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

Planfeststellungsbeschluss
"Verfüllung Südteil Steinwerder Hafen“

13. Januar 2014

(Az.: 150.1405-004)

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil 4

I. Planfeststellung 4

1. Planfeststellungsunterlagen 5

1.1 Festgestellter Plan 5

1.2 Weitere Unterlagen 6

2. Auflagen 6

2.1 Auflagen zum Immissionsschutz 6

2.1.2 Betrieb des Terminals 6

2.1.3 Bauphase 7

2.2 Auflage zur Bauausführung 8

2.3 Auflagen zum Hochwasserschutz 9

2.4 Auflagen zum Gewässerschutz 9

2.5 Auflagen zum Schutz von Umweltgütern 10

2.6 Auflagen zum Schutz des Eisenbahnbetriebs 11

2.7 Sonstige Auflagen 11

3. Vorbehalt weiterer Auflagen 12

II. Entscheidungen über Anträge und Einwendungen 12

III. Hinweise 12

B. Begründungsteil 13

I. Darstellung des Vorhabens 13

II. Sachverhalt 14

Bisheriger Verfahrensgang 14

1. Antrag 14

2. Beteiligungsverfahren 14

3. Eingegangene Einwendungen und Stellungnahmen 16

4. Erörterung 16

III. Verfahren und Rechtsgrundlagen 16

1. Anzuwendendes Recht 16

2. Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde 17

IV. Materielles Recht 17

1. Planrechtfertigung 17

1.1 Gesetzliche Grundlagen 17
1.2 Fachrechtliches Ziel 17
1.3 Keine zwingenden Versagungsgründe 18
1.4 Geeignetheit und Gebotenheit des Vorhabens 18
2. Umwelt- und Naturschutz 21
2.1 Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht 21
2.1.1 Rechtsgrundlagen 21
2.1.2 Eingriffsermittlung und -bewertung 22
2.1.3 Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung 22
2.1.4 Bilanzierung 22
2.1.5 Einwendungen zum LBP 24
2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung 28
2.2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen 28
2.2.1.1 Auswirkungen auf den Menschen 28
2.2.1.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen 28
• Tiere und Tiergemeinschaften 28
• Pflanzen 31
2.2.1.3 Auswirkungen auf die biologische Vielfalt 32
2.2.1.4 Auswirkungen auf den Boden 32
2.2.1.5 Auswirkungen auf das Wasser 33
2.2.1.6 Auswirkungen auf Luft und Klima 35
2.2.1.7 Auswirkungen auf das Landschaftsbild 36
2.2.1.8 Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter 36
2.2.1.9 Minderungsmaßnahmen 37
2.2.1.10 Wechselwirkungen 39
2.2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen 40
2.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen 40
2.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen 40
• Tiere 40
• Pflanzen 41
2.2.2.3 Auswirkungen auf die biologische Vielfalt 41
2.2.2.4 Auswirkungen auf den Boden 42
2.2.2.5 Auswirkungen auf das Wasser 42
2.2.2.6 Auswirkungen auf Luft und Klima 44
2.2.2.7 Auswirkungen auf das Landschaftsbild 44
2.2.2.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter 45
2.2.3 Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsstudie und zur Betroffenheit von Schutzgütern 45
2.3 Gebietsschutz nach der FFH-Richtlinie 46
2.3.1 FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung 46
2.3.2 Einwendungen und Stellungnahmen zur FFH-Verträglichkeit 47
2.4 Artenschutz 48
2.5 Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope 49

2.6 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der EG-Wasserrahmenrichtlinie 50
2.6.1 Oberflächenwasserkörper 50
2.6.2 Grundwasser 54
3. Fachplanerische Abwägung 54
3.1 Grundsätzliches 54
3.2 Planungsalternativen und Varianten 55
3.2.1 Allgemeines 55
3.2.2 Kein vorzugswürdiger anderer Standort 56
3.2.3 Keine vorzugswürdige Lösung am gewählten Standort 57
3.2.4 Einwendungen zu Alternativen und Varianten 57
3.3 Abwägung mit den berührten Belangen und Einwendungen 57
3.3.1 Betroffenheiten während der Bauphase 57
3.3.1.1 Baulärm 57
3.3.1.2 Schadstoffbelastungen während der Bauphase 58
3.3.1.3 Sonstige nachteilige Auswirkungen 59
3.3.2 Betroffenheiten in der Betriebsphase 59
3.3.2.1 Allgemeines 59
3.3.2.2 Betriebslärm 60
3.3.2.2.2 Anforderungen des § 22 BImSchG 63
3.3.2.2.3 Zumutbarkeit der entstehenden Immissionen im Übrigen 63
3.3.2.2.4 Vorrang des Vorhabensinteresses 66
3.3.2.2.5 Einwendungen zum Betriebslärm 67
3.3.2.3 Lichteffekte 67
3.3.2.3.1 Zusammenfassende Bewertung 68
3.3.2.3.2 Einwendungen 68
3.3.2.4 Luftschadstoffe 68
3.3.2.5 Hochwasserschutz und sonstige wasserrechtliche Abwägungsposten 69
4. Gesamtbetrachtung 70
5. Schutzauflagen 70
C. Rechtsbehelfsbelehrung 71

A. Verfügender Teil

I. Planfeststellung

Der von der Hamburg Port Authority (HPA), Anstalt des öffentlichen Rechts, UB Entwicklungsvorhaben, vorgelegte Plan zur „Verfüllung des Südteils des Steinwerder Hafens, wird gemäß §§ 67 und 68 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Was-

serhaushaltsgesetz - WHG -)[1] in Verbindung mit § 55 des Hamburgischen Wassergesetzes (- HWaG -)[2] in Verbindung mit §§ 72 ff. des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HmbVwVfG)[3] nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen und vorbehaltlich der Vorlage und der Genehmigungsfähigkeit der Ausführungsplanung mit Standsicherheitsnachweis festgestellt.

1. Planfeststellungsunterlagen

1.1 Festgestellter Plan

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

- Antragsschreiben vom 23. Februar 2011.

- Erläuterungsbericht - Teil A vom 24. Juni 2011: Vorhabensbeschreibung; Verfüllung, neue Uferwand und Neubau der Entwässerungseinrichtungen
    - Plan 1.1: Übersichtsplan vom 08.04.2010
    - Plan 1.2: Lageplan mit Aufschlussansatzpunkten und Schnittführung Bestand vom 08.04.2010
    - Plan 1.3: Lageplan – Aushub belasteter Schlick und Abbruch Kaiplatte vom 08.04.2010
    - Plan 1.5: Lageplan – Überschüttkörper/ V-Dräns und bauzeitliche Entwässerung vom 08.04.2010
    - Plan 2.1: Schnitt 1 – 1 (Längsschnitt) vom 08.04.2010
    - Plan 2.2: Schnitt 2 – 2 (Querschnitt) vom 08.04.2010
    - Plan 2.3: Schnitt 3 – 3 (Querschnitt) vom 08.04.2010
    - Plan 3.1: Lageplan bei Übergabe der neuen Betriebsfläche vom 08.04.2010
    - Plan 4.1: Lageplan – Abschlusswand West vom 21.01.2011
    - Plan 4.2: Schnitt A – A; Abschlusswand West vom 21.01.2011
    - Plan 5.1: Lageplan mit Entwässerung vom 21.01.2011
- Erläuterungsbericht - Teil B vom 1. Juni 2011: Vorhabensbeschreibung - Umstrukturierung der HWS-Anlagen am Polder 41 / Polder 42 mit folgenden Plänen:

---

1 Wasserhaushaltsgesetz vom 31.Juli 2009 (BGBl. I, Seite 2585 ff.), zuletzt geändert durch Gesetz v. 07. August 2013 (BGBl. I, Seite 3154).

