, diese beinhaltet aber keine verpflichtenden Maßnahmen für Blinde und Sehbehinderte. Hier ist der mit der LAGH und dem BSVH vereinbarte Standard einzuhalten.

Der Aufzug wird nach den üblichen HVV-Standards hergestellt, wie an allen anderen U-Bahn-Haltestellen auch. Dabei wird auch die Anordnung eines zweiten Tasters nach Erfordernis vorgesehen.

Angaben zum Blindenleitsystem sind in den Planfeststellungsunterlagen nur informatorisch dargestellt. Die Genehmigung erfolgt über das BOStrab-Verfahren. Die Planungsunterlagen werden dabei von der technischen Aufsichtsbehörde auf Grundlage der BOStrab, den Regeln für Planung, Entwurf und Bau von U-Bahn-Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn AG, Teil 5: Haltestellen (RUHst.) geprüft. Blindenleitsysteme werden dabei gem. „Leitfaden zur Gestaltung von Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen in Schnellbahnhaltstellen des HVV“ geplant.

Nach Ziff. 2.1.2 des Erläuterungsberichts wird der Bahnsteig mit einem Orientierungssystem für sehbehinderte und blinde Fahrgäste gemäß den Vorgaben der RUHst und dem HVV-Standard sowie unter Berücksichtigung der DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum ausgestattet. Das Blindenleitsystem ist in den Antragsunterlagen nur nachrichtlich dargestellt. Die Details können der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Darüber hinaus wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- Es fehlen Aussagen über die Bahnsteigüberdachung. Sofern es sich um ein Glasdach handelt, sollten Maßnahmen gegen Probleme mit dem Schattenwurf vorgesehen werden.

Die geplanten Oberlichter sind nach Art eines Sheddaches mit ausschließlicher Nordausrichtung geplant. So können unerwünschte Blendungen und Schatterwürfe weitestgehend ausgeschlossen werden.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Bahnhofsgebäude:

- Der Treppenhandlauf der Bahnsteigtreppe ist nicht dargestellt, die Handläufe sind in zwei Höhen und mit min. 30 cm waagerechter Verlängerung auszuführen.

Angaben zur Haltestellenausstattung sind in den Planfeststellungsunterlagen nur informatorisch dargestellt. Die Genehmigung erfolgt über das BOStrab-Verfahren. Die Planungsunterlagen werden dabei von der technischen Aufsichtsbehörde auf Grundlage der BOStrab, den Regeln für Planung, Entwurf und Bau von U-Bahn-Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn AG, Teil 5: Haltestellen (RUHst.) geprüft.

Bei dem Treppenhandlauf handelt es sich um nicht genehmigungsrelevante Inhalte. Die Ausrüstung der Haltestelle hat der RUHst zu entsprechen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 1.2.2 „Nachrichtlich beigefügte Unterlagen“ verwiesen.

Erschließung:

- Die Wege müssen mit einer deutlich ertastbaren Kante ausgeführt werden, es dürfen an den Orientierungskanten keine Bänke, Lichtmasten, Müllcontainer oder Fahrradbügel angeordnet werden.

Die Randgestaltung der Wege ist unter Berücksichtigung der Oberflächenentwässerung in der Ausführungsplanung näher zu untersuchen und mit dem Bezirksamt Wandsbek abzustimmen. Wir werden die genannten Anforderungen in die weiteren Abstimmungen mit aufnehmen und prüfen.

Nach Ziff. 2.7 des Erläuterungsberichts ist die barrierefreie Erschließung für Fußgänger und stufenlose Erschließung für Radfahrer vorgesehen. Die Details können der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

- Sämtliche Treppen benötigen beidseitige (oder mittige, beidseitig nutzbare) Handläufe, die an den Enden min. 30 cm waagrecht weitergeführt werden müssen. An einigen Stellen sind sie in den Schnitten dargestellt, ob es aber vollständig vorgesehen ist, konnte nicht nachvollzogen werden.

Alle Treppenläufe erhalten Handläufe gem. der aktuellen Vorschriften.

- Alle Treppen benötigen Stufenkantenmarkierungen nach DIN 18040-1/3 und DIN 32975. Insbesondere bei Treppen mit sehr tiefen Auftritten oder bei schrägen Treppen ist die Markierung aller Stufen erforderlich.

Stufenmarkierungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung vorgesehen.

- Einige Treppen verlaufen schräg, was durch abweichende Auftrittstiefen und schräge Kanten zu Problemen bei der Nutzung führt. Hier sollten die Entwürfe nochmal überdacht werden und zumindest Treppen in den Hauptwegebeziehungen ausschließlich gerade ausgeführt werden – oder zumindest so, dass der Handlauf rechtwinklig zu den Stufen verläuft.

Die Treppen der Hauptwegebeziehungen sind mit geradem Verlauf geplant.

- Fahrradabstellanlagen sollten, sofern sie in Wegebeziehungen liegen, taktil erkennbar abgetrennt werden.

Die Fahrradabstellanlagen liegen seitlich neben den Wegebeziehungen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- Die Auffindbarkeit der Zuwegungen ist auch für blinde Nutzer sicherzustellen.
- Auf der Seite Busbrookhöhe ist die Querung des Radweges mit Trennstreifen und Richtungsfeldern zu versehen.
- Die Durchwegung durch die obere Bike&Ride-Station muss taktil erkennbar sein.

Die Anordnung von Blindenleitsystemen in öffentlichen Wegen liegt im Zuständigkeitsbereich des Bezirkes. Daher ist die Ausführungsplanung dieser Wegeflächen mit dem Bezirksamt Wandsbek abzustimmen. Wir werden die genannten Anforderungen in die weiteren Abstimmungen mit aufnehmen und prüfen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

- Der Gehweg neben dem abgezaunten Parkplatz erscheint recht schmal, er muss für den Begegnungsfall z.B. zweier Rollstühle min. 1,80 m breit sein.

Der Gehweg auf der Westseite ist im Bereich des Parkplatzes mit einer Breite von mehr als 2,00 m geplant.

- Auf der Seite Am Knill erscheinen die langen Gefällestrecken fraglich (z.T. knapp 6 % Neigung), hier sollte überprüft werden, ob nicht Zwischenpodeste notwendig sind.

Aufgrund der Länge der Rampen sind Zwischenpodeste notwendig. Diese werden im Zuge der Ausführungsplanung gem. der gültigen Vorschriften und Normen geplant.

Diese Detailregelungen bezüglich der Zwischenpodeste können der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- Auch Am Knill stehen die Bänke am Beginn des Weges vom Parkplatz ungünstig und sollten auf der anderen Gehwegseite platziert werden.

Angaben zur Ausstattung der Außenanlagen sind in den Planfeststellungsunterlagen nur informativ dargestellt und werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Bezirksamt Wandsbek endgültig abgestimmt. Den Hinweis nehmen wir dabei auf.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Allgemein:

- Ausdrücklich begrüßt wird die Grüngestaltung an den Zuwegungen zur Haltestelle: Im Zuge einer Befragung von 1.200 Passanten/Fahrgästen in mehreren Haltestellenumfeldern in 2015 wurde u.a. deutlich, dass vorhandenes Grün die Wahrnehmung der Aufenthaltsqualität in Haltestellenumfeldern deutlich positiv beeinflusst. Um die Nutzbarkeit aber auch die Einsehbarkeit und damit das Sicherheitsgefühl auf den Zuwegungen auch bei begrenzter Grünpflege nicht zu beeinträchtigen, empfehlen wir jedoch, die Pflanzung insbesondere von Sträuchern mit ausreichendem Abstand von Gehwegen umzusetzen.

Die Planung sieht eine Bepflanzung wie vom HVV dargestellt bereits vor.

- Aufgrund der örtlichen Situation konzentriert sich die Erschließung der Haltestelle vor allem auf Fußgänger und Fahrradfahrer. Wir befürworten trotzdem, einzelne Kurzparkmöglichkeiten „Kiss&Ride“ an den Zugängen zur Haltestelle an Busbrookhöhe und Am Knill zu schaffen.

Die Ausweisung von Kiss + Ride-Plätzen im Straßenraum liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der HOCHBAHN. Der Straßenraum ist zudem nicht mehr Teil des Planungsgebiets.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

- Im Zusammenhang mit dem Neubau der Haltestelle Oldenfelde bitten wir parallel um die barrierefreie Gestaltung der relevanten Zugangswege im Umfeld dieser Haltestelle. So sollten z.B. vor den abwärtsführenden Treppen in der östlichen und westlichen Zuwegung taktile Auffangstreifen (60 cm tief) als Warnung für sehbehinderte und blinde Menschen vorgesehen werden.

Die Anordnung von Blindenleitsystemen in öffentlichen Wegen liegt im Zuständigkeitsbereich des Bezirkes. Daher ist die Ausführungsplanung dieser Wegeflächen mit dem Bezirksamt Wandsbek abzustimmen. Wir werden die

genannten Anforderungen in die weiteren Abstimmungen mit aufnehmen und prüfen.

Nach Ziff. 2.7 des Erläuterungsberichts ist die barrierefreie Erschließung für Fußgänger und stufenlose Erschließung für Radfahrer vorgesehen. Die Details können der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Westlicher Haltestellenzugang:

- Die vorgesehene Beleuchtung des Vorplatzes (Trogbauwerks) mit Sammelschließanlage sowie der nördlichen Fahrradabstellanlage erscheint uns als nicht ausreichend, gerade auch im Kontext zu der tiefen Lage und der zu erwartenden hellen Beleuchtung im Tunnel (hoher Kontrast hell-dunkel, schwierig v.a. für ältere und sehbehinderte Menschen).

Angaben zur Haltestellen- und Außenbeleuchtung sind in den Planfeststellungsunterlagen nur informativ dargestellt. Die Einhaltung von Mindestbeleuchtungswerten wird im Zuge der Ausführungsplanung auf Grundlage der gültigen Regelwerke und Normen sichergestellt.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 1.2.2 „Nachrichtlich beigefügte Unterlagen“ sowie auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen. Gründe für die Anordnung von anderen Beleuchtungen, als die nach gültigen Regelwerken und Normen vorgesehenen, sind nicht ersichtlich.

- Die fußläufige Wegeverbindung in Richtung des Geschosswohnungsbaus an der Busbrookhöhe soll erhalten bleiben, was von uns begrüßt wird. Bedauerlicherweise ist hier jedoch der Einbau von Treppen vorgesehen, wodurch mobilitätseingeschränkte Menschen diese attraktive weil kurze Wegeverbindung nicht nutzen können. Wir regen daher dringend die Schaffung einer Wegeverbindung ohne Treppen an.

Aufgrund der Topografie ergibt sich hier ein Höhenversatz, der nicht sinnvoll durch Rampen überwunden werden kann. Die nördliche Wegführung liegt dabei auf dem SAGA-Grundstück und ist somit ein Privatweg, der aufgrund seiner Oberflächenbeschaffenheit (unbefestigter, schmaler Weg) ohnehin nicht für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar ist.

Da hier keine öffentliche Wegebeziehung vorliegt, erscheint der Aufwand für die Anordnung einer Rampe zudem unverhältnismäßig hoch zu sein.

Dem Erläuterungsbericht ist auf Seite 20 zu entnehmen, dass die barrierefreie Erschließung der Haltestelle von der Westseite aus gewährleistet wird. Dafür wird eine bestehende, knapp 200 m lange Zuwegung zur Kleingartenanlage für die Erschließung über die Straße Busbrookhöhe genutzt.

Es handelt sich bei der hier seitens des Hamburger Verkehrsverbund GmbH angesprochenen Wegeverbindung um einen zwar etablierten, aber nur rein zusätzlichen Fußweg zwischen Bahnanlage und Wohnsiedlung. Die Planfeststellungsbehörde kann daher eine Notwendigkeit, die fußläufige Wegeverbindung an der Busbrookhöhe ohne Treppen – sprich barrierefrei – sicherzustellen, nicht erkennen.

- Nutzer der überdachten Fahrradabstellanlagen auf der Südseite des Vorplatzes erreichen den Vorplatz über eine westlich der Anlagen vorgesehene Treppe. Befürwortet wird - wie bei der Erschließung der Fahrradbügel auf der Nordseite des Vorplatzes - der Bau einer Treppe direkt zwischen Pumpenraum und Böschung zum Bahngleis.

Diese Wegeverbindung würde dann im Bereich des Bahnseitengrabens liegen und wäre somit nicht möglich. Die gewählte Wegeführung ist das Ergebnis eines mehrstufigen Abstimmungsprozesses mit dem Bezirksamt Wandsbek und stellt den besten Kompromiss aus Komfort, örtlichen Gegebenheiten und Übersichtlichkeit dar. Der Vorteil der vom HVV vorgeschlagenen Wegeführung erschließt sich nicht.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabens-trägerin an.

Östlicher Haltestellenzugang:

- Die vorgesehene Beleuchtung des Vorplatzes (Trogbauwerks) erscheint uns als nicht ausreichend, gerade auch im Kontext zu der tiefen Lage und der zu erwartenden hellen Beleuchtung im Tunnel (hoher Kontrast hell-dunkel s.o.).

Angaben zur Haltestellen- und Außenbeleuchtung sind in den Planfeststellungsunterlagen nur informatorisch dargestellt. Die Einhaltung von Mindestbeleuchtungswerten wird im Zuge der Ausführungsplanung auf Grundlage der gültigen Regelwerke und Normen sichergestellt.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 1.2.2 „Nachrichtlich beigefügte Unterlagen“ sowie auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen. Gründe für die Anordnung von anderen Beleuchtungen, als die nach gültigen Regelwerken und Normen vorgesehenen, sind nicht ersichtlich.

- Unklar bleibt, warum die südliche Zuwegung barrierefrei ausgebaut werden soll. Geschosswohnungsbau (und damit potenziell viele Fahrgäste) befindet sich nord-östlich des Haltestellenzugangs, südlich und südöstlich befinden sich nur Kleingärten und Einfamilienhäuser. Von daher bietet sich eine barrierefreie Ausgestaltung des nördlichen Zugangs eher an.

Im Vordergrund stand bei der Planung eine möglichst geradlinige Verbindung zwischen Busbrookhöhe, Unterführung und der Straße Am Knill. Im Sinne einer guten Übersichtlichkeit und bestmöglicher sozialer Kontrolle wurde die gewählte Wegeführung als Ergebnis eines mehrstufigen Abstimmungsprozesses mit dem Bezirksamt Wandsbek gewählt und stellt nach unserer Auffassung den besten Kompromiss aus Komfort, örtlichen Gegebenheiten und Übersichtlichkeit dar. Zudem besteht über den Parkweg parallel zur Straße ein stufenloser Zugang auch von Norden, wenngleich dieser auch etwas länger ist, als der Weg entlang des Bahndammes.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

3.8.1.8 Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen

Schreiben vom 05.12.2016 und 16.02.2017

Die von der geplanten Zuwegung zur Haltestelle bzw. von der Baustelleneinrichtung betroffenen Flächen der Flurstücke 180 Gemarkung Farmsen und 4079 Gemarkung Berne sind Teil des KGV 576 „Am Knill e.V.“ Die Flächen sind über den Hauptpachtvertrag an den Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V. (LGH) verpachtet; Unterpächter ist der genannte KGV.

Im Regelfall ist eine Kündigung von Kleingartenflächen nur zum 30. November eines jeden Jahres zulässig; das Kündigungsschreiben muss dem LGH als Hauptpächter stadteigener Kleingartenflächen spätestens bis zum dritten Werktag im Februar des gleichen Jahres vorliegen. In der Praxis teilt die Stadt dem LGH die beabsichtigten Kündigungen zum 01.12. des jeweiligen Vorjahres mit.

Eine Kündigung ist nur möglich nach § 9 Abs.1 Nr. 5 bzw. § 9 Abs. 1 Nr. 6 des Bundeskleingartengesetzes (BKleingG); nach Letzterem bedarf es dafür einer abgeschlossenen Planfeststellung für die festgesetzte Nutzung. Der LGH hat in der Vergangenheit – auch in aktuellen Vergleichsfällen in den Fällen einer Kündigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 BKleingG - stets auf das Vorliegen der Vorweggenehmigungsreife Wert gelegt.

Für die Freimachung einer Kleingartenparzelle ist rechnerisch für Entschädigung, Räumung, Grunderwerb einer Ersatzparzelle und Neuherrichtung derzeit 36.500,- EUR anzusetzen. Behelfsheime, Vereinshäuser und Gemeinschaftsflächen sind gesondert zu berechnen. Für vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen sind gesonderte Vereinbarungen zu treffen.

Die städtischen Flächen der U-Bahn Anlagen befinden sich in der Regel im Eigentum der FHH, Verwaltungsvermögen BWVI, Schnellbahnbau und sind im Rahmen des Verkehrswegevertrages der Hochbahn AG überlassen; die HHA ist also in der Regel nicht Eigentümer dieser Verkehrsanlagen.