2 Hamburgisches Wassergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. März 2005 (GVBl. Seite 97), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2012 (GVBl. S. 510, 519).

3 Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 9.11.1977 (GVBl. Seite 333, 402), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2012 (GVBl.S. 510, 518).

- Übersichtsplan Nr. 105407/ 1-3.01: Polder 25, 40 bis 43 vom 15.06.2010
- Lageplan Nr. 105407/ 1-3.02: Steinwerder Hafen vom 15.06.2010
- Plan Nr. 105407/ 1-3.03: Querschnitt Uferwand vom 15.06.2010
- Plan Nr. 105407/ 1-3.04: HWS – Schieber- und Pumpenschacht vom 16.06.2010

- Erläuterungsbericht - Teil C vom 24. Juni 2011: Anlagen:

  - Umweltverträglichkeitsstudie
  - FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung (nach § 34 BNatSchG)
  - Spezieller artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
  - Landschaftspflegerischer Begleitplan

1.2 Weitere Unterlagen

In die Entscheidung haben ferner folgende Unterlagen Eingang gefunden:

- Sondergutachten Schalltechnische Untersuchung - Baulärm
- Sondergutachten Schalltechnische Untersuchung zur Erweiterung des Betriebsgeländes des Südwest Terminals
- Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung des Betriebsgeländes des Süd-West-Terminals
- Sondergutachten Boden und Wasser
- Betrachtung der Schutzgüter Boden und Wasser sowie Bewertung der Einbaueignung der Böden aus der Maßnahme Kreetsand/ Spadenlander Busch

2. Auflagen

Nachfolgende Auflagen entsprechen weitgehend verschiedenen Anregungen und Forderungen aus dem Beteiligungsverfahren und wurden von den Vorhabensträgern in dieser Form uneingeschränkt akzeptiert. So wird hier verfügt:

2.1 Auflagen zum Immissionsschutz

2.1.2 Betrieb des Terminals

Die Zusatzbelastung durch alle Anlagen des Terminals dürfen die - in Tabelle 6 der von der Fa. Lärmkontor GmbH erstellten Schalltechnische Untersuchung zur Erweiterung des Betriebsgeländes des Süd-West-Terminals vom 13. Januar 2011 genannten Beurteilungspegel in der ungünstigsten vollen Tag- bzw. Nachtstunde nicht überschreiten:

Immissionsaufpunkt	Beurteilungspegel tags	Beurteilungspegel nachts
IO 01 8 EG	36 dB(A)	29 dB(A)
IO 01 8 OG 1	36 dB(A)	29 dB(A)
IO 01 8 OG 2	36 dB(A)	29 dB(A)
IO 01 8 OG 3	36 dB(A)	29 dB(A)
IO 01 8 OG 4	36 dB(A)	29 dB(A)
IO 01 8 OG 5	36 dB(A)	29 dB(A)
IO 02 2 EG	37 dB(A)	29 dB(A)
IO 02 2 OG 1	37 dB(A)	29 dB(A)
IO 02 2 OG 2	37 dB(A)	29 dB(A)
IO 02 2 OG 3	37 dB(A)	29 dB(A)
IO 02 2 OG 4	37 dB(A)	29 dB(A)
IO 02 2 OG 5	38 dB(A)	30 dB(A)
IO 03 8 EG	35 dB(A)	27 dB(A)
IO 03 8 OG 1	35 dB(A)	27 dB(A)
IO 03 8 OG 2	35 dB(A)	27 dB(A)
IO 03 8 OG 3	35 dB(A)	27 dB(A)
IO 03 8 OG 4	35 dB(A)	27 dB(A)
IO 03 8 OG 5	35 dB(A)	27 dB(A)

2.1.3 Bauphase

2.1.3.1

Bei den Bauarbeiten ist bei der Auswahl der notwendigen Maschinen, Geräte und Verfahren entsprechend dem Stand der Lärmminderungstechnik zu verfahren. Gegebenenfalls sind aktive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

2.1.3.2

Nach dem Stand der Lärmminderungstechnik unvermeidbare Geräuschimmissionen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

2.1.3.3

Sofern die Vorgaben der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –„ vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm) nicht erfüllt werden können, ist ein Lärmminderungskonzept für diejenigen Bereiche zu erarbeiten, in denen die Immissionswerte nicht eingehalten werden können und der Betrieb der Baustelle immissionsmäßig weitergehend zu optimieren.

2.1.3.4

Die Bauverfahren sind so durchzuführen, dass die Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ sowie Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ erfüllt werden.

2.1.3.5

Der Baustellenbetrieb ist auf die Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr beschränkt.

2.2 Auflage zur Bauausführung

2.2.1

Der Eigentümer ist verpflichtet, bei Eingriffen in den Baugrund ein geeignetes Unternehmen (Anlage zur Stellungnahme der Feuerwehr/Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht) mit der Sondierung der betroffenen Fläche zu beauftragen, um den Bombenblindgängerverdacht zu klären.

2.2.2

Werden bei der Sondierung Kampfmittel oder Verdachtobjekte gefunden, ist unverzüglich die zuständige Behörde zu informieren.

2.2.3

Der uneingeschränkte Zugang zum Baufeld für die Feuerwehr ist durchgehend zu erhalten.

2.2.4

Straßensperrungen im Zuge der Baumaßnahme sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache Wilhelmsburg abzusprechen.

2.2.5

Für ggf. auftretende Einsätze ist ein am Baufeld verantwortlicher Mitarbeiter der bauausführenden Firma zu benennen und als Ansprechpartner für die Feuerwehr festzulegen.

2.2.6

Das HWW-Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen ist zu beachten. HWW-Betriebsanlagen sind nicht zu überbauen. Es ist ein Abstand von min. 2.0 m zu HWW-Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. Bei Vertikalbohrungen ist ein seitlicher Abstand von 1 m zu HWW-Anlagen einzuhalten. Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen. Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst zu melden.

2.2.7

Der Wasserbehörde HPA H213 ist vor Baubeginn anzuzeigen:

- Ansprechpartner im Hause des Vorhabensträgers
- Ansprechpartner des federführenden Unternehmens zur Bauausführung
- Ansprechpartner des ggf. mit Bauaufsicht beauftragten Ingenieurbüros
- Bauzeitenplan

Wechsel in Personen/Unternehmen sind der Wasserbehörde schriftlich mitzuteilen.

2.2.8

Der Beginn und das Ende der Arbeiten sind der Wasserbehörde HPA H213 rechtzeitig anzuzeigen.

2.3 Auflagen zum Hochwasserschutz

2.3.1

Der Hochwasserschutz ist während der Bauzeit durchgehend sicherzustellen.

2.3.2

Der überarbeitete Verteidigungsplan ist nach Fertigstellung der HWS-Anlage dem Polder 40 zur Kenntnis zu senden.

2.4 Auflagen zum Gewässerschutz

2.4.1

Es ist für jede Erlaubnisakte der in der Tabelle auf Seite 23 des Planfeststellungsantrags aufgeführten Erlaubnisse ein Auszug aus dem Beschluss (Entwässerungsplan, Flächengröße der einzelnen Dach-/Hofflächen, ordnungsrechtlich und gebührenrechtlich Verantwortlicher für die Erlaubnis) zu fertigen.

2.4.2

Vor den jeweiligen Einleitungsstellen in die Sammelleitung sind Kontrollschächte für die Probenahme vorzusehen. Die Probenahmestellen sind jederzeit zugänglich und betriebsbereit zu halten. Die Schachtdeckel sind jeweils analog der vorhandenen Einleitungsstellenkennzeichnung zu kennzeichnen.

2.4.3

Die Detailplanung, Bemessung und Beschreibung der Behandlungsanlage ist im Zuge der Ausführungsplanung nachzureichen.

2.4.4

Die Behandlungsanlage ist mindestens auf eine kritische Regenspende von r_{krit} 30 l/s·ha zu bemessen.

2.4.5

Vor der Einleitstelle in den Steinwerder Hafen ist ein Kontrollschacht für die Probenahme vorzusehen. Die Probenahmestelle ist jederzeit zugänglich und betriebsbereit zu halten.

2.5 Auflagen zum Schutz von Umweltgütern

2.5.1

Die in der UVS genannten Minderungsmaßnahmen, mit Ausnahme der Bestimmungen zum Immissionsschutz, für den unter Ziffer 2.1 gesonderte Regelungen festgesetzt wurden, sind umzusetzen. Zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen hat der Vorhabensträger auch oberhalb des Niveaus von NN – 1m immissionsschonende Einbaumethoden zu prüfen und zu verwenden.

2.5.2

Für die in Ziff. 3.1.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans erwähnten Einzelbäume sind in Absprache mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Maßnahmen zum Schutz vor Beschädigungen im Rahmen des Bauablaufs umzusetzen.

2.5.3

In Abstimmung mit der BSU ist vor Baubeginn ein Monitoring-Konzept zur Vermeidung von Sauerstoffmangelsituationen zu entwickeln.

2.5.4

Die im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind umzusetzen.

2.6 Auflagen zum Schutz des Eisenbahnbetriebs

2.6.1

Gefährdungen des Eisenbahnbetriebs auf den Gleisen im Bereich der Baustelle sind auszuschließen.

2.6.2

Der Regellichtraum der Gleise und die zugehörigen Seitenräume sind auch während der Bauarbeiten freizuhalten. Soweit erforderlich sind in Abstimmung mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Gleise während der Bauarbeiten zu sperren.

2.6.3

Es ist auszuschließen, dass Entwässerungen in den Bahnbereich geleitet werden.

2.6.4

Es ist auszuschließen, dass die Gleiskörperanlage durch die Baumaßnahme beeinflusst wird.

2.6.5

Soweit die hier zugelassene, neu zu errichtende HWS-Wand die Gleisanlage HE 146 kreuzt, sind die Ausführungspläne mit der Technischen Landeseisenbahnaufsicht abzustimmen und zu diesem Zweck rechtzeitig vor Baubeginn dort einzureichen.

2.7 Sonstige Auflagen

2.7.1

Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden (Verfärbung, Geruch), ist die Hamburg Port Authority, Umwelt und Naturschutz HPA E163-4, Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg, Tel.: 42847-2779 zu benachrichtigen. Der Baubeginn ist vorab ebenfalls dieser Dienststelle anzuzeigen.

2.7.2

Der Vorhabensträger hat die denkmalschutzrechtlich erforderlichen Dokumentationen in Absprache mit der Kulturbehörde/Denkmalschutzamt vorzunehmen und beim Denkmalschutzamt zu hinterlegen.

3. Vorbehalt weiterer Auflagen

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens oder der diesem Planfeststellungsbeschluss entsprechenden Anlagen auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf das Recht eines anderen auf, so bleibt die Anordnung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, welche die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Sind solche Einrichtungen oder Maßnahmen oder die Unterhaltung der Einrichtungen, mit denen die nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen verhütet oder ausgeglichen werden könnten, wirtschaftlich nicht gerechtfertigt oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar, so wird zugunsten des Berechtigten eine angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt.

II. Entscheidungen über Anträge und Einwendungen

Die Einwendungen, die sich nicht bereits erledigt haben, und denen nicht durch diese Entscheidung Rechnung getragen wird, werden zurückgewiesen.

Ebenfalls werden Anträge zurückgewiesen, soweit sie nicht bereits beschieden sind, sie noch keine Erledigung gefunden haben und ihnen nicht durch diese Entscheidung stattgegeben wurde.

III. Hinweise

Die Wasserrechtliche Erlaubnis für die Firma „Mobil Petroleum GmbH“ Kamerunweg 6 ist im April 2011 auf die Firma Esso Deutschland GmbH, Caffamacherreihe 5, 20355 Hamburg (Ansprechpartnerin Frau Popien/'grit.popien@exxonmobil.com') übertragen worden. Erlaubnisinhaberin ist nun die Esso Deutschland GmbH.

Die Entwässerung des auf den künftigen Flächen anfallenden Niederschlagswassers wird im Zuge der Genehmigung der Suprastruktur zu regeln sein und ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung.

Im Zuge der Herstellung der neuen Verkehrsfläche wird insoweit der spätere Betreiber für die Oberflächenentwässerung eine wasserrechtliche Erlaubnis beantragen.

Für die in der Tabelle auf Seite 23 des Erläuterungsberichts aufgeführten erlaubten 15 Einleitungen erfolgt die Einleitung künftig jeweils über Sammler und einer Regenwas-

serbehandlungsanlage zentral in den nördlichen Teil des Steinwerder Hafens; damit verlagert sich der Ort der nach § 10 WHG erlaubten Gewässerbenutzung (§ 9 WHG) auf diesen Gewässerabschnitt. Die ordnungs- und gebührenrechtliche Verantwortung der einzelnen Einleiter bleibt hiervon unberührt.

Die Anforderungen an die Wartung und Eigenüberwachung der Behandlungsanlage wird in der noch zu erteilenden Erlaubnis für die neue Fläche geregelt.

Die von dieser Maßnahme nicht betroffenen Inhalts- und Nebenbestimmungen der in der Tabelle auf Seite 23 des Erläuterungsberichts aufgeführten vorhandenen Erlaubnisse gelten weiterhin.

Als Ansprechpartner bei der für Straßensperrungen zuständigen Feuer- und Rettungswache Wilhelmsburg dient der Wachführer.

In der Zeichnung.-Nr. 105407/1-3.03 „Querschnitt Uferwand“ beträgt die Höhe der Hochwasserschutzanlage NN + 8,00m.

Zur Sicherstellung der Entwässerung bei Stromausfall im Sturmflutfall wird vom benachbarten Polder 40 eine Notstromversorgung für Schieber und Pumpen vorgeschlagen.