Wenn hier auch nach diesem Grundsatz verfahren werden soll, werden die zu erwerbenden Flächen der Flurstücke 467, 3672 u. 4079 Gem. Oldenfelde dann nicht Eigentum der Hochbahn, wie im Bauwerksverzeichnis in der Rubrik künftiger Eigentümer beschrieben, sondern müssen aus dem Verwaltungsvermögen des Bezirksamts Wandsbek in das Verwaltungsvermögen der BWVI, Schnellbahnbau überwiesen und das Bauwerksverzeichnis entsprechend korrigiert werden. Dies sollte aber mit dem Bedarfsträger BWVI abgestimmt werden.

Bei der Überweisung der im Grunderwerbs- und Betroffenenverzeichnis unter a) beschriebenen Teilflächen von einem in ein anderes Verwaltungsvermögen hat der LG auf eine Beteiligung verzichtet. Es ist ausreichend, wenn sich abgebende und aufnehmende Behörde über den Flächenübergang vereinbaren und dem Hamburger Dienstleister Buchhaltung (HDB-AnBu) folgende Informationen mitgeteilt werden:

- Gemarkung und Flurstück
- Alte und neue Behördenbezeichnung
- Alte und neue Anlagenummer
- Einverständniserklärung, dass annehmende Behörde für die Unterhaltung zuständig ist
- Kurze Begründung der Überweisung.

Inwieweit die für die Erschließungsplanung der Haltestelle beanspruchten Grünflächen einer Kündigung an den KGV 576 bedürfen, ist für uns nicht nachvollziehbar.

Die Dauer - und Zeitkleingartenflächen, wie auch die Flächen des KGV 576, sind über den Hauptpachtvertrag mit dem Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V. verpachtet und unterliegen den Regelungen des Bundeskleingartengesetzes (BKleingG).

In den Abstimmungen mit dem Bezirksamt haben wir hierzu keine Hinweise bekommen.

Als Grundeigentümer dieser Dauerkleingärten hätte dem Bezirksamt Wandsbek die vorerwähnte Tatsache bekannt sein müssen.

Vielmehr sah sich das Bezirksamt Wandsbek in der Unterhaltungspflicht für die Grünflächen beidseits der Bahnanlage. Eine Nutzung der Flächen durch den KGV war daher für uns nicht ersichtlich und wurde auch nicht angezeigt.

Auch diese Tatsache hätte dem Bezirksamt Wandsbek bekannt sein müssen. Unabhängig davon gelten auch hier der genannte Hauptpachtvertrag und das BKleingG.

Einer Nutzung der Flächen für die Erschließung wurde in der Abstimmung mit dem Bezirksamt Wandsbek nicht widersprochen.

Siehe vorstehende Antwort.

Die vom LIG genannten Kündigungsfristen für diese Flächen wären im Hinblick auf einen Baubeginn im Februar 2018 auch kaum noch einzuhalten. Hier bitten wir um Klärung, ob eine vom LIG beschriebene Kündigungsfrist auch einzuhalten ist, wenn die genannten Flächen nicht in kleingärtnerischer Nutzung stehen, sondern ausschließlich öffentlich genutzt werden oder ob hier mit kürzeren Kündigungsfristen verfahren werden kann.

Es bestehen nur die dargestellten Regelungen des BKleingG und des Hauptpachtvertrages; diese gelten für alle verpachteten Flächen.

Allerdings strebt der LIG eine „freihändige Räumungsvereinbarung“ mit dem LGH an, um den Baubeginn nicht zu gefährden.

Die Kündigung der Kleingartenparzelle 222 wurde bereits in 2016 durch das Bezirksamt Wandsbek veranlasst.

Es gibt dazu ein Schreiben des Bezirksamts Wandsbek vom 14.07.2016 wonach der LIG kündigen solle. Daraufhin erfolgte ein Hinweis des für Kleingärten zuständigen Sachbearbeiters auf das BKleingG sowie eine Mail vom 27.10.2016 auf die Beachtung der Modalitäten in diesem Zusammenhang.

Hierzu erreichte uns ein Mailbenachrichtigung des zuständigen Sachbearbeiters im Bezirksamt Wandsbek mit einem Schreiben des LIG, die ich Ihnen im Anhang zur Kenntnisnahme weiterleite. Etwaige Ausgleichszahlungen für die Hergabe der Kleingartenparzelle wären ggf. noch festzusetzen.

Den Hinweis zu den Eigentumsverhältnissen der für die Bahndammerweiterung in Anspruch zu nehmende Fläche haben wir aufgenommen und die Zeile 3 des Bauwerksverzeichnisses entsprechend geändert.

Zusätzlich haben wir zur Verdeutlichung die mit den Trogbauwerken überbauten Grundstücksflächen in den Zeilen 21a und 23a noch gesondert ausgewiesen. Die Änderungen sind in roter Schrift hervorgehoben.

Am 27.04.2017 haben die Vorhabensträgerin, der LIG und das Bezirksamt Wandsbek im Beisein der Planfeststellungsbehörde die Stellungnahme des LIG sowie die Erwiderung der Vorhabensträgerin besprochen und über das weitere Vorgehen hinsichtlich der Abwicklung der Eigentumsübertragung nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Einigkeit erzielt.

Der LIG beabsichtigt, nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses eine freihändige Räumungsvereinbarung mit dem LGH abzuschließen. Geplant ist der Abschluss bis zum 30.11.2017. Hinsichtlich der Überweisung der betroffenen Flächen in ein anderes Grundvermögen ist es ausreichend, wenn sich abgebende und aufnehmende Behörde über den Flächenübergang einigen und dem Hamburger Dienstleister Buchhaltung (HDB-AnBu) die notwendigen Informationen (Gemarkung und Flurstück, alte und neue Behördenbezeichnung, alte und neue Anlagenummer, Einverständniserklärung hinsichtlich der Übernahme der Unterhaltung durch die annehmende Behörde, kurze Begründung der Überweisung) mitteilen.

Der Umfang der Grundstücksinanspruchnahmen ergibt sich aus dem Flächenbedarfs-/Grunderwerbsplan 1 D (023c) 245/0002 (Antragsunterlage 5.3) sowie dem Grunderwerbs- und Betroffenenverzeichnis (Antragsunterlage 5.2). Die durch die Grundstücksinanspruchnahmen betroffenen Eigentümer bzw. Pächter

haben den erforderlichen Inanspruchnahmen nicht widersprochen. Die für die Baumaßnahme beantragten temporären und dauerhaften Grundstücksinanspruchnahmen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderlich und zulässig. Die Abwicklung der Eigentumsübertragung wird nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch die zuständigen Stellen erfolgen. Nach § 30 PBefG wäre auch die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach den §§ 28, 29 PBefG festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist.

3.8.1.9 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

3.8.1.9.1 Amt für Verkehr und Straßenwesen – VE 302

Schreiben vom 13.12.2016

Zum Planfeststellungsverfahren Neubau U-Bahn Haltestelle Oldenfelde hat das Amt V grundsätzlich keine planfeststellungsrelevanten Bedenken.

Gleichwohl bitten wir um Berücksichtigung folgender Punkte:

- an der neuen U-Bahn-Haltestelle sollte eine Fläche für eine StadtRAD-Station vorgesehen werden. Hierbei ist von einer Kapazität von ca. 16 Abstellplätzen auszugehen (Achismaß 0,75 m; anliegend ein Beispiel einer Stationsplanung).

Flächen für eine Stadtradstation sind auf der Ostseite vorhanden und könnten dort i. V. mit den beantragten Bike+Ride-Anlagen vorgesehen werden. Die Nutzung der Flächen müsste vom Vorhabenträger mit dem zuständigen Bezirksamt Wandsbek gesondert abgestimmt werden. Eine Stadtrad-Station ist nicht Bestandteil der HOCHBAHN-Planungen.

Eine Stadtradstation ist nicht Bestandteil des Antrags und kann auch aus Gründen der Abwägung der Vorhabenträgerin nicht auferlegt werden. Die Errichtung einer Stadtradstation bleibt auch nach Verwirklichung der beantragten Maßnahme möglich.

- Zur Vollständigkeit der Erläuterung der Maßnahme bittet V i.W. um Aufnahme (siehe auch Anlage)
 - der nachrichtlichen Darstellung und textlichen Erläuterung eines Orientierungssystem für sehbehinderte und blinde Fahrgäste (Bodenindikatoren) auch in der Zuwegung sowie im Bereich der Bahnsteigebene zwischen Aufzug und Beginn Nutzbahnsteig

Angaben zum Blindenleitsystem in der Haltestelle sind in den Planfeststellungsunterlagen nur informativ dargestellt und erheben in diesem Verfahren daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Haltestelle wird mit einem Blindenleitsystem gem. der gültigen Vorschriften versehen. Die Genehmigung der Planung erfolgt über das BOStrab-Verfahren. Die Planungsunterlagen werden dabei von der technischen Aufsichtsbehörde auf Grundlage der BOStrab, sowie der Regeln für Planung, Entwurf und Bau von U-Bahn-Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn AG, Teil 5: Haltestellen (RUHst.) geprüft. Blindenleitsysteme werden dabei gem. „Leitfaden zur Gestaltung von Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Menschen in Schnellbahnhaltestellen des HVV“ geplant.

Die Anordnung von Blindenleitsystemen in öffentlichen Wegen liegt im Zuständigkeitsbereich des Bezirkes. Daher ist die Ausführungsplanung dieser Wegeflächen mit dem Bezirksamt Wandsbek abzustimmen. Wir werden die genannten Anforderungen in die weiteren Abstimmungen mit aufnehmen und

prüfen. Hier wäre zunächst zu klären, welches Regelwerk für die Anordnung von Blindenleitsystemen in Grünanlagen zur Anwendung kommt.

Nach Ziff. 2.1.2 des Erläuterungsberichts wird der Bahnsteig mit einem Orientierungssystem für sehbehinderte und blinde Fahrgäste gemäß den Vorgaben der RUHst und dem HVV-Standard sowie unter Berücksichtigung der DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum ausgestattet.

Darüber hinaus wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- der textlichen Erwähnung der Fernhinweise/Fernhinweismasten

Die ungefähre Lage der notwendigen Fernhinweismasten ist im Lageplan 1D(023c)207/0014 dargestellt. Richtig ist, dass hierzu im Erläuterungsbericht keine weiteren Ausführungen gemacht wurden.

Folgende textliche Beschreibung wäre dem Erläuterungsbericht hinzuzufügen:

Es ist in Verbindung mit den Zuwegungen im Bereich der Straßen Busbrookhöhe und Am Knill je ein Fernhinweismast mit U-Zeichen, Linienkennzeichnung und Haltestellenname vorgesehen. Die Hinweismasten haben eine Höhe von ca. 5,50 - 6,00 m. Die Hinweisschilder sind bei Dunkelheit hinterleuchtet.

Die beiden geplanten Fernhinweismasten in den Straßen Am Knill und Busbrookhöhe ergeben sich aus dem genannten Lageplan. Die Festlegung des exakten Standortes ist mit den zuständigen Stellen abzustimmen und kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Eine Ergänzung des Erläuterungsberichts ist nicht erforderlich. Die Darstellung in der Erwiderung der Vorhabensträgerin reicht aus.

- der nachrichtlichen Darstellung und textlichen Erwähnung der Bushaltestelle „Berner Heerweg“ als künftige Bus/U-Bahn-Umsteigestation

Die Bushaltestelle liegt deutlich außerhalb des Planungsgebietes. Daher wurde auf eine Darstellung in den Planunterlagen verzichtet.

Aufgrund der vergleichsweise großen Entfernung von der U-Bahn-Haltestelle ist nach unserer Einschätzung zudem die Umsteigebeziehung Bus/U-Bahn hier von nachrangiger Bedeutung. Die hier verkehrenden Buslinien können mit wesentlich kürzeren Wegstrecken und damit komfortabler an den Haltestellen Farmsen und Berne erreicht werden.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

3.8.1.9.2 Amt für Verkehr und Straßenwesen – VM 3 (Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen)

Schreiben vom 17.11.2016

Die Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen (TAB) hat zu dem Antrag der Hamburger Hochbahn AG auf Planfeststellung über den Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde grundsätzlich keine Bedenken. Von der Technischen Aufsichtsbehörde wird die Maßnahme als genehmigungsfähig eingeschätzt.

Für die Maßnahme ist von der Hamburger Hochbahn AG 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 sowie der anerkannten Regeln der Technik zu gewährleisten.

Ein Antrag gem. § 60 BOStrab wird nach erfolgter Planfeststellung mit allen hierfür notwendigen Unterlagen bei der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen durch die HOCHBAHN gestellt.

Die Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen behält sich entsprechend § 60 Abs. 3 Ziff. 2 BOStrab die Prüfung der Bauunterlagen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vor. Es handelt sich dabei um Inhalte, die nicht planfeststellungsbedürftig oder abwägungsrelevant sind. Es wird auf Ziff. 2.6 „Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab)“ verwiesen.

3.8.1.10 Behörde für Umwelt und Energie

Schreiben vom 19.12.2016

Zu dem o.g. Verfahren nimmt die BUE Stellung wie folgt:

Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie

Landschaftsplanung und Stadtgrün

Die Zugänge zu der neuen U-Bahnhaltestelle liegen auf Flächen, die zu einer Kleingartenanlage gehören. Für den westlichen Zugang zum U-Bahnhof werden die Erschließungswege der Kleingartenanlage in Anspruch genommen. Es ist sicherzustellen, dass die für die U-Bahn benötigten Wegeabschnitte als öffentliche Wege gewidmet und entsprechend durch den Erschließungsträger angelegt und unterhalten werden.

Die Zuwegungen von der Busbrookhöhe und der Straße Am Knill sind als öffentliche Wegebeziehung angelegt. Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses bleiben die Flächen für die Zuwegungen im Eigentum und der Unterhaltungspflicht der FHH. Die Zuwegung zur Haltestelle wird ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses durch Baulast bzw. gleichwertige dingliche Sicherung gesichert. Damit wären auch die Anforderungen des § 4 HBauO eingehalten. Eine Widmung als öffentlicher Weg ist gegenwärtig nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Der FHH steht es natürlich frei, die Zuwegungen auch öffentlich zu widmen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabens-trägerin an.

Wegeflächen, die von Fußgängern und Fahrradfahrern gemeinsam genutzt werden, sollten eine ausreichende Breite haben, hier ist von einer Breite von 4 m auszugehen. Südlich der Feuerwehrezufahrt dient der Weg sowohl der Erschließung der Kleingärten als auch als Zufahrt zu den Fahrradabstellplätzen. Die vorgesehene Wegebreite ist eindeutig zu gering für eine gemeinsame Nutzung.

Der genannte Weg erschließt zum einen nur einen kleinen Teil der Fahrradstellplätze und zum anderen sind die Nutzungszeiten der Kleingärten zeitversetzt zu den Nutzungsspitzen der Abstellanlagen. Insofern wird der gewählte Querschnitt als ausreichend angesehen und entspricht den Abstimmungen mit dem Bezirksamt Wandsbek. Grundsätzlich ist es möglich, den Querschnitt zur Konfliktminimierung zu erhöhen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass den Belangen der Fußgänger und Fahrradfahrer seitens der Vorhabensträgerin ausreichend Rechnung getragen wird und vorhandene Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten bleiben bzw. die Wegeflächen gemeinsam genutzt werden können.

Bei dem Zugang auf der östlichen Seite sollte zusätzlich eine Wegeverbindung in direkter Linie von der Straße am Knill und nicht nur über die Parkplatzzufahrt geprüft wer-

den, auch wenn dafür einige Sträucher entfernt werden müssten. Dies dient auch der besseren Einsehbarkeit der Zuwegung. Hier würde vermutlich ohnehin ein Trampelpfad entstehen (s. Anlage 1)

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich eine solche Verbindung einstellen kann. In den Abstimmungen mit dem Bezirksamt Wandsbek wurde eine Einrichtung eines komfortablen Durchganges an dieser Stelle jedoch nicht weiter verfolgt. Es würde ggf. an der Straße Am Knill an dieser Stelle einen Haltepunkt für PKW auf der Straße definieren, der nicht gewollt ist. Hinzu kam, dass im Zuge der Bürgerbeteiligung der starke Wunsch formuliert wurde, die knickartige Bepflanzung entlang der Straße Am Knill als Sichtschutz zu erhalten. Daher wurde der Anbindung im Bereich des Parkplatzes vom Kleingartenverein der Vorzug gegeben. Hier ist mehr Platz vorhanden, um die Wegeverbindung großzügig auszugestalten, da hier die straßenbegleitende Bepflanzung bereits unterbrochen ist.

Die Vorhabensträgerin hat aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargestellt, dass und warum eine zusätzliche Wegeverbindung an der Ostseite in direkter Linie von der Straße Am Knill nicht weiter verfolgt worden ist.

Neben der geplanten Erschließung der Haltestelle von der Ostseite aus (vgl. Erläuterungsbericht auf Seite 21) ist eine zusätzliche Wegeverbindung, wie oben vorgeschlagen, nicht erforderlich.

Naturschutz

Die Behörde für Umwelt und Energie bittet die BWVI zur Umsetzung der Verpflichtungen nach § 15 Absätze 2, 4 und 6 BNatSchG die nachfolgenden Nebenbestimmungen in die Planfeststellung aufzunehmen:

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere die Böschungsbegrünung ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Umwelt und Energie NGE 32 abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

Mit der Planung der Freianlagen wurde das Büro von Landschaftsarchitekt Berthold Eckebracht für alle Leistungsphasen der HOAI beauftragt. Die fachliche Planung ist damit gewährleistet. Die gewünschten Abstimmungen im Rahmen der Ausführungsplanung werden wir selbstverständlich vornehmen.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Zulassungsbehörde und der BUE / NGE 32 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nachzuweisen ist. Alternativ zur Maßnahmenabnahme kann der Zulassungsbehörde und der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 eine Bestätigung eines Fachbüros vorgelegt werden, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Die gewünschte Abnahme durch BUE / NGE32 wird zugesagt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Die im LBP vom 11.08.2016 unter den Ziffern 4.2. Naturnahe Bahnböschung beschriebenen Bepflanzungen aus standortgerechten heimischen Gehölzen sind nur mit forstlichem Herkunftsnachweis zu verwenden. Durch den forstlichen Herkunftsnachweis ist garantiert, dass gebietsheimische Pflanzen mit dem entsprechenden genetischen Ursprung (Nordwestdeutsches Tiefland) verwendet werden. Damit wird eine mögliche

Florenverfälschung durch gebietsfremde Arten (§ 40 BNatSchG) vermieden. Der forstliche Herkunftsnachweis ist der BUE/NGE3 vorzulegen.

Die Vorgaben werden im Zuge der Ausschreibung der Bauleistungen entsprechend berücksichtigt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Die Ersatzzahlung gemäß Punkt 4.3.4 des LBP hat an die Behörde für Umwelt und Energie zu erfolgen. Eine Zahlungsaufforderung wird nach Rechtskraft der Plangestellung durch die BUE zugeschickt. Die Zahlung ist mit Rechtskraft der Planfeststellung vor der Durchführung des Eingriffs zu leisten.

Des Weiteren nimmt die BUE/NGE 3 wie folgt Stellung:

Unklar ist, was mit der Birke, die auf Seite 10 der ASP („Östlich der Bahnstrecke befindet sich aber eine Birke mit mehreren Buntspechthöhlen“) passiert. Wird diese gefällt? Sind die Höhlen als potenzielle Wochenstuben geeignet, auch wenn im weiteren Text nie von potenziellen Quartiersvorkommen im Gebiet ausgegangen wird?

Hier haben wir nach Abstimmung mit dem Ersteller des Artenschutzfachbeitrags folgenden Kenntnisstand: Die Höhlen in der betreffenden Birke sind nicht geeignet für Winterquartiere. Eine Fällung außerhalb der Schonzeiten (vgl. § 39 Abs. 5 (2) BNatSchG) vorausgesetzt, werden die Zugriffsverbote nicht berührt. Eine weitere Kontrolle ist nach Aussage des Gutachters nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabens-trägerin an.

Als Ausgleichsmaßnahme für Fledermäuse und Nistmöglichkeiten (in Verbindung mit den Spechthöhlen) von Vögeln, sind 4 Höhlenbrüter-Nistkästen und 4 Fledermauspaltkästen fachgerecht durch einen Fachmann an geeigneter Stelle anzubringen sowie eine Pflege dieser mit NGE 33 abzustimmen.

Die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen werden im Rahmen der Ausführungsplanung aufgenommen und abgestimmt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Bei der Bepflanzung der Böschung sowie dem Gehölzgürtel zu den Kleingärten sind fledermausfreundliche Pflanzen, wie z. Bsp. Rote Heckenkirsche und Liguster, zu nutzen. Des Weiteren ist bei der Wahl der Begrünung der Schallschutzmauer auch auf insektenfreundliche und damit fledermausfreundliche Pflanzen zu achten.

Die Vorgaben werden im Zuge der Ausführungsplanung entsprechend berücksichtigt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Das sogenannte Sommerfällverbot (vgl. § 39 Abs. 5 (2) BNatSchG) ist einzuhalten.

Das Sommerfällverbot wird bei der Terminierung der notwendigen Rodungsarbeiten berücksichtigt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Die im LBP genannte Maßnahme hinsichtlich der Ausleuchtung ist einzuhalten. Die Beleuchtung soll zielgerichtet nach unten erfolgen, sowohl bei der Ausleuchtung der Baustelle, als auch im Dauerbetrieb. Zu nutzen sind LED (max. 3000K).

Die Vorgaben zur Beleuchtung werden im Zuge der Ausführungsplanung aufgenommen und in den Abstimmungen mit dem LSBG als zuständiger Stelle für die Wegebeleuchtung thematisiert.

Für die Beleuchtung der Haltestelle gelten die aktuellen Vorschriften gem. Regeln für Planung, Entwurf und Bau von U-Bahn-Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn AG, Teil 6: Elektrische Anlagen (RUEA). Hier ist im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen, in welchem Umfang die genannten Vorgaben umgesetzt werden können.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Im Anhang 2 des LBP fehlen bei der Eingriffsbewertung nach dem Staatsrätemodell die Bestandswerte, dadurch können die Berechnungen nicht nachvollzogen werden. Die Berechnungen sind um die Bestandswerte zu ergänzen. Die Bestandsbewertung wurde der BUE/NGE 3211 in der Zwischenzeit außerhalb des Verfahrens vorgelegt. Dabei weicht die Flächengröße Westseite im Bestand (5.665m²) von der Planung (5.805m²) ab. Dies ist entsprechend zu korrigieren. Es ist darzulegen, warum der Wert der Böschungsseite West mit 4 Punkten anders eingestuft wird als auf der Ostseite (6 Punkte).

Bei der Zusammenstellung der Unterlagen wurde eine Tabelle nicht in die Gesamtunterlage eingefügt. Diese ist auf Nachfrage von Frau Kipper, BUE bei Herrn Eckebrecht bei ihr vorgelegt worden. Die fehlende Tabelle liegt als Ergänzung dieser Stellungnahme bei.

Die Differenz in der Gesamtfläche im Vergleich der Bestands- und Planungswerte erklärt sich durch einen Fehler in der Tabelle Planungswerte. Dort ist eine Wegefläche mit der Größe 125 m² doppelt aufgeführt. Der Fehler hat keine Auswirkung auf das Ergebnis der Bilanz. Die auch nach einer Korrektur verbleibende Differenz von 15 m² resultiert aus Rundungsvorgängen und ist in ihrer Auswirkung vernachlässigbar (< 0,3 % der Gesamtfläche).

In der geänderten Antragsunterlage „Anhang 2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans“ ist die doppelt aufgeführte Wegefläche mit einer Größe von 125 m² gestrichen und die Tabelle Planungswerte entsprechend korrigiert worden.

Sollten von den umfangreichen Fällmaßnahmen herausragende Bäume betroffen sein, sind diese ergänzend nach dem Modell von Schaper, Steffen und Runtsch zu bewerten.

Der einzige Baum, der in seiner Größe andere Bäume überragt, ist eine Pappel auf der Ostseite. Die Größe ist bei dieser starkwüchsigen aber nicht Resultat eines größeren Bestandsalters. Der Baum weist insofern keinen besonderen, über die sonstigen Bestandteile des Böschungsgehölzes hinausgehenden Wert auf.

Da von den Fällmaßnahmen keine herausragenden Bäume betroffen sind, ist diesbezüglich kein weiterer Regelungsbedarf erforderlich.

Sollten bei der neuen Haltestelle oder in deren Umgebung transparente Bauelemente verwendet werden, so sind diese aus Gründen des Vogelschutzes in Rücksprache mit NGE 33 so zu bedrucken, dass diese für Vögel wahrnehmbar sind.

*Es bleibt unklar, welche Bauelemente die BUE meint (sicher nicht z. B. Vitri-
nenverglasungen oder Fenster). Auf die Forderung kann nur eingegangen
werden, wenn die BUE hier erläutert, an welchen Stellen transparente Bau-
elemente Maßnahmen zum Schutz der Vögel erfordern könnten.*

*Dann könnten die Anforderung im Zuge der Ausführungsplanung des Halte-
stellenbauwerks geprüft und ggf. berücksichtigt werden.*

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind keine transparenten Bauelemente vorgesehen, die aus Gründen des Vogelschutzes einer Bedruckung bedürfen. So wird insbesondere die Sichtschutzwand an der Westseite nicht transparent ausgeführt, sondern zusätzlich begrünt.

In der Böschung auf der Ostseite der Bahnlinie kommt die Rote Liste Art *Arum maculatum* vor. Diese ist vor dem Eingriff auszugraben und an geeigneter Stelle „zwischenzupflanzen“ bis sie in die neue Böschungsbepflanzung wieder integriert werden kann.

Eine Umsetzung der genannten Art wird vorgesehen, die Bestände werden gesichert und entsprechend der Vorgaben in der Nähe des alten Standortes wieder eingesetzt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Rosa glauca und *Rosa multiflora* sind aus der zukünftigen Bepflanzung zu streichen, da sie als Neophyt bzw. invasiv gelten.

Die Vorgaben werden im Zuge der Ausführungsplanung entsprechend berücksichtigt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Hinweis:

BUE/ NGE 3211 bittet um Übersendung des Planfeststellungsbescheides der die Festsetzungen zur Eingriffsregelung enthält, sowie um ein gestempeltes Exemplar des LBP's inklusive der zu diesem Kapitel gehörenden Zeichnungen.

Amt für Immissionsschutz und Betriebe

Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, Abscheider

(Fachliche Ansprechpartnerin: Frau Heike Baals, BUE/IB 1406, Tel.: 42840-2309)

Für das o.g. Planfeststellungsverfahren sind folgende Auflagen festzulegen:

Alle Maschinen- und Technikräume sind ohne Bodenabläufe und fugenlos herzustellen, außerdem ist der Fußboden mit einem ölbeständigem Anstrich zu beschichten. An den Türen dieser Räume muss eine Schwelle bzw. Aufkantung errichtet werden, so dass im Falle einer Leckage kein Öl aus dem Raum austreten kann.

Bei den meisten Technikräumen handelt es sich um elektrotechnische oder nachrichtentechnische Installationen, hier können keine ölhaltigen Stoffe auftreten.

Die genannten Anforderungen betreffen somit nur den Batterieraum (hier jedoch säurehaltige Stoffe) und den Traforaum. Beide Räume werden entsprechend der gültigen Vorschriften baulich hergestellt.

Der Aufzug ist als Seilaufzug geplant, insofern ist auch der Aufzugsmaschinenraum nicht betroffen.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Es ist ein hochgradig biologisch abbaubares Hydrauliköl zu verwenden, das keine wassergefährdenden Eigenschaften hat (z.B. Rivolta S:B:H: 11/23).

Es ist ein Seilaufzug geplant, insofern kommt kein Hydrauliköl zum Einsatz.

Die Schachtgrube der Fahrtreppe/Rolltreppe darf nicht an die Entwässerung angeschlossen werden. Die Grube ist wie unter dem Fahrstuhl flüssigkeitsdicht und gemäß

der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen beständig gegen Öl und Schmierstoffe zu befestigen.

Es ist geplant, dass das evtl. ölhaltige Wasser der Fahrtreppe in einer flüssigkeitsdichten Stahlwanne am Fuß der Anlage aufgefangen und gesondert entsorgt wird. Der Sielanschluss ist lediglich für die Betonwanne unterhalb der Stahlwanne vorgesehen. Hier kann Schmutzwasser aus der Reinigung der Unterführung eindringen und soll entsprechend abgeleitet werden.

Es wird auf Ziff. 2.15 „Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ verwiesen.

Sollte ein Café oder ein Imbiss in die Haltestelle integriert werden, ist zu bedenken, dass fetthaltiges Abwasser nach § 11 Absatz 1 des Hamburgischen Abwassergesetzes nicht in die öffentlichen Abwasseranlagen eingeleitet werden darf. Es sind nach DIN 1986-100 (Planung und Ausführung von Entwässerungsanlagen) in Verbindung mit DIN 4040-100 Abscheideranlagen für Fette einzubauen und zu betreiben. Informationen über den notwendigen Einbau einer Fettabscheideranlage erhalten sie in der

Behörde für Umwelt und Energie, Abteilung Abwasserwirtschaft, IB 33 Abwasseranlagen, Fachbetriebe, Probenahme, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg, Ansprechpartnerinnen: Johanna Puhaczewski, Tel. 040/42840-2569 und Annette Schmidbauer, Tel. 040/42840-2540

Es ist keine gastronomische Nutzung in der Haltestelle geplant. Hierfür sind entsprechend auch keine Räume vorgesehen.

Lärmschutz

Es ist festzuhalten, dass ein Abschlag von 5 dB für die DT4-Züge nicht zulässig ist. Die Hochbahn hat bei der zuständigen Landesbehörde (hier: BUE) keinen Antrag zur Festlegung akustischer Kennwerte für abweichende Bahntechnik gestellt (s. § 5 der 16. BImSchV vom 12. Juni 1990, geändert durch Verordnung vom 18.12.2014). Der auf Seite 6 letzter Abschnitt der LTU aufgeführte Abschlag bezieht sich auf eine Anerkennung im Rahmen der Kartierung nach Umgebungslärmrichtlinie und kann nicht auf Berechnungen, welche nach der Schall 03 durchzuführen sind, übertragen werden.

Es ist anzumerken, dass im Vergleich die Immissionen von U-Bahnen gegenüber der alten Berechnungsmethodik jetzt deutlich niedriger ausfallen. In einem Geschwindigkeitsbereich von 50 km/h bis 80 km/h ergeben sich jetzt rund 6 dB(A) niedrigere Pegel (Quelle: Erläuterungen zur Anlage 2 der 16. BImSchV).

Ein Abschlag im Sinne des § 5 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) wird wie gefordert nicht angesetzt. Angesetzt wird im Einklang mit § 43 Abs. 1 BImSchG allerdings eine Pegelkorrektur in Höhe von 5 dB zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms (Ziffern 2.2.18 und 8.3 der Anlage 2 zur 16. BImSchV; Schall 03). Darauf weist die Schalltechnische Untersuchung (S. 6) auch hin:

Der Schienenbonus (wirkungsbedingter Abschlag von 5 dB[A]) wurde in der vorliegenden Untersuchung berücksichtigt, da derzeit davon ausgegangen werden kann, dass das Planfeststellungsverfahren vor dem 1. Januar 2019 abgeschlossen sein wird. Gleichzeitig wurde kein Pegelkorrekturwert für den DT4-Fahrzeugtyp der Hamburger Hochbahn AG angesetzt. Dieser behördlich anerkannte und messtechnisch bestätigte Korrekturwert (DFz, DT4) in Höhe von -5 dB galt bis zur Einführung der neuen Schall 03 /2/ im Jahr 2014. Eine erneute Bestätigung dieses Korrekturwertes liegt aktuell nicht vor.

Hinsichtlich der Anwendung des sog. Schienenbonus wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter Ziff. 3.8.2.2 verwiesen.

Weiterhin ist zu überlegen, ob eine nächtliche Absenkung der Lautsprecherdurchsagen um 9 dB - statt der geplanten 6 dB - möglich ist, da in einer sonst leichten Umgebung diese Spitzenpegel mehr zum Tragen kommen.

Die HOCHBAHN sieht in den betrieblichen Abläufen derzeit vor, dass Lautsprecherdurchsagen in der Nachtzeit, d.h. nach 22:00 Uhr und vor 6:00 Uhr weitgehend eingeschränkt werden. Es erfolgen lediglich Durchsagen zu ungewöhnlichen Ereignissen und Betriebsstörungen. Diese seltenen Durchsagen werden gegenüber den Tagzeiten um 6 dB(A) abgesenkt. Eine weitere Pegelabsenkung ist wegen der Seltenheit der Durchsagen nicht erforderlich und wegen der grenzwertigen Sprachverständlichkeit auch nicht zweckgerecht.

Es wird auf die Aussagen der Planfeststellungsbehörde unter Ziff. 3.8.2.2 verwiesen.