B. **Begründungsteil**

I. **Darstellung des Vorhabens**

Mit der beantragten Maßnahme soll die Erweiterung der Terminalfläche auf der Kaizunge zwischen dem Steinwerder Hafen im Westen und dem Südwest Hafen im Osten erfolgen. Dazu soll der südliche Teil des Steinwerder Hafens verfüllt werden. Die neu entstehende Uferwand wird als senkrechter Abschluss der Hafenbeckenverfüllung entstehen.

Notwendig werden dazu auch die Umgestaltung des Hochwasserschutzes sowie die Erweiterung des heutigen Entwässerungssystems.

Die notwendige Umstrukturierung der HWS-Anlagen betrifft die Polder 41 und 42. Hier soll eine Stahlbeton-HWS-Wand auf dem Überbau der Uferwand einschließlich der landseitigen HWS-Schürze sowie der Fugendichtung entstehen. Vorgesehen ist auch die Erstellung eines Hochwasserschieber- und Pumpenbauwerks im Bereich der Uferwand. Mit der Herstellung der östlichen HWS-Wand wird der Anschluss an die beste-

hende HWS-Wand des Polders 41 einschließlich zweier HWS-Schiebtore hergestellt, der westliche Anschluss erfolgt an den Polder 42.

Die Ausführung von verkehrlichen Erschließungen und baulichen Anlagen neben bzw. auf der Fläche des verfüllten Hafenbeckens (Suprastruktur) sind nicht Bestandteil des Vorhabens.

II. Sachverhalt

Bisheriger Verfahrensgang

1. Antrag

Die Hamburg Port Authority, Anstalt des öffentlichen Rechts, Entwicklungsvorhaben, hat am 23. Februar 2011 mit der Vorlage entsprechender Unterlagen bei der Planfeststellungsbehörde die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

2. Beteiligungsverfahren

Die Planfeststellungsbehörde hat - nach Prüfung auf Vollständigkeit und Nachbesserung der Unterlagen durch den Vorhabensträger - die Auslegung der Unterlagen im Amtlichen Anzeiger Nr. 63 vom 12.08.2011, Seite 1837, bekannt gemacht.

Die Planfeststellungsunterlagen, aus denen sich Art und Umfang des Vorhabens ergeben, sowie die Unterlagen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens haben in der Zeit vom 22.08.2011 bis einschließlich zum 21.09.2011 während der Dienststunden bzw. Sprechzeiten zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegen beim:

Bezirksamt Hamburg-Mitte,
Dezernat Wirtschaft, Bau und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raums
Wegeaufsichtsbehörde,
Klosterwall 8, Block D, Raum 103,
20095 Hamburg,

Bis zum 05.10.2011 konnten Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 15. August 2011 die folgenden Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 73 Abs. 2 HmbVwVfG zur Stellungnahme aufgefordert:

- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
- Behörde für Inneres und Sport
- Hamburg Port Authority AöR
- Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz
- Finanzbehörde
- Kulturbehörde
- Bezirksamt Mitte
- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
- Polder „Hamburg Süd“ (Polder 40)
- Polder „Schuppen 65“ (Polder 42)
- Polder „Worthmann-Grenzkanal“ (Polder 43)
- Hamburger Stadtentwässerung
- Hamburger Wasserwerke
- Hamburg Gas Consult
- Vattenfall Europe Hamburg GmbH
- Hamburg Netz GmbH
- Hamburg Gas Consult
- Deutsche Telekom Netzproduktion
- Dataport
- Colt
- Telefónica Germany
- Level3
- Kabeldeutschland
- vodafone
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- BUND / Landesverband Hamburg
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des NSG Westerweiden
- Förderkreis „Rettet die Elbe“
- Angelsport-Verband Hamburg
- Verein zum Schutz des Mühlenberger Lochs

3. Eingegangene Einwendungen und Stellungnahmen

Verschiedene der genannten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen abgegeben. Auch haben anerkannte Vereinigungen Einwendungen erhoben. Soweit daneben Einwendungen privater Betroffener erhoben wurden, sind diese – nach Herbeiführung einer Einigung mit dem Vorhabensträger – während des Verfahrens zurückgenommen worden.

4. Erörterung

Die Erörterung der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange, der Einwender und der Verbände fand gemeinsam mit den Vorhabensträgern und den Gutachtern unter Leitung der Planfeststellungsbehörde am 08. Juni 2012 in Raum 826 bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, statt.

Der Erörterungstermin wurde zuvor im Amtlichen Anzeiger Nr. 40 vom 25. Mai 2012, Seite 870, bekannt gegeben. Zur Erörterung wurden neben den oben genannten Behörden und Trägern öffentlicher Belange diejenigen Personen eingeladen, die Einwendungen erhoben hatten. Sie wurden rechtzeitig mit Schreiben vom 23. Mai 2012 informiert.

Im Erörterungstermin wurden einzelne Stellungnahmen mit den Erschienenen angesprochen und erörtert. Der Ablauf der Verhandlung ergibt sich aus der Niederschrift.

III. Verfahren und Rechtsgrundlagen

1. Anzuwendendes Recht

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den planfeststellungspflichtigen Ausbau eines Gewässers sowie um die Umgestaltung einer Hochwasserschutzanlage im Sinne der §§ 67 und 68 WHG. Anzuwenden sind deshalb die Vorschriften des WHG und ergänzend dazu des HWaG sowie die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensrechts. Der Planfeststellungsbeschluss hat nach § 75 Abs. 1 HmbVwVfG eine formelle Konzentrationswirkung. Nach dieser Vorschrift wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten Belange festgestellt. 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 den Trägern des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Eine materielle Konzentrationswirkung in dem Sinne, dass das anderweitige Fachrecht nicht mehr anzuwenden ist, kommt dem Planfeststellungsbeschluss allerdings nur dann zu, wenn das jeweilige Fachrecht dies ausdrücklich vor-

sieht[4]. Im Übrigen bleiben die materiellrechtlichen Normen in ihrer rechtlichen Existenz und Wirksamkeit bestehen und werden in ihrem Geltungsanspruch nicht gemindert oder relativiert, sofern nicht eine andere Regelung besteht. Die Planfeststellungsbehörde ist deshalb bei ihrer Entscheidung über die beantragte Planfeststellung an die materiellrechtlichen Rechtsvorschriften gebunden, soweit sie strikte Gebote oder Verbote enthalten und anwendbar bleiben.

2. Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde ist auch für die nach §§ 67, 68 WHG, 55 HWaG zu treffende Entscheidung zuständig. Das ergibt sich aus dem Abschnitt III der Anordnung über die Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Wasserrechts und der Wasserwirtschaft[5].

IV. Materielles Recht

1. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist in der planfestgestellten Form gerechtfertigt.

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für das Fachplanungsrecht hat das Bundesverwaltungsgericht eine Planrechtfertigung dann angenommen, wenn das jeweilige Vorhaben gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts vernünftigerweise geboten ist[6]. Im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts findet eine bestimmte wasserrechtliche Planung ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom WHG und dem jeweiligen Landeswasserrecht allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist, mithin die Planung auf die Verwirklichung der mit dem Gesetz generell verfolgten öffentlichen Belange ausgerichtet und - bezogen auf das konkrete Vorhaben - erforderlich ist[7].