Grundstücksentwässerung

Die folgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Hinweise sind in den Genehmigungsbescheid mit aufzunehmen:

- Einleitungsgenehmigung für häusliches Abwasser nach § 11a Hamburgisches Abwassergesetz (HmbAbwG) - Inhalts- und Nebenbestimmungen
 - Das häusliche Abwasser ist in das öffentliche Schmutzwassersiel in der Straße „Am Knill“ einzuleiten.

Eine Einleitung des häuslichen Schmutzwassers in der Straße „Am Knill“ ist in der Planung vorgesehen.

- Einleitungsgenehmigung für Niederschlagwasser nach § 11a HmbAbwG - Inhalts- und Nebenbestimmungen
 - Nach § 11a HmbAbwG wird die Genehmigung erteilt, dass das Niederschlagswasser über die hierfür bestimmte Sielanschlussstelle unter Einhaltung der mit der Sielanschlussgenehmigung nach § 7 HmbAbwG festgelegten Mengenbegrenzung in das öffentliche Regenwassersiel in der Straße „Busbrookhöhe/ Birkholzweg“ eingeleitet werden darf. Das darüber hinaus anfallende Niederschlagwasser ist unter Einhaltung der allgemeinen anerkannten Regeln der Technik für den Bau und Betrieb von Grundstücksentwässerungsanlagen auf dem Grundstück zurückzuhalten, bis der ordnungsgemäße Abfluss über die Sielanschlussstelle wieder möglich ist.

Eine Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers in das öffentliche Siel an der Kreuzung „Busbrookhöhe/ Birkholzweg“ ist unter Einhaltung der Einleitbegrenzung vorgesehen. Das darüber hinaus anfallende Regenwasser wird in Regenrückhalteräumen gepuffert, bis wieder ein ordnungsgemäßer Abfluss über die Sielanschlussstelle möglich ist.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- Zur Einhaltung der Einleitungsmengenbegrenzung ist eine Drosseleinrichtung (geregelter Drossel) vorzusehen.

Für die Einhaltung der Einleitmengenbegrenzung ist eine Doppelpumpenanlage vorgesehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist technische Festsetzung der Art und Weise der Einleitmengenbegrenzung nicht erforderlich.

- Das Abwasser ist so zu beseitigen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird.

Die Beseitigung des Abwassers ist auf Grundlage der geltenden Vorschriften und somit ohne Beeinträchtigung des Allgemeinwohls geplant.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- Anforderungen an Bau und Betrieb von Abwasseranlagen - Inhalts- und Nebenbestimmungen

- Die Regenwasserrückhalteräume und Abflussmengenbegrenzer sind gemäß den Herstellerangaben, den technischen Vorschriften und den allgemein anerkannten Regeln der Technik einzubauen und zu betreiben.

Für den Einbau und Betrieb der Regenwasserrückhalteräume und der Abflussmengenbegrenzer werden die Herstellerangaben, technischen Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik berücksichtigt.

- Die Abflussmengenbegrenzer sind bedarfsgerecht durch eine fachkundige Person auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Erforderliche Reinigungen oder Instandsetzungen sind unverzüglich durchzuführen.

Die laufende Instandhaltung der Anlagen wird über die zuständige Fachabteilung der HOCHBAHN sichergestellt.

- Die vorgesehenen Regenrückhalteräume müssen jederzeit betriebsbereit sein. Dafür sind regelmäßige Inspektionen und Wartungen durchzuführen und im Bedarfsfall die Reinigung und Instandhaltung/Instandsetzung zu veranlassen.

Die laufende Instandhaltung der Anlagen wird über die zuständige Fachabteilung der HOCHBAHN sichergestellt.

- Bei der Regenwasserrückhaltung ist auf die Zugänglichkeit und ausreichende Be- und Entlüftung zu achten (z.B. Schachtabdeckungen mit Schlitzroste). Des Weiteren ist beim Einbau der Anlage zur Regenwasserrückhaltung insbesondere auf Frostsicherheit und ausreichende Überdeckung zur Gewährleistung der Standsicherheit der verwendeten Bauprodukte zu achten.

Für die Regenrückhalteräume werden Zugänglichkeiten über Schächte oder eine Bodenöffnung im Pumpenraum geschaffen. Auf die Mindestüberdeckungen wird geachtet.

- Die Ableitung von Niederschlagswasser über Speier darf nur auf Flächen erfolgen, die nicht allgemein zugänglich sind. Passanten dürfen durch die Notentwässerung nicht belästigt werden. Stehen keine Grünflächen zur Verfügung, auf die über Speier entwässert werden kann, ist eine andere Form der Notentwässerung zu wählen, z.B. Rechtecköffnungen in der Attika und Ableitung des Niederschlagswassers an der Fassade. Eingangsbereiche sind auszuklammern. Auf öffentlichen Grund dürfen die Notentwässerungen nicht gerichtet werden.

Die geplanten Speier leiten das Regenwasser aus Starkregenereignissen auf die Gleise und auf Grünflächen.

- Aufgrund der möglichen Einstauhöhe von Regenwasser auf der Dachfläche bis zum Anspringen des Notablaufes der Dachentwässerung muss die Dachkonstruktion den Wasseraufstau schadlos aufnehmen können (statische Berücksichtigung).

Die Anforderungen werden statisch in der Planung berücksichtigt.

- Die Sammel- und Grundleitungen für die Entwässerung der Außenanlage sind für das 100-jährige Regenereignis auszulegen, da auch die Volumenströme

dieses Regenereignisses in die Regenwasserrückhalteräume geleitet werden sollen (entsprechend den Antragsunterlagen).

Das 100-jährige Regenereignis ist bei der Auslegung der Regenwasserleitungen berücksichtigt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ sowie die Nebenbestimmung „Abwasserrechtliche Anforderungen“ unter Ziff. 2.13 verwiesen.

Hinweise

- Mit der Genehmigung nach § 7 HmbAbwG durch die Hamburger Stadtentwässerung ist die zulässige Einleitmenge für Niederschlagswasser auf 28 l/s begrenzt.

Die Einleitmenge für Niederschlagswasser von 28 l/s ist in der Auslegung der Abwasseranlagen berücksichtigt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- Entsprechend DIN 1986-100 wurde ein Überflutungsnachweis geführt. Bei einem Aufstau von Regenwasser z.B. im Bereich der Unterführung ist sicherzustellen, dass es zu keinen Abwassermisständen, Gebäudeschäden oder Personenschäden kommen kann.

Die Gefahr einer Überflutung der Unterführung wird durch die Auslegung der Rohrleitungen und des Regenrückhalteraumes auf das 100-jährige Regenereignis minimiert. Sollte es dennoch zu einer Überflutung kommen, so ist nicht von Gebäude- oder Personenschäden auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

- Bei innenliegender Regenentwässerung sind die gesamten Leitungen der Regenentwässerung so zu sichern, dass die Leitungen die Drücke auch bei Überlastung (Starkregenereignisse) standhalten. Die entstehenden Innendrucke und die daraus resultierenden Reaktionskräfte müssen vom verwendeten Leitungssystem aufgenommen und über die Rohrbefestigungen und Lagerungen schadlos in den Baukörper oder in das Erdreich abgeleitet werden können (DIN 1986-100 Pkt. 14.9.1).

Die Sicherung entstehender Drücke durch Überlastung in den Rohrleitungen sind durch die Ausführung in SML-Rohr gegeben.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

- Niederschlagswasser ist so abzuleiten, dass öffentliche Wege oder Nachbargrundstück nicht beeinträchtigt werden (§ 15 (8) HmbAbwG).

Durch die Ableitung des Niederschlagswassers werden keine öffentlichen Wege oder Nachbargrundstücke beeinträchtigt.

- Die bautechnische Prüfung der Grundstücksentwässerungsanlage auf Plausibilität umfasst die in § 18 der Bauvorlagenverordnung (BauVorVO) genannten Unterlagen zu Abwasserbeseitigungsanlagen. Die übrigen eingereichten Unterlagen oder in den Antragsunterlagen dargestellten Grundstücksentwässerungsanlagen wurden nicht geprüft.
- Für alle im Erdreich neu eingebauten Freigefälleleitungen und Schächte ist eine Dichtheitsprüfung nach DIN EN 1610 durchzuführen.

Dichtigkeitsprüfungen für neu eingebaute Freigefälleleitungen und Schächte sind vorgesehen.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- Der zuständigen Behörde ist die Dichtheit der im Erdreich neu hergestellten Grundstücksentwässerungsanlagen vor der erstmaligen Inbetriebnahme un- aufgefördert nachzuweisen (Dichtheitsnachweis). Von dieser Nachweispflicht sind die Abwasseranlagen für die Ableitung für nicht nachteilig verändertes Niederschlagswassers ausgenommen, wenn sie nicht an ein Misch- oder Schmutzwassersiel angeschlossen sind und nicht im Zusammenhang mit Anlagen nach § 21 Anlagenverordnung sowie Anlagen zur Löschwasserrückhaltung stehen (§ 17b HmbAbwG). Der Dichtheitsnachweis besteht aus einem Prüfbericht und einem Lageplan, in dem die geprüften und als dicht nachgewiesenen Grundstücksentwässerungsanlagen dargestellt sind. Der Dichtheitsnachweis kann auch elektronisch, über die auf der Internetseite „www.hamburg.de/abwasser/formulare“ genannte E-Mail-Adresse, eingereicht werden. Als Prüfbericht kann der auf der o.g. Internetseite bereit gestellte Vordruck P verwendet werden. Der Dichtheitsnachweis wird nur anerkannt, wenn die Prüfungen zum Nachweis der Dichtheit von einem nach § 13b Absatz 1 HmbAbwG anerkannten Fachbetrieb durchgeführt wurden."

Der Dichtheitsnachweis wird von anerkanntem Fachpersonal durchgeführt und der zuständigen Behörde nach Fertigstellung der Anlage vorgelegt.

Dichtheitsprüfungen der Grundstücksentwässerungsanlagen nach § 17 b HmbAbwG sowie das Errichten, Ändern und Beseitigen von Grundstücksentwässerungsanlagen außerhalb und unterhalb von Gebäuden und Abwasserbehandlungsanlagen (z. B. Kleinkläranlagen, Fettabseider und Abscheider für Leichtflüssigkeiten) innerhalb und außerhalb von Gebäuden dürfen gemäß § 13 Abs. 3 HmbAbwG nur von nach § 13 b HmbAbwG anerkannten Fachbetrieben, die das Zertifikat einer zugelassenen Zertifizierungsorganisation führen, ausgeführt werden.

Dichtheitsprüfungen, das Errichten, Ändern und Beseitigen von Grundstücksentwässerungsanlagen sowie von Abwasserbehandlungsanlagen wird von anerkannten Fachbetrieben, die das Zertifikat einer zugelassenen Zertifizierungsorganisation führen, ausgeführt. Die Anforderungen werden im Rahmen der Ausschreibung und Vergabe berücksichtigt.

Der Dichtheitsnachweis ist aufgrund von § 17b HmbAbwG durchzuführen. Die DIN EN 1610 konkretisiert die Art und Weise der Durchführung.

Es wird auf Ziff. 2.13 „Abwasserrechtliche Anforderungen“ und die Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- Die Grundstücksentwässerungsanlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, zu ändern und zu beseitigen (§ 13 Abs. 1 HmbAbwG). Bei Betrieb, Unterhaltung, Wartung, Überprüfung und Selbstüberwachung von Grundstücksentwässerungsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten (§ 15 Abs. 2 HmbAbwG).

Die allgemein anerkannten Regeln der Technik werden bei der Errichtung, Änderungen, Beseitigung, im Betrieb, bei der Unterhaltung, Wartung, Überprüfung und Selbstüberwachung von Grundstücksentwässerungsanlagen beachtet.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

Amt für Umweltschutz

U1 / Wasserwirtschaft

Die Entwässerung des westlichen Vorhabenbereichs erfolgt in den parallel zur Bahntrasse verlaufenden Bahngraben. Dieser entwässert in der Folge in die Berner

Au, die in diesem Bereich als Überschwemmungsgebiet (ÜSG) vorläufig gesichert ist. Das vorliegende Entwässerungskonzept besagt, dass den Bahnseitengräben nicht mehr Wasser zugeleitet wird, als vor der Bebauung. Für die Einleitung des Regenwassers an der Kreuzung der Straßen „Busbrookhöhe“ und „Birckholtzweg“ liegt nach Aussage der Stadtentwässerung vom 01.12.2015 eine Einleitbegrenzung in Höhe von 28 l/s vor, die laut Erläuterungsbericht eingehalten ist. Das auf Seite 11 des Erläuterungsberichts beschriebene Notentwässerungskonzept sorgt dafür, dass beim Jahrhundertregenereignis so weniger Regen anfällt, als im Auslegungsfall, so dass mit keiner Überflutung zu rechnen ist. Somit ist davon auszugehen, dass keine Gefahr besteht, dass sich die Grenzen des ÜSG durch die vorgelegte Planung vergrößern.

Zu den Bahnseitengräben ist folgendes anzumerken: Hier steht im Erläuterungsbericht: „Die Gräben dienen der Bahndammmentwässerung und sind Bestandteil der Bahnanlage.“ Da von einer Belastung dieses Wassers auszugehen ist (z.B. PAK durch entsprechende Öl-/ Schmiermittel-Verluste der Bahnen), hat hier entweder eine Vorreinigung oder eine Ableitung in das Schmutzwassersystem zu erfolgen.

Insgesamt ändert sich die Art und Menge des in die Gräben einzuleitenden Oberflächenwassers durch die geplante Baumaßnahme einer Haltestelle nicht. Insofern ist auch nicht mit einer veränderten Situation in den Bahnseitengräben zu rechnen.

Durch das Haltestellenbauwerk wird ein Eintrag von möglicherweise belastetem Wasser in die Bahngräben vermutlich eher verringert, da das anfallende Regenwasser vom Haltestellenbauwerk direkt in die Gräben geleitet wird und nicht wie bisher den Gleiskörper durchspült. Zudem wird durch die Teilbegrünung der Dachfläche eine zusätzliche Verdunstungsmöglichkeit geschaffen, die die Menge des in die Gräben eingetragenen Regenwassers minimieren hilft.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Versickerung von Niederschlagswasser:

Dem Bauvorhaben wird hiermit zugestimmt. Die Nebenbestimmungen und Hinweise in der Anlage Seite 2 -3 sind in den Genehmigungsbescheid mit aufzunehmen.

Folgende Entscheidung kann erteilt werden:

- Erlaubnis nach §§ 8 und 9 Abs. 1 Nummer 4 und § 10, § 13 sowie § 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I, 2009 Seite 2585 ff) in der derzeit geltenden Fassung.

Der Firma Hamburger Hochbahn AG, Steinstraße 20 in 20095 Hamburg wird erlaubt, auf dem Grundstück zwischen den Straßen Busbrookhöhe und Am Knill, Neubau U-Bahnhaltestelle Oldenfelde (zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne),

- das auf den befestigten Wegeflächen West ($A=1090 \text{ m}^2$) anfallende Niederschlagswasser über angrenzende Grünflächen von ca. 520 m^2 zu versickern,
- das auf den befestigten Wegeflächen Ost ($A=1380 \text{ m}^2$) anfallende Niederschlagswasser über angrenzende Grünflächen von ca. 2400 m^2 zu versickern.

Die Erlaubnis ist widerruflich und ersetzt nicht Genehmigungsakte, die nach anderen Vorschriften erforderlich sind.

1. Auflagen und Bedingungen

- 1.1. Dem Niederschlagswasser dürfen keine Stoffe hinzugefügt werden, die für das Grundwasser schädlich sind, insbesondere keine halogenierten Kohlenwasserstoffe und Schwermetalle. Die Benutzung wassergefährdender Stoffe auf den zu entwässernden Flächen ist untersagt.
- 1.2. Sollen bei der Herstellung der Wege-/Versickerungsflächen Boden- oder Grundwasserverunreinigungen (z.B. Bodenverfärbungen, auffälliger Geruch etc.) festgestellt werden, ist die Wasserbehörde umgehend zu informieren.
- 1.3. Die Sickerflächen sind ständig in einem betriebsfähigen Zustand zu halten. Um die Funktionsfähigkeit der Sickerflächen zu erhalten, ist anfallendes Sediment bedarfsweise zu beseitigen.
- 1.4. In mindestens halbjährlichen Zeitabständen sind die Sickerflächen auf eventuelle Ablagerungen hin zu überprüfen. Ablagerungen wassergefährdender Stoffe (wie z.B. Mineralöle, Benzinrückstände, Fette usw.), hervorgerufen durch Unfälle o.ä., sind unverzüglich der Wasserbehörde anzuzeigen, nach Absprache zu entfernen und schadlos zu beseitigen.
- 1.5. Die Sickerflächen sind mit einer ca. 0,2 m mächtigen Mutterbodenschicht zu bedecken und zu bepflanzen.
- 1.6. Bei evtl. Auftreten von Beeinträchtigungen für Nachbargrundstücke, sowie für öffentliche Verkehrswege behält sich die Wasserbehörde die Forderung nach weiteren Maßnahmen, ausdrücklich vor. Da die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes insbesondere im östlichen Bereich z.T. stark eingeschränkt ist, sind auf dem Grundstück zusätzliche Überlaufflächen vorzusehen.
- 1.7. Der Wasserbehörde ist mitzuteilen, wenn beabsichtigt ist, die Versickerungseinrichtungen zu entfernen.

2. Hinweis

Das auf den überdachten Flächen der U-Bahnhaltestelle anfallende Niederschlagswasser soll in eine abgedichtete Rigole verbracht und von dort über einen Drosselschacht kontrolliert in den Bahnseitengraben geleitet werden. Hierbei fungiert der Rigoilenkörper lediglich als Retentionsraum, dient also der temporären Rückhaltung und Ableitung von Niederschlagswasser. Da bei der geplanten Anlage zu keiner Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund kommt, ist die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis hierzu nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Behörde für Umwelt und Energie.

U2 / Bodenschutz/Altlasten

Altlastsituation im Bereich des Neubaus und der Erschließung

Im Bereich der Haltestelle sind im Fachinformationssystem Altlasten der BUE-U2 angrenzend eine Altlast (7442-002/00, Hausmülldeponie, siehe beigefügten Lageplan, Anlage 2) registriert.

Nach den hier vorliegenden Unterlagen bestehen aus Sicht „Bodenschutz / Altlasten“ keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.

Hinweis:

Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) (24.02.2012) ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Bei der Verwertung sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr.50 vom 27.06.2006).

Die ordnungsgemäße Entsorgung des Aushubmaterials wird in den Gewerkeausschreibungen entsprechend der Vorgaben berücksichtigt.

Es wird auf Ziff. 2.11 und Ziff. 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

3.8.1.11 AG Naturschutz

Schreiben vom 16.12.2016

Wir begrüßen den Neubau der U-Bahnhaltestelle zur Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs, gleichwohl fehlt uns der Nachweis über die voraussichtliche Nutzung dieser Haltestelle und die Sinnhaftigkeit des Zeitverlustes für alle Bahnreisenden von etwa 90 Sekunden.

Wie im Erläuterungsbericht dargestellt, werden durch die neue Haltestelle rd. 4.500 Einwohner erstmalig direkt an das U-Bahn-Netz angebunden. Das Einzugsgebiet entspricht damit in etwa dem der Haltestellen Farmsen (4.800 Einwohner) und Berne (4.700 Einwohner). Die Einzugsgebiete der drei genannten Haltestellen überschneiden sich bei der gewählten Lage so gut wie gar nicht, Doppelschließungen von Einwohner sind damit so gut wie ausgeschlossen. Für die neu erschlossenen Einwohner verkürzt sich die Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt durch die neue Haltestelle um 15 – 20 Minuten auf durchschnittlich nur noch 20 Minuten. Für die Fahrgäste aus dem nördlich gelegenen Bereich des Netzes verlängert sich die Fahrzeit durch den zusätzlichen Halt um durchschnittlich lediglich 60 Sekunden. Der Nutzen der Haltestelle ist nach Ansicht der HOCHBAHN damit eindeutig gegeben bei zugleich nur geringfügiger Beeinträchtigung der anderen Fahrgäste.

Die Vorhabensträgerin hat den Bedarf für die Haltestelle aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargestellt.

Ebenso fehlt uns eine Begründung, warum das Gleis nicht auf das Testgleis verschwenkt und im Bereich des mittleren Gleises der Bahnsteig errichtet wird. Dadurch würden erheblich weniger Eingriffe in die Grünanlage erforderlich und durch eine neue Signalanlage wäre auch der Testbetrieb im normalen Bahnbetrieb unterzubringen.

Das Versuchsgleis dient wesentlich für die erforderlichen Testfahrten von Fahrzeugen, die noch keine Zulassung für den Einsatz im Fahrgastbetrieb haben, sei es, weil sie neu angeschafft wurden oder infolge umfangreicher Instandsetzungsarbeiten von der Technischen Aufsichtsbehörde abgenommen werden müssen. Das Versuchsgleis ist direkt an den Betriebshof Farmsen angebunden. Somit können Testfahrten unabhängig vom laufenden Fahrgastbetrieb tagsüber durchgeführt werden.

Eine Unterbrechung des Versuchsgleises zwecks Inanspruchnahme für eine Haltestelle hätte zur Folge, dass Testfahrten außerhalb des Fahrgastbetriebs erfolgen müssten und somit nur noch nachts möglich wären, was sicher nicht im Sinne der Anwohner entlang der Strecke wäre.

Eine ununterbrochene Aufrechterhaltung des Versuchsgleises in seiner Bestandslage ist daher für die HOCHBAH unabdingbar.

Auch im Erörterungstermin konnte die Vorhabensträgerin glaubhaft darlegen, dass die Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen ein Ausweichen auf das Versuchsgleis nicht erlaubt. Die Planfeststellungsbehörde folgt insofern den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Die Erschließung erfolgt nur von einer Seite des Bahnsteiges durch eine Unterführung, obwohl sonst nur Brücken die Gleisanlage queren und auf der östlichen Seite das Gelände so hoch liegt, dass sich eine Brücke anbietet, da sie stufenlos ausgeführt werden könnte und keine Grundwasserhaltung benötigt. Auch die Treppen und der Aufzug könnten ohne großen Aufwand errichtet werden.

Aufgrund der Höhenlage der Haltestelle bietet sich eine Erschließung mittels einer Brücke nicht an. Das Gelände liegt im Bereich der Unterführung etwa 2,20 m höher als die Sohle der geplanten Unterführung und rund 3,50 m unterhalb der geplanten Bahnsteigebene.

Bei der gewählten Tunnellösung muss daher zunächst eine Höhendifferenz von 2,20 m überwunden werden, was mittels Rampen barrierefrei gut lösbar ist. Aus der Tunnelebene ist dann eine Höhendifferenz von rund 6,50 m zu überwinden. Hierfür ist ein Aufzug für die barrierefreie Erschließung vorgesehen. Die barrierefreie Querung des Bahndammes ist hierbei ausschließlich über Rampen möglich.

Bei einer Erschließung über eine Brücke wäre unter Berücksichtigung des Lichtraumprofils und der Konstruktionshöhe einer Brücke zunächst vom Gelände eine Höhendifferenz von rd. 8,75 m zu überwinden. Dies ist mit Rampen nicht sinnvoll möglich, daher wäre hier beidseitig je ein Aufzug für die barrierefreie Erschließung vorzusehen. Von der Brücke zum Bahnsteig wäre dann eine Höhendifferenz von rd. 4,50 m zu überwinden. Bei der gewählten Tunnelererschließung sind somit vom Gelände zum Bahnsteig in Summe 8,70 m Höhendifferenz mit einem Aufzug und einer Rampe zu überwinden. Bei einer Brückenlösung wären in Summe 13,25 m Höhendifferenz zu überwinden, was nur mit zwei Aufzügen realisierbar wäre. Auch ein barrierefreies Queren des Bahndammes wäre nur durch die Nutzung von zwei Aufzügen möglich, was eine reduzierte Verfügbarkeit im Vergleich zu Rampen bedeutet.

Die Brücke stellt somit eine deutlich unkomfortablere Erschließungslösung dar als der Tunnel.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene bauliche Alternative auch im Sinne einer Minimierung des erforderlichen Eingriffs nicht auf. Mit der dargestellten Alternative einer Brückenkonstruktion inklusive langer Rampen zur Herstellung der Barrierefreiheit gehen eher größere Eingriffe einher, als mit der beantragten Maßnahme. Auf dem Erörterungstermin wurde diese Alternative nicht plausibel genug dargestellt, um sie im Rahmen der Abwägung anzuordnen.

Nicht nachvollziehbar sind für uns die fast 540 m² Anlagenräume, die wie eine Wand zwischen den Gleisen stehen und deren Notwendigkeit im Erläuterungsbericht nicht begründet wird. Diese Räume könnten genauso gut in die Unterführung integriert oder in die Böschung gesetzt werden, um den Geländesprung abzustützen. Wir bitten um Überarbeitung der Planung und die Ermöglichung eines zweiten Notausgangs vom Bahnsteig.

Die überbaute Fläche von 540 m² beinhaltet nicht nur die Technikräume, sondern maßgeblich auch die Schalterhalle sowie die Erschließungsflächen. Die Anzahl und Größe der Technikräume entspricht den heutigen Anforderungen gemäß der Regelwerke und Vorschriften, die für den gesicherten Betrieb einer

Haltestelle erforderlich sind. Es handelt sich hierbei um Räume der Energieversorgung sowie für die Zugsicherungs- und Kommunikationstechnik.

Die Integration der Anlagenräume in die Unterführung bzw. in die Böschungen hätte keine Minimierung der Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft zur Folge.

Die Integration in die Unterführung würde die Dimension der Baugrube mit nachteiligen Folgen für Materialtransport (Bodenaushub), Flächeninanspruchnahme, Dauer der Maßnahme und Beeinträchtigung der Abläufe des U-Bahnbetriebs erhöhen. Eine Integration in die Böschung könnte aufgrund der Flächenverfügbarkeit ausschließlich auf der Ostseite erfolgen. Eine solche Anlage wiederum würde dort Flächen in Anspruch nehmen, die in der mit den Unterlagen eingereichten Planung für Anpflanzungen zur Verfügung stehen. Damit konnte dem ausdrücklichen Wunsch der Anwohner Rechnungen getragen werden, eine grüne Böschung wiederherzustellen. Zugleich können damit Grünverluste vor Ort kompensiert werden.

Zusätzlich ist dieser Baukörper mit einem Gründach versehen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabens-trägerin an.

Wie die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin zutreffend ausgeführt hat, be-darf es bei oberirdischen Anlagen keines zweiten Notausstiegs, da sich die Fahrgäste bei Versperrung des Fluchtweges auf den Bahnsteigen aufhalten kön-nen. Da nahezu Höhengleichheit besteht, können die Fahrgäste auch über den Gleiskörper evakuiert werden, sobald der U-Bahn Verkehr eingestellt ist.

Bei der Einbindung des neuen Bahnhofes in das Straßennetz fehlen uns die sogenann-ten „Kiss+Ride“ Plätze und die Anbindung der Hochhaussiedlung in das Fußwegenetz. Die Zweitierschließung könnte auch direkt über eine Rampe von der Straßenbrücke aus erfolgen.

Eine bauliche Veränderung des Straßenraumes für Kiss+Ride-Parkplätze ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Solche Anpassungen sind im Grundsatz jederzeit möglich und werden vom Bezirksamt ggf. vorgenom-men, wenn ein Erfordernis dafür gesehen wird.

Nach den Antragsunterlagen sind sog. Kiss+Ride-Parkplätze zwar nicht vorge-sehen, bleiben allerdings auch nach Realisierung der Maßnahme jederzeit mög-lich und können von den zuständigen Stellen umgesetzt werden.

Durch die oben aufgeführten Maßnahmen, könnte der bauliche Aufwand erheblich re-duziert und somit Kosten, Zeit und der Eingriff in die Natur minimiert werden. Bei der Verwendung von Fertigteilen, könnte auch die Baustraße entfallen und sämtliche Ar-beiten könnten von der Westseite mit einem Kran erledigt werden.

Der Einsatz von Fertigteilen ist soweit möglich vorgesehen, um Bauzeiten und Belästigungen für die Anwohner zu minimieren. Dies betrifft insbesondere den Bahnsteig. Für das Bahnsteigdach wird ein hohes Maß an Vorfertigung vorge-sehen.

Die Baumaßnahme muss jedoch zwingend im Wesentlichen von der Ostseite durchgeführt werden, da hier zum einen die Bahndammverbreiterung erfolgt und zum anderen die Möglichkeit besteht, entlang des gesamten Baufeldes die Baustellenlogistik zu organisieren. Ein ausschließlicher Kranstandort auf der Westseite ist weder logistisch noch im Hinblick auf die Reichweite des Kranes sinnvoll, da der Standort am südlichen Ende der Baustelle sein würde.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Eingriffsregelung:

Wir bemängeln die Art des beabsichtigten Ausgleichs, der teils in Form einer Ersatzzahlung erfolgen soll. Das Bauvorhaben ist mit umfangreichen und erheblichen Eingriffen in Vegetationsflächen, u.a. dem Verlust an 30 - 40 Jahre alten Böschungsgehölzen, verbunden. Die eintretenden Verluste sollen aufgrund ausgeschöpfter Flächenpotentiale nicht vor Ort ausgeglichen werden können, daher wird zur Kompensation des verbleibenden Defizits die Zahlung einer Ausgleichsabgabe vorgeschlagen.

Die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung und die Folgen des Vorhabens auf Natur und Landschaft sind im PFV jedoch zu bewältigen und abschließend festzusetzen. Wir fordern die Grünverluste vollständig - und nicht teils in Form einer Ersatzzahlung - im Nahbereich des Eingriffs durch Ersatzpflanzungen/ -maßnahmen gemäß der Eingriffsbewertung zu kompensieren, um die Funktionsverluste als Lebensraum und die Beeinträchtigungen der Grünfunktionen vor Ort auszugleichen.

Die Möglichkeiten, die Grünverluste vor Ort zu kompensieren, sind geprüft und sowohl mit BUE und dem Bezirksamt erörtert worden. Im Umfeld der Maßnahmen wurden keine Potenziale gesehen, im erforderlichen Umfang Anpflanzungen vorzunehmen ohne gleichzeitig bestehende Grünflächen in ihrer Nutzbarkeit für die Anwohner zu beeinträchtigen. Da das Umfeld der Maßnahmen mit Baumbeständen und sonstigen Gehölzflächen gut ausgestattet ist, wird die Entscheidung, eine monetäre Kompensation durchführen, für vertretbar gehalten. Aus den Geldmitteln können an anderen Stadträumen, die ggf. deutlichere Mängel aufweisen, Anpflanzungen finanziert werden.

Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung wird im Planfeststellungsbeschluss abschließend bewältigt. Sie erfolgt im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde.

Als Minderungsmaßnahmen wären darüber hinaus zum Beispiel eine Begrünung des Bahnsteigdaches und Sichtschutzwände als Grünwände vorzusehen.

Es ist vorgesehen, Dachflächen zu begrünen, soweit dies aus konstruktiven Gründen möglich ist. Dies sind die Dächer des Haltestellengebäudes und der Sammelschleifanlagen des B + R- Angebotes. Eine Begrünung des Bahnsteigdaches ist nicht vorgesehen, weil dies die konstruktiven Anforderungen deutlich erhöhen würde und zudem die Ausnutzung des Tageslichts entfallen würde. Die Sichtschutzwand ist ebenfalls mit einer Begrünung geplant.

Weitere Minderungsmaßnahmen, als die festgesetzten, sind nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

3.8.2 Entscheidung über die Einwendungen

Die Einwendungen sind aus Datenschutzgründen anonymisiert und mit Einwendungsnummern versehen. Den Einwenderinnen und Einwendern wird die Nummer ihrer Einwendung bei Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

3.8.2.1 Einwendung E001

(...) begrüßt den geplanten Umbau der U-Bahnstation Oldenfelde, sieht aber noch zwei Schwachpunkte. Als Fahrgäste fühlen wir uns betroffen.

Wir halten es für wenig sinnvoll, eine aufwärtsführende Fahrtreppe auf der linken Seite einzubauen, da Fahrgäste sich dann in die Quere kommen. Aufzug und Fahrtreppe sollten vertauscht werden.

Bei der geplanten Fahrtreppe handelt es sich nicht um eine ausschließlich aufwärts führende Fahrtreppe. Geplant ist der Einbau einer Fahrtreppe im Wechselbetrieb. Es ist davon auszugehen, dass in der Hauptverkehrszeit in den Morgenstunden Fahrgäste die Haltestelle hauptsächlich als Einsteiger nutzen werden. Die Hauptfahrtrichtung wird in Richtung Innenstadt erwartet. Die entsprechenden Züge verkehren über Gleis 2. Somit erreichen abfahrende Fahrgäste, die die Fahrtreppe nutzen, ihre Züge ohne die Verkehrsströme von Festtreppe und Aufzug queren zu müssen. In der abendlichen Hauptverkehrszeit ist bei dieser Anordnung ein Kreuzen der Verkehrsströme nicht zu vermeiden. Bei einem Tausch von Aufzug und Fahrtreppe würde die Situation sich umgekehrt darstellen, d. h. ein Kreuzen von Fahrgastströmen wäre ebenfalls nicht zu vermeiden. Da davon auszugehen ist, dass Fahrtreppen in der Aufwärtsrichtung eine höhere Bedeutung für den Komfort haben als in der Abwärtsrichtung, halten wir die Anordnung auf der geplanten Seite für die sinnvollere.