1.2 Fachrechtliches Ziel

Das Wasserrecht enthält keine ausdrückliche Aufzählung fachplanerischer Ziele, die zugleich Gründe für eine Planrechtfertigung abgeben. Allerdings lassen sich die fachplanerischen Ziele aus dem Gesamtzusammenhang der §§ 6, 12, 67 f. WHG sowie der entsprechenden Bestimmungen des HWaG herleiten. Daraus folgt, dass die Planfeststellung stets dem Grundsatz einer gemeinwohlorientierten Gewässerbewirtschaftung zu folgen hat. Dieser Begriff ist zum einen auf Gesichtspunkte der Wasserwirtschaft,

---

4 Vgl. § 38 BauGB für den Vorrang der privilegierten Fachplanung, BVerwGE 79, 318.

5 Vom 7. April 1987 (Amtlicher Anzeiger Seite 849, 1249), zuletzt geändert durch Art. 118 der Anordnung vom 20.09.2011 (Amtlicher Anzeiger Seite 2157, 2170)

6 BVerwGE 48, 56; 56, 110.

7 Vgl. Sieder/Zeitler/Dahme, Kommentar zum WHG, § 68 Rz. 26 i.V.m. § 31 a.F. Rz. 209

namentlich der Wasserversorgung bezogen, umfasst aber auch die anderen Belange des öffentlichen Wohls[8].

Die wasserwirtschaftlichen Belange des Allgemeinwohls erfordern insbesondere, dass nutzbares Wasser in ausreichender Menge und Güte zur Verfügung steht und die öffentliche Wasserversorgung nicht gefährdet wird, Hochwasserschäden und Abschwemmen von Boden verhindert werden, landwirtschaftlich und anderweitig genutzte Flächen entwässert werden können, die Gewässer vor Verunreinigung geschützt werden, das Wasserrückhalte- und das Selbstreinigungsvermögen der Gewässer gesichert und soweit erforderlich wiederhergestellt und verbessert werden.

Die sonstigen Belange, die als Wohl der Allgemeinheit zu berücksichtigen sind, lassen sich wegen ihrer Vielfalt nicht abstrakt aufzählen. Einen Anhaltspunkt gibt aber § 16 HWaG a.F., der weiterhin Geltung beansprucht, in dem die Gesichtspunkte für die Anordnung von Bedingungen und Auflagen genannt sind, z. B. mit den Belangen der Gesundheit der Bevölkerung, des Wohn- und Siedlungswesens, des Stadtbilds, des Hochwasserschutzes, der gewerblichen Wirtschaft, der Land- und Forstwirtschaft, des Verkehrs, usw.

Der Gewässerausbau braucht deshalb keine klassische wasserwirtschaftliche oder ökologische Verbesserung des Gewässerzustands zum Gegenstand zu haben, um gerechtfertigt zu sein, solange der Ausbau den übrigen wasserwirtschaftlichen Zielen jedenfalls nicht zuwider läuft.

1.3 Keine zwingenden Versagungsgründe

Die Planfeststellung war auch nicht nach den Maßstäben des § 68 Abs. 3 Satz 1 WHG zwingend zu versagen, denn vom Ausbau ist keine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls zu erwarten, die nicht zumindest durch Nebenbestimmungen verhütet oder ausgeglichen ist. Insbesondere ist mit dem Vorhaben keine erhebliche oder dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr und auch keine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, zu erwarten. In diesem Zusammenhang wird zur weiteren Begründung auf die folgenden Ausführungen zur Abwägung der betroffenen Belange verwiesen.

1.4 Geeignetheit und Gebotenheit des Vorhabens

Gemessen an den vorstehenden rechtlichen Grundlagen sowie dem fachrechtlichen Ziel ist das Vorhaben „Verfüllung Südteil Steinwerder Hafen“ vernünftigerweise geboten. Für das Vorhaben besteht ein entsprechender Bedarf.

---

8 Vgl. Czychowski, Kommentar zum Wasserhaushaltsgesetz, 10. Auflage 2010, § 6 Rz. 25

Der Hamburger Hafen ist der mit Abstand größte deutsche Seehafen sowie der mit Abstand größte deutsche Hafen überhaupt und damit ein unverzichtbarer Teil der logistischen Infrastruktur des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Die Bedeutung des Hafens ergibt sich bereits daraus, dass über ein Drittel der in Deutschland umgeschlagenen Seegüter und über 60 % der in Deutschland umgeschlagenen Seecontainer in Hamburg bewegt werden.

Dabei wird im Seeverkehr mit klassischem Stückgut nach der überstandenen Wirtschaftskrise weltweit mit einer positiven Entwicklung und weiterem Wachstum gerechnet. In Verbindung mit dem zukünftig zu erwartenden Wiederanstieg der Containerfrachtraten wird ein noch stärkeres Wachstum im Stückgutverkehr prognostiziert. Neben dem konventionellen Stückgutumschlag wird die Bedeutung der zunehmenden Beiladung von Containern zur vollen Auslastung der klassischen Stückgutfrachter als Standortbedingung zunehmen.

Für den Universalhafen Hamburg ist dabei eine überdurchschnittliche Teilhabe am Wachstumsmarkt Stückgutumschlag aufgrund der hierauf spezialisierten ortsansässigen Betriebe möglich. Ein Wachstum im konventionellen Stückgutverkehr kann aufgrund der damit verbundenen hohen Wertschöpfung zur Sicherung vorhandener und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen. Die Stärkung des Stückgutverkehrs ist daher für den Standort Hamburg von besonderer Bedeutung.

Der am Steinwerder Hafen gelegene Süd-West Terminal (im Folgenden SWT genannt) gehört dabei zu den im Hamburger Hafen bestehenden Terminals für konventionelles Stückgut und Projektladung. Im Zeitraum zwischen 2000 und 2007 wurden am SWT ein Anstieg der Frachttonnage im Segment Projektladung von 15 – 20 % pro Jahr realisiert. Dabei hat sich auch hier die wachsende Bedeutung der Containerbeladung gezeigt.

Auf der bestehenden Fläche ist für den SWT allerdings kein weiteres Entwicklungspotential für einen modernen Stückgutumschlag gegeben, da auf der Kaizunge keine weiteren Flächen zur Verfügung gestellt werden können. Bedingt durch die derzeitige Platznot müssen Projektladung, massenhaftes Stückgut, Leer- wie auch Vollcontainer zudem an vielen unterschiedlichen Plätzen gelagert werden, kann die Lagerung von Fracht einer Ladung nicht an einem Lagerort erfolgen und es werden ständig Verkehrs- und Verladeflächen blockiert. Daraus resultieren Behinderungen der Umschlags- und Lieferverkehre mit entsprechenden Kosten, es entstehen längere Liegezeiten der Schiffe aufgrund der längeren Entlade- und Beladezeiten. Ferner entstehen Aufwendungen aufgrund der Auslagerung auf weiter entfernte Lagerhallen und Lagerflächen mit der Folge der Belastung des öffentlichen Straßennetzes. Zusammenfassend kann das Umschlagspotential auf den in der Regel voll ausgelasteten bzw. überlasteten Terminalflächen nicht ausgenutzt werden, so dass der Terminal SWT auch vor dem Hintergrund

der Stärkung des Stückgutumschlages in den benachbarten Häfen den Verlust seiner bislang guten Marktposition rechnen muss. Dies würde zu einer Schwächung der Wettbewerbsposition des Standortes Hamburg insgesamt führen – mit negativen Folgen für Wertschöpfung und Beschäftigung im Hamburger Hafen.