Die Vorhabensträgerin hat nachvollziehbar dargestellt, aus welchen Gründen die für einen sogenannten Wechselbetrieb vorgesehene Fahrtreppe an der beantragten Stelle geplant ist. Andere Alternativen, die sich für die Fahrgastströme besser darstellen, sind nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Sollte, sofern nur ein Zugang zum Bahnsteig gebaut wird, dieser mittig angeordnet werden, damit sich die Fahrgäste besser verteilen und keine Punktlastigkeit entsteht. Besser noch wäre der Bau eines zweiten Zuganges am nördlichen Bahnsteigende. Auch wenn dieser vielleicht erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden würde, so sollte er jetzt schon berücksichtigt werden. Dazu sollte vermieden werden, dass der Bahnsteig am nördlichen Ende schmaler wird.

Eine mittige Anordnung des Zuganges im Bahnsteig würde bei der geplanten Lage des Zuganges bedingen, dass die Haltestelle insgesamt nach Süden verschoben werden müsste. Da die Gleistrassierung aber wegen einer Bestandsweiche, die Teil des Weichenfeldes vom U-Bahn-Betriebshof Farmsen ist, nicht nach Süden erweitert werden kann, müsste in der Konsequenz dann der geplante Zugang nach Norden verschoben werden. Die Folge wäre, dass die westliche Wegeerschließung über öffentliche Flächen (Flurstück 180) nicht mehr möglich wäre. Der Zugang läge dann im Bereich der Reihenhausgärten des SAGA-Grundstücks (Flurstück 4540).

Die Reduzierung der Bahnsteigbreite am nördlichen Ende wurde so gewählt, dass eine hinreichende Breite für einen zweiten Zugang gewährleistet ist. Eine spätere Realisierung des zweiten Zugangs ist somit grundsätzlich baulich möglich.

Die Vorhabensträgerin hat plausibel dargestellt, dass eine mittige Anordnung des Zugangs zu größeren temporären und dauerhaften Auswirkungen führen würde, als die beantragte Variante.

3.8.2.2 Einwendung E002 und E003

Wir sind durch den Neubau und den dann folgenden Betrieb der U-Bahn-Haltestelle unmittelbar betroffen durch Erhöhung der davon ausgehenden Schallimmissionen und Erschütterungen. Zudem sind wir durch Baulärm, verbleibende Wertverluste unseres Grundstücks, eine dramatische Erhöhung des gesamten Verkehrs- und Umweltschallpegels im Wohngebiet, Eingriffe in Natur- und Landschaft und Ökologie, insbesondere Verunreinigung der Flora und Fauna, sowie nachteilige Eingriffe in das gewachsene Bild des Wohngebietes betroffen.

Wir wenden uns vor allem dagegen, dass die beantragte Neubaumaßnahme

- auf einem nicht belastbaren, vollkommen willkürlich angenommenen und zudem viel zu kurz bemessenen Prognosehorizont (2026) beruht, der bei Fertigstellung der Haltestelle bereits überholt sein wird. U-Bahn-Infrastrukturen sind sehr langlebige Wirtschaftsgüter und müssen deshalb auch langfristige Folgen berücksichtigen. Die Vorhabensträgerin plant bereits heute mit einer deutlichen Steigerung der Taktfrequenz.
- auf einem verfehlten Verständnis des „Bedarfs“ der Planung beruht. Der Planungsbedarf ist objektiv an der Frage der nachhaltigen Leistungsfähigkeit und den Folgen der Planung auszurichten.

Die Einwender gehen auf diese beiden Argumente in Ihrer Einwendung unter Nummer 5 detaillierter ein. Es wird auf die dortigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

- nicht ernsthaft mit anderen Überlegungen zu Alternativen abgewogen wurde.

Die Einwender gehen auf dieses Argument in Ihrer Einwendung unter Nummer 2 detaillierter ein. Es wird auf die dortigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde sowie Ziff. 3.4 „Variantenprüfung“ verwiesen.

- trotz Vergleichbarkeit der Ausgangslage mit der U-Bahn Haltestelle Trabrennbahn erneut eine zu große Anzahl von Fahrradständern erhält.

Die Einwender gehen davon aus, dass eine zu große Zahl von Fahrradständern vorgesehen ist.

Es ist nicht erkennbar, welche Nachteile die Zahl der Fahrradständer für die Einwender mit sich bringen sollte. Bei einer zu groß bemessenen Zahl der Fahrradständer blieben einige Fahrradständer ungenutzt. Daraus ergeben sich keine Nachteile für die Einwender. Bei einer zu gering bemessenen Zahl von Fahrradständern hingegen könnten „wild“ abgestellte Fahrräder zu Beeinträchtigungen der Wegebeziehungen und des ästhetischen Empfindens führen. Daher ist eine angemessene Zahl von Fahrradständer den Belangen der Einwender eher zuträglich als abträglich.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat die für das Bike+Ride-Konzept zuständige Park+Ride GmbH ausgeführt, dass die Haltestelle Trabrennbahn einen Bestand an Fahrradstellplätzen (Bestandserfassung 2012) von insgesamt 102 Stück hat. Diese setzen sich zusammen aus 98 öffentlich zugänglichen Fahrradanhängern und 4 gesicherten (verschießbaren /anmietbaren) Fahrradboxen.

Das B+R-Entwicklungskonzept der FHH berücksichtigt den zukünftigen Mindestbedarf, der an allen Schnellbahnhaltestellen bis zum Jahr 2025 erstellt werden soll. An der Haltestelle Trabrennbahn ist ein Ausbau bis 2025 auf mindestens 142 Fahrradstellplätze gem. Konzept vorgesehen. Diese setzen sich zusammen aus 130 öffentlich zugänglichen Fahrradanhängern und 12 gesicherten Fahrradstellplätzen.

Nach den vorliegenden Bestandserhebungen der Park+Ride GmbH ist der derzeitige Bestand an Fahrradstellplätzen durch die Nachfrage auch heute schon nahezu zu 100 % ausgelastet.

Der Ausbau an Fahrradstellplätzen für die neue Haltestelle Oldenfelde mit etwa 200 öffentlich zugänglichen Fahrradstellplätzen erfolgt auf den zu erwartenden Bedarf, gem. Genehmigungsunterlage Teil-Erläuterungsbericht Kapitel 1.13 Zusätzliche Maßnahmen.

Die jetzt berücksichtigte Anzahl an Fahrradstellplätzen stellt einen Mindestbedarf dar und kann nicht weiter reduziert werden. Eine Reduzierung der Fahrradstellplätze aus monetärer Sicht, zu Gunsten einer Sicht-/Lärmschutzwand, ist aus Sicht der Park+Ride GmbH nicht vertretbar.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen der Park+Ride GmbH an.

- das in § 50 BImSchG verankerte Trennungsprinzip (das Gebot, bereits durch Planungsentscheidungen Immissionen auf Wohngebiete zu vermeiden) verletzt.

Die Einwender sehen den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG verletzt.

Der Trennungsgrundsatz sieht u.a. vor, dass bei raumbedeutsamen Planung und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen und Störfallgefahren so weit wie möglich vermieden werden. Der nächstgelegene Störfallbetrieb (an der Iversstraße) ist über vier Kilometer vom Vorhaben entfernt. Besondere Störfallgefahren bestehen wegen des Abstandes zu dem Störfallbetrieb daher nicht. Die bestimmungsgemäße Nutzung einer U-Bahn-Haltestelle erfordert auch im Sinne des Trennungsgrundsatzes eine Anordnung dort, wo die Verkehrsleistung nachgefragt wird. Die Nähe zu Wohngebieten und anderen Gebieten, in denen eine entsprechende Verkehrsnachfrage besteht ist daher geradezu notwendige Voraussetzung für die Planung der Haltestelle. Anders ist die angestrebte Erschließungsfunktion nicht zu erreichen. Ein Verstoß gegen den Trennungsgrundsatz ist daher nicht erkennbar.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen der Vorhabens-trägerin an.

- zu einer erheblichen Zunahme des Autoverkehrs und daher zur Zunahme von Immissionen (Lärm und Abgase) führt.

Die Einwender gehen auf dieses Argument in Ihrer Einwendung unter Nummer 9 detaillierter ein. Es wird auf die dortigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen. Darüber hinaus ist nicht erkennbar, dass eine zulässige Zunahme des Autoverkehrs zu unzulässigen Immissionen führen würde.

- während der Bauphase Behinderungen des Personennahverkehrs auch für alle Hamburger nördlich der Baumaßnahme verursacht.

Die Einwender befürchten bauzeitliche Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die befürchteten Beeinträchtigungen des U-Bahnverkehrs in der Bauzeit sind unvermeidlich, auch wenn sie schon im Eigeninteresse der Hamburger HOCHBAHN AG auf ein Mindestmaß reduziert werden. Sie sind aber nur vorübergehend. Der Betrieb der neuen Haltestelle führt dagegen zu dauerhaften Vorteilen für den öffentlichen Personennahverkehr. Vor diesem Hintergrund haben die vorübergehenden Nachteile kein Gewicht, das zu einer Aufgabe des Vorhabens zwingen würde. Die Einwender weisen insoweit auch nur auf einen öffentlichen Belang hin, nicht aber auf einen Belang, der ihnen eigene Rechte vermitteln würde.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen der Vorhabens-trägerin an.

Im Konkreten lehnen wir die Planung u.a. aus folgenden Gründen ab:

- 1) Bereits die Notwendigkeit der beabsichtigten Baumaßnahme lässt sich nicht erkennen, da die zugrunde gelegten Daten zum Einzugsbereich völlig an der Realität vor-

bei gehen. So wurden u.a. für die Fahrgastprognose Schüler der Schulen in Farmsen unterstellt. Tatsächlich ergibt sich für diese durch den geplanten Neubau keine örtliche Verbesserung im Vergleich zur U-Bahnhaltestelle Farmsen. Zudem liegt die erzielte Fahrzeiterparnis im genannten Einzugsgebiet nicht bei 15 bis 20 Minuten, sondern lediglich bei bis 10 Minuten. Berücksichtigt werden muss dabei auch, dass sich die Fahrzeit für sämtliche Fahrgäste aus dem Bereich der Walddorfer Richtung Innenstadt durch die weitere Haltestelle nun verlängern wird.

- 2) Auch die Auswahl zur Lage des geplanten Neubaus ist fehlerhaft. Im Gegensatz zu dem in den Planungsunterlagen erwähnten Ziel liegt die geplante Haltestelle nun gerade nicht mittig zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne. Vielmehr wurde diese soweit Richtung Norden gelegt, dass sie sich nun in dem Bereich befindet, in dem die Wohnbebauung unmittelbar auf die Gleise stößt.

Die Einwender sehen keinen Bedarf für das Vorhaben und vermissen ernsthafte Überlegungen zu Alternativen. Die für Schüler angenommenen Verbesserungen seien zu großzügig angenommen worden. Die neue Haltestelle werde zudem zu Fahrzeitverlängerungen auf der Strecke U1 führen. Sie liege auch nicht mittig zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne, sondern zu nah an Wohngebieten.

Eine andere Lage der Haltestelle würde ggf. die Nachteile für die Einwender mindern, ginge aber gleichzeitig mit vergleichbaren Nachteilen für andere Menschen einher und wäre aus betrieblichen oder baulichen Gründen weniger geeignet, als die beantragte Lage.

Am südlichen Ende der derzeit geplanten Umtrassierung von Gleis 1 befindet sich eine Weiche. Da diese Weiche Bestandteil des Weichenfeldes vom U-Bahn-Betriebshof Farmsen ist, wäre eine Verlegung nach Süden nur mit einem ganz erheblichen baulichen Eingriff in dieses Weichenfeld möglich. Dieser Eingriff steht wegen seiner Kosten, der Dauer der Baumaßnahmen, den dadurch nötigen Betriebsbeschränkungen und der Auswirkungen auf die Umwelt und die Nachbarschaft in keinem Verhältnis zu dem Nutzen, den die Einwender daraus zögen.

Eine Verschiebung nach Norden ist nur sehr begrenzt möglich, da die Straßenbrücke Bekassinenu, die die U-Bahn-Gleise überquert, aufgrund ihrer Durchlassbreite keine Trassierungsänderung erlaubt, ohne dass die Brücke neu zu bauen wäre. Damit würde eine Verschiebung der Haltestelle nach Norden für den Einwender keine Vorteile bringen. Zudem wäre die westliche Erschließung des Zugangs bedingt durch die Reihenhausbebauung der SAGA nicht mehr möglich.

Eine Verschiebung der Haltestelle in eine Lage nördlich der Brücke Bekassinenu würde diese in das Einzugsgebiet der Haltestelle Berne legen und somit in erheblichem Umfang zu einer Doppelterschließung von Einwohnern führen. Die gewählte Lage zeigt so gut wie keine Überschneidungen mit den Einzugsbereichen der Haltestellen Farmsen und Berne und kann daher von der Erschließungswirkung auf diesem Streckenabschnitt her als optimal bezeichnet werden.

Der Verzicht auf die Haltestelle stellt insoweit keine Alternative dar und ist auch nicht geboten, weil in der Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange keine Aspekte erkennbar sind, die von so großem Gewicht wäre, dass die Vorteile des Vorhabens vollständig hinten an stehen müssten. Auch die Belange der Einwender haben kein solches Gewicht, dass ihnen nur durch den Verzicht auf das Vorhaben hinreichend Geltung eingeräumt werden könnte.

Die Vorhabensträgerin hat sowohl den Bedarf für die Haltestelle als auch die Lage an sich in den Er widerungen, im Erläuterungsbericht unter Ziff. 1.1, 1.2 und 1.7 sowie auf dem Erörterungstermin nachvollziehbar dargestellt.

Insbesondere die Anbindung an ein „neues“ Einzugsgebiet mit etwa 4.500 Einwohnern spricht für den Neubau einer Haltestelle zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne. Dabei stellt die potentielle Nutzung der Haltestelle von Schülern lediglich einen weiteren Teilaspekt für den Neubau dar, der aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht unzulässig ist. Die Lage der Haltestelle ist so gewählt, dass es nur eine kleine Schnittmenge von Einwohnern des durch die Haltestelle zu erschließenden Gebietes gibt, für die die vorhandenen Haltestellen gleichermaßen erreichbar sind, wie die geplante Haltestelle.

Die Tatsache, dass sich durch die neue Haltestelle die Fahrtzeit für die durchfahrenden Fahrgäste durch einen zusätzlichen Halt geringfügig verlängert, überwiegt nicht gegenüber der erheblichen Verbesserung der Erschließung des Einzugsgebietes für diese Nutzer. Die Fahrtzeiten in die Innenstadt werden sich für diese Nutzer verringern. Je nach Wohnort und Anbindung an vorhandene Busse oder Nutzung des Bike+Ride Systems, werden sich die Fahrzeiten in die Innenstadt in unterschiedlichem Maße verringern. Für einige Nutzer mögen dies 10 Minuten und für andere 20 Minuten sein. Anhand der durch die Lage der Haltestellen Farmsen, Oldenfelde und Berne erschlossenen Gebiete ist jedenfalls erkennbar, dass die neue Haltestelle Oldenfelde überwiegend andere Nutzer anspricht, als die der Haltestellen Farmsen und Berne. Diese werden künftig eine kürzere Fahrtzeit in die Innenstadt haben. Eine exakte Ermittlung eines Durchschnittswertes für die Fahrtzeitverkürzung mag möglich sein, jedoch wäre dieser weder aussagekräftig noch für die Abwägung erforderlich.

Die Haltestellen Farmsen und Berne haben einen verhältnismäßig großen Abstand von ungefähr 2,6 km. Die geplante Haltestelle wird etwa mittig zwischen den beiden Haltestellen liegen. Die örtlichen Gegebenheiten mit den von der Wohnbebauung freien Grünflächen sowie vorhandenen Wegen und Möglichkeiten der Herstellung einer weiteren Querungsmöglichkeit der U-Bahn-Strecke bieten sich für die Lage der Haltestelle in dem Bereich an. Die exakte Lage lässt sich aus weiteren Parametern ableiten. So stellen das Weichenfeld im Süden sowie die Straßenbrücke Bekassinenu im Norden sowie die Reihenhausbebauung der SAGA im Westen weitere Zwangspunkte für die genaue Lage der Haltestelle dar. Eine Berücksichtigung dieser Zwangspunkte, die theoretisch zum Teil zwar verändert werden könnten, minimiert die baubedingten Auswirkungen durch die Baumaßnahme.