Das Vorhaben erscheint auch geeignet, die dargestellte Bedarfslage an der Erweiterung von Terminalkapazitäten in sinnvoller Weise zu erfüllen. So erscheint die Erweiterung der Betriebsflächen vor dem dargestellten Hintergrund erforderlich, um das Umschlagspotential des Steinwerder Hafens sowie der angrenzenden, heute vorhandenen Betriebsflächen wirtschaftlich sinnvoll ausnutzen zu können und so eine langfristig positive Perspektive für den Stückgutsektor als wichtige Säule des Universalhafens Hamburg zu sichern.

Die Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens verbessert dabei auch die Anbindung des Schuppens 65 mit einer verbesserten Nutzung des vorhandenen Gleisanschlusses. Durch die so eintretende Neuordnung und Optimierung der Verkehrsführung kann der Stückgutverkehr entflochten werden und die Lagerung zusammengehöriger Ladung kann künftig an einem Ort erfolgen, wodurch die Leistungsfähigkeit des Hafenteils gesteigert wird.

Daneben hat die direkte Anbindung des Schuppens 65 am Worthdamm an das Betriebsgelände des SWT zur Folge, dass auch der Verkehr auf den umliegenden Straßen entlastet wird. Gegenüber der heutigen Nutzung weiter entfernter Lagerbereiche wird sich damit nicht nur die Leistungsfähigkeit des SWR erhöhen, es werden sich darüber hinaus auch die verkehrsbedingte Emissionen verringern.

Das Vorhaben ermöglicht überdies, die steigende Nachfrage nach Mehrwertdienstleistungen zu befriedigen. Diese besteht etwa in Endmontage und Tests von Ladungsstücken sowie speziellen Verpackungsvorgängen, die auf dem Terminalgelände durchgeführt werden können. Derartige Mehrwertdienstleistungen sind auf die Nutzung großer Hallenbereiche mit entsprechenden Arbeitseinrichtungen angewiesen, die durch die Verwirklichung des Vorhabens gerade geschaffen werden.

Im Ergebnis kann mit der Verfüllung des Südteils des Steinwerder Hafens also die Optimierung der betrieblichen und verkehrlichen Abläufe auf dem Terminal erreicht werden, mit der Folge einer verbesserten Gesamtproduktivität und gleichzeitig verminderten Verkehrsemissionen. Wie dargestellt wurde, geht mit dem Stückgutumschlag dabei eine wichtige Ergänzung des den Hamburger Hafen weitgehend prägenden Containerumschlages einher, so dass auch die hafenstrategische Leitlinie des „Universalhafens“ gefördert wird, da mit dem Vorhaben die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Abfertigung unterschiedlicher Umschlagsgüter sowie die Erbringung weiterer daran anknüpfender Dienstleistungen einhergehen. Gerade in einem für den Hafen wichtigen,

wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensiven Umschlagssektor, führt dies zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens.

Auch der Bedarf bzw. die Veranlassung an der mit dem Vorhaben verbundenen Neuordnung des Hochwasserschutzes im Bereich der Polder 41 und 42 resultiert dabei aus der dargestellten Anpassung des Terminals. Die mit der neuen Uferwand verbundene Hochwasserschutzwand an der nördlichen Grenze des Verfüllbereichs führt dabei zu einer deutlichen Verkürzung der Hochwasserschutzlinie und so zu einer Verbesserung des Hochwasserschutzes. Die neue HWS-Wand wird dabei baulich zusammen mit der neuen Uferwand errichtet und ist mit dieser fest verbunden. Die Maßnahmen der Neuordnung des Hochwasserschutzes sind daher Folgemaßnahmen der Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens.

Zur Geeignetheit und Gebotenheit des Vorhabens wurden keine Einwendungen vorgetragen.

2. Umwelt- und Naturschutz

2.1 Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht

Die festgestellten Baumaßnahmen stellen sachlich einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Diese Einschätzung lag auch dem durchgeführten Anhörungsverfahren zugrunde. Dem Antrag war ein Landschaftspflegerischer Begleitplan beigegeben, der ebenfalls Gegenstand des Beteiligungsverfahrens war sowie des Planfeststellungsbeschlusses ist.

2.1.1 Rechtsgrundlagen

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind gemäß § 13 BNatSchG vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs– oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistung und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind nach dieser Vorschrift dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen. Soweit Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, ist der Verursacher verpflichtet, diese durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG). Ziel von Ausgleich und Ersatz ist, durch einen Eingriff gestörte Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff-

sort gleichartig und gleichwertig wiederherzustellen. Soweit im Falle der Beseitigung oder teilweisen Beseitigung von Gewässern im Hafennutzungsgebiet ein Eingriff festgestellt wird, sind - gem. § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG - abweichend von § 15 Abs. 2 BNatSchG Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nur im Hafennutzungsgebiet durchzuführen. Sind entsprechende Maßnahmen im Hafennutzungsgebiet nicht möglich, beträgt die fällig werdende Ersatzzahlung abweichend von § 15 Abs. 6 BNatSchG 7,50 € pro Quadratmeter beseitigter Wasserfläche. Die Ersatzzahlung fließt in die Stiftung Lebensraum Elbe.

2.1.2 Eingriffsermittlung und -bewertung

Der Eingriff wurde im vorgelegten und im Rahmen dieser Zulassungsentscheidung planfestgestellten LBP anhand des Ist-Zustandes und der Vorhabensmerkmale ermittelt und bewertet[9]. Die Bewertung erlaubt Rückschlüsse darüber, in welchem Umfang mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Dabei geht der LBP von einer erheblichen Beeinträchtigung des Gewässerlebensraums aus, der allerdings wiederum für Makrozoobenthos und Fische eine geringe, für Phytoplankton allerdings eine mittelwertige und für Zooplankton eine hohe Bedeutung aufweist. Ebenso kommt es zu einem Verlust zwar geringwertiger Unterwasserböden und befestigter Uferbereiche, die aber insgesamt dennoch als erhebliche Beeinträchtigungen anzusehen sind. Ebenso verhält es sich in Bezug auf den Oberflächengewässerverlust, der mit dem Vorhaben einhergeht. Schließlich geht der LBP von einer erheblichen Beeinträchtigung des – hochwertigen – Gewässerklimatopgefüges infolge der Verfüllung des Hafenbeckens aus.

2.1.3 Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung

Der hier planfestgestellte LBP sieht zahlreiche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vor, die mit der Planfeststellung Gegenstand der Zulassungsentscheidung geworden sind[10]. Dennoch verbleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaftsbild, die auch nicht mittels zumutbarer umweltschonender Alternativen am gleichen Ort bei Zugrundelegung des mit dem Eingriff verfolgten Zwecks vermieden werden konnten.

2.1.4 Bilanzierung

Diese verbleibenden Beeinträchtigungen hat der LBP nach dem so genannten "Staatsrätemodell" der Staatsräte–Arbeitsgruppe von 1991 bewertet und bilanziert.[11] Dabei

---

[9] Einzelheiten zur Bewertung der Eingriffssituation ergeben sich aus Abschnitt 5 des Landschaftspflegerischen Begleitplans von Juni 2011

[10] vgl. Abschnitt 4 des Landschaftspflegerischen Begleitplans von Juni 2011

[11] Der weiteren Anwendung des Staatsrätemodells stünde auch eine Verabschiedung der Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bundeskompensationsverordnung – BKompV) keinesfalls entgegen: Dies ergibt sich aus §§ 15 und 16 des Entwurfs der BKompV, die zum einen das Inkrafttreten 13 Monate nach Verkündung und zum anderen den Übergang binnen sieben Monaten nach Inkrafttreten beantragten Eingriffsvorhaben regeln.

wurden die in Rede stehenden Beeinträchtigungen typisiert, den Typen ein Punktwert (pro m²) zugeordnet und anschließend dieser Punktwert mit dem Größenmaßstab (in m²) multipliziert. Im Ergebnis zeigt sich der Eingriffsumfang, differenziert nach Naturhaushaltsfaktoren. Die Teilverfüllung des Steinwerder Hafens schlägt sich ausweislich des LBP – wie oben dargestellt – auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden und Gewässer nieder. Auszugehen ist dabei von einem Gewässerflächenverlust in der Größenordnung von 37.200 m². Hinzu tritt ein Verlust von 1.315 m² befestigter Uferbereiche. Der Gewässerverlust berührt sowohl das Schutzgut Pflanzen und Tiere als auch das Schutzgut Gewässer. Er ist vom LBP in mehrfacher Hinsicht in Ansatz gebracht, wobei er für das Schutzgut Pflanzen und Tiere und das Schutzgut Gewässer einen Punktwert von drei aufweist. Die Überbauung von Gewässerböden in einer Wassertiefe von mehr als einem Meter betrachtet der LBP gesondert. Für das Schutzgut Boden erfolgte aufgrund der starken stofflichen Vorbelastung des Unterwasserbodens im Rahmen des LBP eine Abwertung um einen Punkt auf zwei Punkte.[12] Die Abwertung steht im Einklang mit dem Staatsrätemodell.[13]

Der Verlust von Uferbereichen infolge der Verfüllung des Hafenbeckens bedeutet einen Eingriff in die Schutzgüter Pflanzen und Tiere auf der einen sowie Boden auf der anderen Seite. Er wurde insoweit zweifach, jeweils mit einem Punktwert von zwei, berücksichtigt. Die jeweilige Zuweisung der Punktwerte entspricht grundsätzlich dem Staatsrätemodell[14], wobei die fachlich kompetente Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in ihrer Stellungnahme zu Recht darauf hinweist, dass Punkte-Defizite für die einzelnen Schutzgüter nicht zusammengefasst werden und der Verlust von Gewässerfläche entweder im Maßstab Tier- und Pflanzenwelt oder aber im Maßstab Gewässer bewertet werden, nicht aber in beiden gleichzeitig. Zusätzlich, auch hierauf weist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zutreffend hin, hat die Gewässerverfüllung auch Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft, worauf der LBP verbal auch eingeht[15], allerdings nicht in der Gesamtbilanz. Im Ergebnis wirkt sich dies indessen nicht aus, da eine Ersatzzahlung an die Stiftung Lebensraum Elbe für die Teilverfüllung des Steinwerder Hafens nicht nach Punktwerten, sondern nach Quadratmetern festzusetzen war. Dem steht auch nicht entgegen, dass neben der Gewässerverfüllung auch Uferbereiche beseitigt werden. Im Einklang mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken, die in der Bedeutung zurückstehenden Uferbereiche der Wasserfläche zuzuordnen.

Dem Wertverlust infolge des Eingriffs wurde ein Ersatzgeld nach § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG entgegengestellt. Die Zahlung des Ersatzgeldes nach § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG entspricht der gesetzlichen Vorgabe, nach der Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nur im Hafennutzungsgebiet durchzuführen sind. Soweit hingegen entspre-

---

[12] im einzelnen Abschnitt 3.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans von Juni 2011

[13] vgl. Anlage 1 der „Dienstlichen Handreichung aus dem Staatsräte-Arbeitskreis am 28. Mai 1991“

[14] vgl. Anlage 1 der „Dienstlichen Handreichung aus dem Staatsräte-Arbeitskreis am 28. Mai 1991“

[15] Abschnitt 5.7 des Landschaftspflegerischen Begleitplans von Juni 2011

chende Maßnahmen im Hafennutzungsgebiet nicht möglich sind, wird die Ersatzzahlung in der Größenordnung von 7,50 € pro Quadratmeter beseitigter Wasserfläche fällig. Entsprechende Maßnahmen sind im Hafennutzungsgebiet nicht möglich.

Mit der Teilverfüllung des Steinwerder Hafens werden nämlich ca. 3,7 ha Wasserfläche beseitigt. Kompensation der dadurch beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wäre nur durch die Schaffung neuer Gewässerflächen in einer entsprechenden Größenordnung möglich. An entsprechenden Möglichkeiten fehlt es im Hafennutzungsgebiet. Der Landschaftspflegerische Begleitplan benennt mehrere Flächen, die allerdings ihrerseits bestimmungsgemäß zu Hafenzwecken genutzt werden oder absehbar genutzt werden sollen. Hier ist auch die grundsätzliche Bevorzugung des Prinzips Hafenerweiterung nach innen beachtlich, die ein Prinzip des Hafenplanungsrechts in Hamburg darstellt und grundsätzlich eine effiziente Nutzung des derzeitigen Hafennutzungsgebiets einer Erweiterung des Hafennutzungsgebiets vorzieht. Im Peutegrund wäre darüber hinaus zwar die Schaffung einer Wasserfläche in einer Größenordnung von etwa 6 ha denkbar. Allerdings würde dabei ein nach § 30 BNatSchG geschütztes Biotop in Wegfall geraten oder zumindest umgeformt werden. Mit der Öffnung des Peutegrundes geht im Übrigen die Gefahr einher, dass eine Auswaschung von Schadstoffen in die Umgebung erfolgt.

Dass die mit dem LBP planfestgestellte Ersatzgeldzahlung vor der Durchführung des Eingriffs zu leisten ist, war nicht in einer Nebenbestimmung abzusichern, da sich ebendiese zeitliche Abfolge bereits aus § 15 Abs. 6 Satz 5 BNatSchG ergibt. Einen anderen Zeitpunkt für die Zahlung (§ 15 Abs. 6 Satz 6 BNatSchG) festzulegen, wurde weder beantragt noch mit diesem Beschluss planfestgestellt.

2.1.5 Einwendungen zum LBP

Zum LBP wurde eingewandt:

(1)
Die Argumentation des Antragstellers HPA – so wendet die Arge Naturschutz ein -, im Hafennutzungsgebiet stünden keine Flächen für die eingriffsbedingten Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zur Verfügung, sei nicht nachtvollziehbar. Vielmehr sei im Hafengebiet ausreichend Aufwertungspotential für Ersatzmaßnahmen vorhanden, so etwa für ökologisch aufwertende Maßnahmen in Uferbereichen. Die Vereinigung sehe die Voraussetzungen des § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG nicht als gegeben an und fordere die entsprechenden Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vor Geldleistung.