3) Die Realisierung der beantragten Baumaßnahme wird für uns erhebliche negative Auswirkungen haben z.B. durch bedeutende Erhöhung der Lärmbelastung und durch Erschütterungen sowie durch Eingriffe in die Privatsphäre. Die Vorhabensträgerin sieht im Bereich unseres o.g. Grundstückes keinerlei Maßnahmen vor, um uns vor den genannten erhöhten Belastungen zu schützen. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, warum im Gegensatz zur Westseite auf der Ostseite keine begrünte Sichtschutzwand errichtet wird. Der geplante Bahnsteig liegt oberhalb des Geländeneiveaus. Der vorhandene Baum- und Pflanzenbestand ist in keiner Weise ausreichend, um die Privatsphäre der betroffenen Anwohner (Garten- und Terrassenbereiche sowie Schlaf- und Wohnräume liegen auf der Ostseite in Richtung Bahnsteig) zu schützen. Erst im Oktober wurde die als Sichtschutz unterstellte und ohnehin sehr ausgedünnte Vegetation erneut stark ausgeholzt. Aufgrund der ansteigenden Grundstücke und der im Verhältnis zur Bebauung schräg verlaufenden Trassenführung verspürt man bereits heute bei der Zunahme der täglichen Mahlzeiten den Ein-

druck, dass die Bahn jeden Moment im Wohnzimmer steht. Eine Verlagerung des Ostgleises wird diesen Umstand noch verstärken.

Die Einwender befürchten eine Erhöhung von Erschütterungseinwirkungen auf ihr Grundstück.

Die Einwender lassen offen, worauf sie ihre Befürchtung stützen. Eine Erhöhung von Erschütterungseinwirkungen durch den Schienenverkehr ist nicht zu erwarten. Die Zahl der Gleise erhöht sich nicht, die Züge werden wegen der Haltestelle langsamer fahren. Das östliche Gleis rückt zwar um 6,50 m näher an das Grundstück der Einwender heran und wird dann rund 31,75 m vom Wohngebäude bzw. mindestens ca. 17,90 m von der Grundstücksgrenze der Einwender entfernt sein. Daraus ergeben sich aber keine Anhaltspunkte dafür, dass sich etwa bestehende Einwirkungen durch Erschütterungen unzumutbar erhöhen.

Hinsichtlich der befürchteten betriebsbedingten Erschütterungen folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

Die Einwender befürchten eine unzumutbare Einsehbarkeit ihres Grundstücks. Es sei mindestens eine Sichtschutzwand nötig.

Das Grundstück der Einwender wird über 30 m vom Vorhaben entfernt sein. Dieser Abstand geht deutlich über die bauordnungsrechtlich erforderlichen Mindestabstände hinaus (vgl. § 6 Hamburgische Bauordnung). Die Regelung über die Abstandsflächen in § 6 HBauO ist auf das Vorhaben zwar nicht unmittelbar anwendbar, sie gibt aber Anhaltspunkte dafür, welche Abstände im Hinblick auf die Besonnung, Belichtung und Belüftung, aber auch im Hinblick auf die Einsehbarkeit eines Grundstücks angemessen sind. In Einzelfällen kann zwar auch bei Einhaltung dieser Mindestabstände eine rücksichtslose Annäherung vorliegen (vgl. OVG Hamburg, Urteil vom 26.04.2013 – 9 E 9/11.P). Ein solcher Einzelfall liegt hier aber nicht vor, weil die notwendigen Abstände deutlich überschritten werden und die Sichtachsen auch durch den Bewuchs mit Bäumen unterbrochen werden. Die Bäume stehen auch in der Parkanlage bzw. an der Straße Am Knill. Sie werden in der Bauzeit auch nicht beseitigt. Die Errichtung einer Sichtschutzwand zugunsten der Einwender ist daher nicht erforderlich.

Das Grundstück der Einwender befindet sich im nördlichen Bereich östlich der Bahntrasse etwa auf Höhe des letzten Drittels des geplanten Bahnsteiges. In diesem Bereich wird der Bahnsteig nicht überdacht sein. Der einzige Zugang zum Bahnsteig befindet sich am anderen südlichen Ende. Die Vorhabensträgerin hat beim Erörterungstermin aufgrund von Erfahrungswerten zum Fahrgastverhalten nachvollziehbar ausgeführt, dass aufgrund der Lage des Zugangs zum Bahnsteig sowie der Teilüberdachung sich üblicherweise die meisten Fahrgäste im Bereich der Überdachung und nur wenige auf Höhe des Grundstücks der Einwender aufhalten werden.

Die Vorhabensträgerin hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde schriftlich zugesagt, dass eine Pflanzung aus schnitttoleranten und austriebsfähigen Gehölzen wie Feldahorn (im Böschungsbereich) und Hasel (zur Straße Am Knill = Grünfläche des Bezirks) eingesetzt werden soll, damit ein dichtes Gehölz entstehen kann. Um die Transparenz auch im Winterhalbjahr zu mindern, sollen in die Haselanpflanzungen Eibenpflanzungen eingemischt werden. Zusätzlich soll im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft werden, ob die Zaunanlage der Bahnanlage, die in diesem Bereich in einer Höhe von 3,0 m ausgeführt werden kann, mit Efeu bepflanzt werden kann, um noch eine dritte Ebene zu bekommen. Nach Möglichkeit soll die Anpflanzung mit vorgezogenen, d. h. schon älteren Gewäch-

sen vorgenommen werden, um schnellstmöglich zu einem geschlossenen Bewuchs in angemessener Höhe zu kommen. Darüber hinaus wurde auch im Erörterungstermin von der Vorhabensträgerin verdeutlicht, dass die Gehölze insgesamt eine entsprechende Höhe erreichen sollen, um einen Sichtschutz zu gewährleisten.

Unabhängig davon ist das Grundstück der Einwender von dem Bahnsteig so weit entfernt, dass von einer unzulässigen Beeinträchtigung durch Einsichtnahme Dritter in das Grundstück, die bereits jetzt von den unmittelbar angrenzenden öffentlichen Wegeflächen möglich ist, nicht auszugehen ist.

Nach Aussagen der Vorhabensträgerin ist die begrünte Sichtschutzwand auf der Westseite ein freiwilliges Zugeständnis der Vorhabensträgerin, da eine reine Bepflanzung als Sichtschutz an den Grundstücksgrenzen nur bedingt realisierbar wäre, da diese eine Höhe von mindestens 8,0 m aufweisen müsste.

Ob die geplante Sichtschutzwand auf der Westseite bereits aus Gründen der Abwägung zwingend erforderlich ist, kann dahingestellt bleiben. Diese Sichtschutzwand ist Bestandteil des Antrags und ruft keine abwägungserheblichen Auswirkungen auf Dritte hervor. Darüber hinaus ist keine rechtliche Grundlage ersichtlich, mit der die Vorhabensträgerin verpflichtet werden könnte, auf der Ostseite einen über die vorgesehene Bepflanzung hinausgehenden Sichtschutz zu errichten. Ein Anspruch auf Errichtung einer Sichtschutzwand auf der Ostseite ist aus den v.g. Gründen nicht gegeben. Ansonsten wird auf Ziff. 2.11 und 3.6.10 „Zusagen“ verwiesen.

- 4) Die durchgeführte Vorprüfung; ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sei, genügt nicht den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Das im Rahmen der Vorprüfung gefundene Ergebnis, das Vorhaben könne keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben, ist nicht plausibel.

Eine formale Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach Auffassung der Hamburger HOCHBAHN AG nicht erforderlich. Die Gründe dafür sind in der Planfeststellungsunterlage „Vorprüfung des Einzelfalls gemäß HmbUVPG“ hinreichend dargestellt. Die Einwender erläutern nicht, welche Mängel diese Vorprüfung haben sollte.

Auch ohne eine formale Umweltverträglichkeitsprüfung sind Umwelt- und Naturschutzbelange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu ermitteln und abzuwägen. Zu diesem Zweck hat die Hamburger HOCHBAHN AG entsprechende Unterlagen wie etwa die Schalltechnische Untersuchung, die Entwässerungsplanung und den Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Baumerfassung und Fachbeitrag zum Artenschutz eingereicht. Darin ist auch dargestellt, dass es zu Eingriffen in Natur und Landschaft kommen wird, inwieweit solche Eingriffe vermieden oder gemindert werden und wie unvermeidbare Eingriffe ausgeglichen werden sollen. Daneben bringt das Vorhaben wegen der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs auch Vorteile für Umwelt und Natur mit sich. Diese Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen obliegt der Planfeststellungsbehörde. Die Hamburger HOCHBAHN AG geht davon aus, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft auch angesichts der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kein Maß erreichen, das zu einem Verzicht auf das Vorhaben zwingen würde.

Die Unterlage 4.2 „Vorprüfung des Einzelfalls“ der Antragsunterlagen, auf die sich die Einwender beziehen, stellt lediglich neben der Gesamtheit der Antragsunterlagen einen Teil dar, auf deren Grundlage die Planfeststellungsbehörde die Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG durchführt. Diese Vorprüfung ist

nach Antragstellung und vor Beginn der öffentlichen Auslegung der Antragsunterlagen durchgeführt worden.

Die Vorprüfung vom 20.10.2016 hat ergeben, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen weder mit Blick auf Standort und Vorhaben jeweils für sich genommen noch unter Inwertsetzung von Standort und Vorhaben als voneinander beeinflusste Parameter zu erwarten sind. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG ausgeschlossen werden können. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nicht.

Das Ergebnis der Vorprüfung wurde am 28.10.2016 im Amtlichen Anzeiger Nr. 86, S. 1841 f. bekannt gegeben.

5) Die Berechnung der Lärmimmissionen auf unserem Grundstück ist fehlerhaft.

U.a. berücksichtigt sie zu Lasten unserer Gesundheit immer noch den so genannten „Schienenbonus“ von 5 dB(A), obwohl dessen Berechtigung wissenschaftlich längst widerlegt und bei Fertigstellung der Maßnahme verordnungsrechtlich nicht mehr vorgesehen ist. Die Abschaffung des Schienenbonus ist im Übrigen auf Initiative von Hamburger Bundestagsabgeordneten erfolgt.

Zudem liegt das Ostgleis im Gegensatz zur jetzigen Situation nach Umsetzung der Planung deutlich näher an den Grundstücken (...). Angaben zur unterstellten Distanz zwischen Immissionsort und Schienentrasse sind nicht vorhanden bzw. nicht nachvollziehbar.

Die Tabelle in Anlage 2 zur schalltechnischen Untersuchung enthält darüber hinaus bei unserem Grundstück Angaben zu einem 2. OG, obwohl unser Haus nur ein OG besitzt. Offensicht wurde von falschen Gegebenheiten bei der schalltechnischen Untersuchung ausgegangen.

Letztendlich werden die für Haltestellen typischen Geräusche durch die in der schalltechnischen Untersuchung angenommene Geschwindigkeit in keiner Weise kompensiert. Gerade auch die Anfahrgeräusche sind bei den in Hamburg verwendeten U-Bahn-Fahrzeugen erheblich. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass die bisher durchfahrenden Züge lediglich Immissionen für einen kurzen Zeitraum verursachen. Mit dem Neubau der Haltestelle verlängert sich dieser Zeitraum um ein vielfaches. Zuzüglich der Geräusche durch Fahrgäste, Anfahrtsverkehr, Durchsagen etc. entsteht mit der geplanten Maßnahme eine durchgehende Immissionsbelastung.

Ohne die Errichtung eines passiven Lärmschutzes ist die Maßnahme unzulässig.

Das Vorhaben führt zu einer Minderung des auf dem Grundstück (...) zu erwartenden Schienenverkehrslärms. Ohne das Vorhaben werden für 2026 Immissionswerte zwischen 51 und 53 dB(A) tags und zwischen 46 und 48 dB(A) nachts erwartet. Bei Verwirklichung des Vorhabens liegen die erwarteten Immissionswerte zwischen 47 und 49 dB(A) tags und zwischen 42 und 44 dB(A) nachts. Damit liegen die Immissionswerte tags mindestens 10 dB(A) und nachts mindestens 5 dB(A) unterhalb der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung. Auch eine Ausweitung des Prognosehorizonts über das Jahr 2026 hinaus würde an dieser Beurteilung nichts Wesentliches ändern. Die Verkehrsdaten würden sich mit und ohne Verwirklichung des Vorhabens gleichermaßen entwickeln. Daher ändert sich nichts an dem Grundsatz, dass das Vorhaben zu einer Minderung der zu erwartenden Schallimmissionen durch Schienenverkehr führen wird. Es ist auch nicht anzunehmen, dass eine Erhöhung der Taktfrequenz, die im Übrigen nicht Gegenstand dieses Verfah-

rens ist, die Schallimmissionen derart erhöhen würde, dass die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung erreicht würden.

Haltestellentypische Geräusche werden nach der maßgeblichen Berechnungsgrundlage (Ziffer 5.3.2 der Anlage zur Verkehrslärmschutzverordnung) nicht berücksichtigt. Im Rahmen einer pauschalierenden Berechnungsweise werden aber auch schallmindernde Faktoren wie etwa geringere Geschwindigkeiten der Züge im Haltestellenbereich nicht angesetzt.

In der schalltechnischen Untersuchung, Teil Lautsprecheranlagen, heißt es: „Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden die zu erwartenden Schallimmissionspegel durch die Lautsprecheranlagen der geplanten U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne prognostiziert. Dabei wurde festgestellt, dass die zu erwartenden Schallimmissionspegel um mindestens 9 dB unter den nach TA Lärm einzuhaltenden Richtwerten liegen. Lediglich die nächtlichen Spitzenpegel könnten an den Gebäuden (...) geringfügig überschritten werden. Mit einer nächtlichen Absenkung der Lautsprecherdurchsagen in dieser ansonsten leisen Umgebung von 9 dB (statt der geplanten 6 dB) wäre dies vermeidbar.“

Die HOCHBAHN sieht in den betrieblichen Abläufen derzeit vor, dass Lautsprecherdurchsagen in der Nachtzeit, d.h. nach 22:00 Uhr und vor 6:00 Uhr weitgehend eingeschränkt werden. Es erfolgen lediglich Durchsagen zu ungewöhnlichen Ereignissen und Betriebsstörungen. Diese seltenen Durchsagen werden gegenüber den Tagzeiten um 6 dB(A) abgesenkt. Eine weitere Pegelabsenkung ist wegen der Seltenheit der Durchsagen nicht erforderlich und wegen der grenzwertigen Sprachverständlichkeit auch nicht zweckgerecht.

Die Berücksichtigung des so genannten „Schienenbonus“ ist nach § 43 Abs. 1 BImSchG ausdrücklich zulässig. Deshalb sei nur vorsichtig erwähnt, dass auch ohne Berücksichtigung des Schienenbonus für das Grundstück der Einwender die Lärmgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung vermutlich eingehalten wären. Daher besteht auch kein Anlass, weitergehende Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes oder betriebsregelnde Anordnungen zur Minderung der Schallimmissionen vorzusehen.

Nach § 43 Abs. 1 ist der „Schienenbonus“ für Schienenbahnen, die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) unterliegen, ab dem 1. Januar 2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Da der Antrag in diesem Verfahren am 17.10.2016 gestellt worden ist und die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen vom 03.11.2016 bis 02.12.2016 erfolgte, ist die Anwendung des „Schienenbonus“ zulässig.

Für die Beurteilung der zu erwartenden Lärmauswirkungen wurde eine schalltechnische Untersuchung (Antragsunterlage 4.6) durchgeführt. Für das betreffende Gebäude bzw. Grundstück der Einwender hat die Untersuchung ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV sowohl für die Fassade als auch für die Außenwohnbereiche eingehalten werden. Gegenüber der Nullvariante kommt es nicht nur zu keinen Pegelerhöhungen, sondern sogar zu Pegelabsenkungen. Das heißt, dass es rechnerisch mit der Haltestelle sogar leiser werden wird als ohne. Trotz der Verschiebung des östlichen Gleises lassen sich die niedrigeren Pegel der Planprognose gegenüber der Nullprognose dadurch erklären, dass Bahnhöfe auf gerader Strecke bei der Berechnung der Lärmauswir-

kungen wie eine durchgehende Strecke behandelt werden (d.h. wie ein durchfahrender Zug). Grundlage für die Berechnung im Haltestellenbereich ist demgegenüber eine geringere Geschwindigkeit, die jedoch höher ist als die tatsächlich dort gefahrene. D.h. es wird bei der Ermittlung der Lärmauswirkungen durch die Haltestelle mit einem (Geschwindigkeits-)Wert gerechnet, der ungünstiger ist, als der tatsächlich gefahrene Wert. Im Ergebnis liegt keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor.

Nach der Anlage 2 zu § 4 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV (Schall 03) wird weiterhin fingiert, dass die anderen an einem Bahnsteig vorhandenen sogenannten Haltestellen typischen Geräusche (z.B. Lautsprecherdurchsagen, Anfahr- und Bremsgeräusche, Türschließgeräusche) in der Berechnung dadurch bereits mit enthalten sind, dass mit dem Wert eines durchfahrenden Zuges gerechnet wird. Daher ist auch durch diese zu erwartenden Geräusche nicht mit unzulässigen Lärmauswirkungen zu rechnen.

Die Schalltechnische Untersuchung hat hinsichtlich der Lautsprecheranlagen ergeben, dass die zu erwartenden Schallimmissionspegel um mindestens 9 dB(A) unter den nach TA Lärm einzuhaltenden Richtwerten liegen. Lediglich die nächtlichen Spitzenpegel von kalkulierten 2 nächtlichen Durchsagen könnten an dem Gebäude der Einwender um 1 dB(A) überschritten werden. Berücksichtigt ist dabei schon eine nächtliche Absenkung der Lautsprecherdurchsagen um 6 dB(A). Aufgrund der Seltenheit und nur geringfügigen Überschreitung des Spitzenpegels von voraussichtlich 1 dB(A) ist aus Gründen der Verständlichkeit der Durchsagen bei ungewöhnlichen Ereignissen und Betriebsstörungen eine weitere Absenkung der Lautsprecherdurchsagen nicht erforderlich.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist aus dargestellten Gründen nicht mit unzulässigen betriebsbedingten Lärmauswirkungen zu rechnen.

6) Der Planungsantrag sieht keinerlei Maßnahmen zum gebotenen aktiven Lärmschutz durch Befahrensbeschränkungen (z.B. (Nacht-) Fahrverbote ggf. für Fahrzeuge und Waggons, die nicht dem aktuellen Stand der Technik zur Minderung von Lärmemissionen entsprechen) vor, obwohl dies nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 21.11.2013 AZ 7 A 28.12) als Mittel des effektivsten aktiven Lärmschutzes zu erwägen ist.

Das Urteil, auf das die Einwender verweisen, betrifft einen anderen Sachverhalt. Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem benannten Urteil entschieden, dass bei einem abschnittweisen Ausbau einer Bahnstrecke die Lärmschutzbelange der Anwohner in Folgeabschnitten so zu berücksichtigen sind, dass diese nicht infolge von Verzögerungen beim weiteren Ausbau in der Zwischenzeit in unbilliger Weise einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind. Die Aufhebung oder Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit der angefochtenen Planfeststellungsbeschlüsse haben die Kläger nicht erreicht. Die Kläger könnten jedoch verlangen, dass das Eisenbahn-Bundesamt nochmals über die Gewährung von Lärmschutz für den Übergangszeitraum bis zur Realisierung des Streckenausbaus im Abschnitt Oldenburg entscheidet. Dabei müsse insbesondere die Bedeutung der Nachtruhe berücksichtigt werden.

Als Ergebnis der Schalltechnischen Untersuchungen (Antragsunterlage 4.6) werden durch die beantragte Baumaßnahme keine betriebsbedingten Lärmauswirkungen hervorgerufen, die Befahrensbeschränkungen rechtfertigen würden.

7) Durch diese und andere unten genannte negative Auswirkungen der Baumaßnahme wird der Wert unseres Grundstückes deutlich gemindert werden. Zwar mag eine örtliche Nähe zu U-Bahn-Haltestellen für bestimmte Objekte aufgrund der Mobilitäts-

steigerung wertsteigernd sein. Dies gilt jedoch nicht für die unmittelbar angrenzenden Einfamilienhäuser, deren Terrassen- und Gartenbereiche Richtung Haltestelle liegen und in die vom Bahnsteig eingesehen werden kann. Die Vorhabensträgerin macht in den ausgelegten Planungsunterlagen keine Äußerung darüber, wie der uns entstehende materielle Schaden ausgeglichen werden soll.

Es kann offen bleiben, ob eine Wertminderung hier tatsächlich zu befürchten ist. Die künftige Nähe des Grundstücks zu einer U-Bahn-Haltestelle dürfte eher einen deutlich wertsteigernden Effekt haben. Auch selbst wenn eine Wertminderung nicht auszuschließen wäre, würden sich damit nur Risiken verwirklichen, die ein Grundstückseigentümer im städtischen Bereich entschädigungslos zu tragen hat. Mit der Errichtung von Infrastruktureinrichtungen ist in der Stadt immer zu rechnen, weil gerade das Infrastrukturanangebot in unmittelbarer Wechselwirkung zur Ballung von Nutzungen und Menschen steht. Das zeigt schon die Tatsache, dass die Trasse der U-Bahn-Linie U1 hier schon vorhanden ist. Diese Ballung macht die Stadt aus und bringt für zahlreiche Betroffene neben Nachteilen auch Vorteile, die in vielen Fällen gerade gesucht werden. Daher sind die Auswirkungen von Infrastruktureinrichtungen, auch soweit sie das Marktgeschehen beeinflussen, entschädigungslos hinzunehmen. Ein Anspruch auf Freihaltung von solchen Auswirkungen besteht nicht.

Sollte das Vorhaben zu einer Minderung des Grundstückswerts oder der am Markt zu erzielenden Mieten führen, obwohl es ansonsten nicht mit unzumutbaren Beeinträchtigungen einhergeht, handelt es sich um das vom Betroffenen entschädigungslos zu tragende allgemeine Risiko von Veränderungen in der Umgebung seines Gebäudes.

Die Einwender haben die beantragten zulässigen Baumaßnahmen im Umfeld ihres Grundstücks entschädigungslos zu dulden. Es sind keine unzumutbaren Beeinträchtigungen ersichtlich, die einen Entschädigungsanspruch auslösen würden. Anspruchsgrundlagen, die den Ersatz von vermeintlichen Wertminderungen des Grundstücks rechtfertigen würden, sind nicht ersichtlich. Es wird auch auf die Ausführungen unter Ziff. 2.3 und 3.6.3 „Baubedingte und betriebsbedingte Immissionen“ verwiesen.

8) Die beantragte Planfeststellung zum Neubau der U-Bahn-Haltestelle führt unstrittig zu einer wesentlich höheren Gesamtlärmbelastung im Wohngebiet. Hiervon sind wir durch die besondere enge Gleisnähe nachhaltig negativ betroffen.

Die Einwender lassen den Einwand unbegründet, warum die Maßnahme zu einer wesentlich höheren Gesamtlärmbelastung führen soll. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den baubedingten und betriebsbedingten Lärmauswirkungen verwiesen.

9) Nach der Realisierung der beantragten Baumaßnahme wird im betroffenen Wohngebiet eine hohe Anzahl von Pendler- sowie Abholverkehr entstehen, was zu erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrsabläufe vor Ort führen wird. Bereits heute ist zudem die Parksituation im Bereich der Häuser (...) aufgrund von illegal parkenden Transportern und LKW stark angespannt. Nach der erfolgten Baumaßnahme wird dieses Problem noch erheblich verschärft werden. Die Pläne enthalten keinerlei Festlegungen zur Lösung dieser Verkehrsprobleme, durch die wir stark beeinträchtigt werden.

Im Erläuterungsbericht heißt es: „Um zusätzlichen PKW-Verkehr in den Wohngebieten zu vermeiden, ist die Anbindung der Haltestelle vorrangig fußgänger- und fahrradfreundlich ausgestattet. Parkplätze im Umfeld der Haltestelle sind nicht vorgesehen, die Haltestelle kann nicht direkt angefahren wer-

den. In Abstimmung mit der P+R GmbH wird eine großzügig dimensionierte Bike+Ride-Anlage entwickelt.“ Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass die Haltestelle zusätzliche Kfz-Verkehre anzieht. Die Verkehrsbelastung auf den Wohnstraßen dürfte aber gleichwohl kein Maß erreichen, dass auch nur annähernd zu unzumutbaren Einwirkungen führen könnte. Gleiches gilt für Schallauswirkungen durch Fahrradfahrer oder Fußgänger. Die Bewältigung eines ggf. zunehmenden Parksuchverkehrs kann dem Straßenverkehrsrecht und den dafür zuständigen Stellen überlassen bleiben. Es gibt jedenfalls keine Anhaltspunkte, dass der Bau der Haltestelle im Hinblick auf den Kfz-Verkehr auf der Straße Am Knill oder den weiteren Straßen in der Umgebung zu Auswirkungen führen würde, die nicht durch Maßnahmen des Straßenverkehrsrechts bewältigt werden können.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde bestätigt, dass auch aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht keine Bedenken gegen die beantragte Maßnahme bestehen. Das bestehende Straßennetz im Umfeld der geplanten Haltestelle scheint geeignet, um auch durch die Haltestelle hervorgerufene zusätzliche Verkehre aufzunehmen. Es sind insofern keine verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten, die nicht auch zu einem späteren Zeitpunkt durch Maßnahmen des Straßenverkehrsrechts bewältigt werden können. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabens-trägerin an.

- 10) Auch die Verschmutzung durch Abfälle von Passanten und Nutzern der Spielgrünfläche ist in dem o.g. heute schon deutlich sichtbar. Der Betrieb der Haltestelle wird diesen Umstand durch die steigende Passantenzahl ebenfalls verschärfen. Regelung und Planungen zur Lösung dieses Problems sind ebenfalls nicht ersichtlich.

Die Errichtung der Haltestelle einschließlich der neuen Wegebeziehungen und der B+R-Stände werden die Gestalt der Umgebung verändern. Diese Veränderung bringt aber keine erkennbaren Nachteile mit sich. Über Schönheit lässt sich streiten. Die vorgesehene Gestaltung der U-Bahn-Betriebsanlagen und der angrenzenden Zugangsflächen dürfte aber stadtbildgestalterisch als gelungen zu bezeichnen sein. Jedenfalls sind keine nennenswerten Nachteile für das Stadt- und Landschaftsbild zu befürchten.

In Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksamt Wandsbek werden Mülleimer aufgestellt. Damit wird einer Vermüllung vorgebeugt. Erfahrungsgemäß kann es aber gleichwohl dazu kommen, dass vereinzelt Müll im Gelände landet oder nach dort verweht wird. Hierbei von einer „Vermüllung“ zu sprechen suggeriert einen Verschmutzungsgrad, mit dem aus der Erfahrung bei anderen Haltestellen aber nicht zu rechnen ist. Das ästhetische Empfinden mag hier und da gestört sein und es bedarf einer entsprechenden Reinigungsfrequenz, die durch die verantwortlichen Stellen bei der Hamburger HOCHBAHN AG und der Stadt Hamburg zu leisten ist. Dies ist allerdings ein allgemeines urbanes Problem, dass weder zur Aufgabe des Vorhabens zwingt noch zu weiteren Vorkehrungen nötigt. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Einwender oder gar eine „Vermüllung“ ihres Grundstücks sind jedenfalls nicht zu erwarten.

Das Grundstück der Einwender liegt nicht im unmittelbaren Zugangsbereich zur Haltestelle, so dass dort nicht mit einer Vermüllung des eigenen Grundstücks zu rechnen ist. Der steigenden Passantenzahl und befürchteten zunehmenden Vermüllung wird eine entsprechende Reinigungsfrequenz der zur Unterhaltung der entsprechenden Flächen zuständigen Stellen entgegenstehen. Es sind keine Auswirkungen ersichtlich, die Regelungen oder Planungen hinsichtlich der Un-

terhaltung im Rahmen der Planfeststellung erforderlich werden lassen. Diese können der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Unsere Forderungen ergeben sich aus den o.a. Einwänden, insbesondere:

1. Forderung nach einem begrüntem Sichtschutz im Bereich der Häuser (...)
2. Forderung nach Regelungen mit Bezug auf den Betrieb der U-Bahn-Strecke - insbesondere Erstellung einer ordnungsgemäßen Prognose der zukünftigen Verkehrszahlen
3. Forderung nach besserem, vor allem aktivem Lärmschutz

Es wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

4. Geltendmachung eines Übernahme- und auch Entschädigungsanspruchs

Hinsichtlich eine Entschädigungsanspruchs wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen. Gründe für das Vorliegen eines Übernahmeanspruchs wurden von den Einwendern nicht benannt und sind auch nicht ersichtlich.

5. Forderung nach Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Es wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

6. Forderung nach Begrenzung der Feinstaub-Belastung

Es wird auf die Ausführungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen verwiesen. Das Auftreten von Feinstaub-Belastungen, die weitere Auflagen hervorrufen würden, ist nicht ersichtlich und wurde von den Einwendern auch nicht begründet.

7. Forderung nach mehr Schutz von Natur und Landschaft

Eine weitere Schutzbedürftigkeit von Natur und Landschaft, die zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hervorrufen würde als die planfestgestellten, ist nicht ersichtlich und wurde von den Einwendern auch nicht begründet.

8. Forderung nach Schutz vor Baulärm und Erschütterungen während der Bauphase

Auch in der Bauzeit sind keine unzumutbaren Schallimmissionen oder Erschütterungen zu erwarten. Der Erläuterungsbericht weist darauf hin, dass lärmintensive Nacharbeiten im Bauablauf nicht vorgesehen sind. Auch Bauaktivitäten an Wochenenden finden nur im Rahmen der geplanten Betriebsunterbrechungen der U1 statt. Möglichst lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren sind Grundlage der weiteren Planung, der Einsatz moderner, möglichst lärmarmen Geräte wird Bestandteil der Gewerkeausschreibungen.

Auf dem Grundstück der Einwender sind für die Baugeräusche Beurteilungspegel von bis zu 70 dB(A) zu erwarten. Die Anhaltswerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm werden damit überschritten. Angemessene Möglichkeiten zu einer weiteren Lärmreduzierung bestehen aber ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung, Teil Baulärm (S. 15) nicht. Auch temporäre Schallschutzwände stehen in keinem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis. Aufgrund der Ausdehnung des Baufeldes über eine Länge von rund 450 m würde der Bau einer festen Schallschutzwand mit erheblichen Baumaßnahmen einhergehen, die wiederum Baulärm erzeugen würden. Zudem bewegen sich die Baugeräte im gesamten Baubereich und sind somit nicht ständig im Bereich des Wohnhauses anzutreffen.

Die emissionsstärksten Bautätigkeiten ergeben sich bei den Gleisbauarbeiten. Diese sind im Rahmen der zweiten Betriebsunterbrechung in unmittelbarer

Nähe des Wohnhauses für die Dauer von maximal 10 Tagen vorgesehen. Die Gleisbauarbeiten in der ersten und in der dritten Betriebsunterbrechung finden nur im Bereich der Unterführung der neuen Haltestelle statt und sind somit mehr als 150 m vom Haus der Einwender entfernt.

Der Gleisbau für das Gleis 1 in neuer Lage ist im August 2018 vorgesehen. Diese Arbeiten werden nur sehr kurzfristig im Bereich des Hauses des Einwenders stattfinden und sich dann im weiteren Verlauf der Strecke immer weiter entfernen.

Die anderen Arbeiten finden überwiegend in größerer Entfernung zum Haus des Einwenders statt, da sich wesentliche Teile des Bauvolumens im südlicher gelegenen Teil des Baufeldes und damit mehr als 100 m entfernt, befinden.

Auch im Rahmen des Erörterungstermins hat die Vorhabensträgerin verdeutlicht, dass auch mit unzulässigen baubedingten Erschütterungen nicht zu rechnen ist. So wird die vorgesehene Spundwand als Bohrpfahlwand ausgeführt, die nicht gerammt wird. Es wird zum Schutz des Bahndammes und im Sinne der Anwohner ein erschütterungsarmes Verfahren gewählt.

Hinsichtlich der befürchteten baubedingten Lärmauswirkungen wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.3 und 3.6.3 „Baubedingte Immissionen“ verwiesen.

9. Forderung nach Maßnahmen zur Vermeidung von Parkengpässen.

Es wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zum bestehenden Straßennetz im Umfeld der geplanten Haltestelle verwiesen.

10. Forderung nach einem greifenden Abfallreinigungskonzept.

Es wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

4 Gesamtabwägung

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass die jeweils benannten öffentlichen oder privaten Belange dem Neubau der U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde nicht entgegenstehen. Die Planfeststellungsbehörde ist auch in der Gesamtschau aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange der Auffassung, dass das Vorhaben den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes sowie den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht und diese Belange im Ergebnis der Abwägung die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen.

5 Kosten

Nach den §§ 1, 2 und 9 des Gebührengesetzes in Verbindung mit § 1 Abs. 3 der Gebührenordnung für die Verkehrsverwaltung sind für die vorstehende Entscheidung von der Vorhabensträgerin Verwaltungsgebühren zu entrichten, die in einem gesonderten Bescheid erhoben werden.

Hamburg, 23.08.2017