(2)
Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vertritt in ihrer Stellungnahme, es sei eine Klarstellung erforderlich, ob die in Abschnitt 3.1.2 erwähnten wertvollen Einzelbäume durch das Vorhaben betroffen seien, auch wenn sie nicht im unmittelbaren Bereich der

Hafenbeckenverfüllung stünden. Sollten sie erhalten bleiben, müssten sie gegebenenfalls während der Baumaßnahme fachgerecht vor Beschädigungen geschützt werden, falls sie im Gebiet des Bauverkehrs stünden. Anderenfalls müssten sie zusätzlich in die Eingriffsbilanzierung aufgenommen werden.

(3)
Die Bilanzierung des Eingriffs sei in ihrer Darstellung anzupassen. Anders als in Tabelle 21 ausgedrückt, seien die quantitativen Defizite, ausgedrückt in Punkten gemäß Staatsrätemodell (SRM), für verschiedene Faktoren des Naturhaushalts nicht zu einer Gesamtsumme zu addieren. Nach dem SRM sei jedoch keine Summe zu bilden, so dass die Punkt-Defizite für die Tier- und Pflanzenwelt, für den Boden und für das Gewässer separat nebeneinander bestehen blieben. Im Übrigen sei es üblich, dass die Gewässerfläche von Hafenbecken nach dem SRM entweder im Maßstab Tier- und Pflanzenwelt oder im Maßstab Gewässer bewertet werden, jedoch nicht doppelt.

(4)
Hinzu komme für die Gesamtbilanz in Abschnitt 6 der Faktor Kleinklima, der nicht im SRM enthalten sei, für den jedoch ebenfalls erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten seien. Der LBP stellt dies in Abschnitt 5.7 angemessen verbal dar.

(5)
Aufgrund der bereits herrschenden kritischen Sauerstoffmangelsituationen im Hafengebiet in den Sommermonaten sollte – so die Arge Naturschutz - als Vermeidungsmaßnahme die verrieselte, verklappte oder eingespülte Sandmenge beim Unterscheiten von Sauerstoffgehalten von 6 mg/l O_2 am Messort Seemannshöft in Anlehnung an den Grenzwert des Wärmelastplans reduziert und ab 4 mg/l O_2 das Verrieseln, Verklappen oder Verspülen eingestellt werden, da Werte ab 3 mg/l O_2 für Fische bereits tödlich sein.

Den Stellungnahmen ist überwiegend im Beschluss Folge geleistet.

Zu (1)
Dieser Stellungnahme war allerdings nicht zu folgen. Dies folgt zu einem Teil aus dem Gesetz: § 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen im Hafennutzungsgebiet vor. Hiervon zu unterscheiden ist das in der Stellungnahme des Verbandes angesprochene Hafengebiet: Das Hafengebiet umfasst sowohl das Hafennutzungsgebiet als auch das Hafenerweiterungsgebiet (§ 2 Abs. 1 HafenEG[16]). Insoweit beschränkt sich der Vorhabensträger – von Gesetzes wegen (§ 6 Abs. 3 HmbBNatSchAG) – richtigerweise auf die Suche nach geeigneten Möglichkeiten, im Hafennutzungsgebiet, um die gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen. Über die Ausführungen im LBP hinaus, hält die Planfeststellungsbehörde es für plausibel, dass auch der Petroleumhafen nicht zur Kompensation geeignet ist. Dieser Bereich ist mit dem Vorhaben Westerweiterung CTH Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Ziel ist

[16] Hafenentwicklungsgesetz vom 25. Januar 1982 (GVBl. 1982, S. 19), zuletzt geändert in Anlage Anlage 2, Anlage 1z eingefügt, durch Verordnung vom 13. November 2012 (HmbGVBl. S. 477)

die Schaffung neuer Liegeplätze und Flächen für den Containerumschlag. Im Rahmen dieses Projektes wird eine Netto-Wasserfläche von 5,4 ha verlorengehen, also durchaus in der Größenordnung der Wasserfläche des Steinwerder Hafens. Möglichkeiten hier neue Wasserflächen zu schaffen, konnten im dortigen Verfahren nicht festgestellt werden. Darüber hinaus kommen – auch dies vermag die Planfeststellungsbehörde nachzuvollziehen – auch Kompensationsmaßnahmen, die den Eingriff zumindest teilweise zu kompensieren geeignet wären, nicht sinnvoll in Betracht. Unabhängig davon, ob Aufwertungen des Uferbereichs im konkreten Fall überhaupt geeignet wären, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger bzw. im betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederherzustellen, fehlt es bereits an den Voraussetzungen für die Umsetzbarkeit solcher Maßnahmen: Aufwertungen im Uferbereich sind grundsätzlich mit der Abflachung von Böschungen, optimaler Weise mit einer Böschungsneigung von 1:10 denkbar. Auf diesen abgeflachten Bereichen könnten sich z.B. Röhrichtzonen oder Auwald entwickeln.

Bereits mit dem Gewässerökologischen Begleitplan wurde im Hafen die Suche nach solchen Uferbereichen begonnen. Im Weiteren haben auch Umweltverbände Vorschläge für Böschungsaufwertungen vorgestellt. All diese Vorschläge wurden auf ihre Umsetzbarkeit hin von den Fachabteilungen des Vorhabensträgers überprüft.

Dabei ist allerdings anzuerkennen, dass für Böschungsabflachungen entweder wasserseitig oder landseitig Fläche benötigt wird.

Wasserseitig könnte durch eine Abflachung der Böschung theoretisch ein neuer Lebensraum entwickelt werden. Die Prüfung der Randbedingungen für eine solche Umsetzung hat jedoch ergeben, dass mit einer Böschungsabflachung eine Flächenbeanspruchung in Richtung Fahrrinne verbunden ist. Zu bedenken ist hier, dass sich neben der flachen zu begrünenden Böschung noch eine Unterwasserböschung in einem Neigungswinkel von 1:3 anschließt. Nur so ist die gesamte Böschung vor Strömung sowie Eisgang geschützt.
Zu einem überwiegenden Teil würden damit die angrenzenden Fahrinnen beeinträchtigt, so dass sich aus nautischen Sicherheitsgründen eine Böschungsabflachung ausschließt.

Nur an wenigen Örtlichkeiten ist es deshalb möglich, eine naturschutzfachliche Aufwertung durch Abflachung der Böschung umzusetzen. Diese Bereiche sind bereits mit flachen begrünten Böschungen versehen, bzw. sind bereits genehmigt und stehen kurz vor der Umsetzung. Weitere Möglichkeiten sind nach vielfacher Suche im Hafen nicht mehr vorhanden.

Landseitig könnte eine flache Böschung abgegraben werden. Dies hätte den Vorteil, dass Sicherheitsgründe nicht zu berücksichtigen wären.
Allerdings sind die in Frage kommenden Hafenflächen bis zur Böschungsoberkante vermietet, teilweise findet auch wasserseitiger Umschlag statt. Beide Aspekte schließen eine Böschungsabflachung aus.

Andere freie Flächen im Hafen liegen in Umstrukturierungsbereichen und können aufgrund dessen dort nicht herausgeschnitten werden.

Zwar finden Böschungsbegrünungen im Rahmen von Böschungsunterhaltungen und –neugestaltungen statt, diese sind allerdings in das technische Bauwerk Böschung kleinräumig integriert und greifen im Sinne der Eingriffsreglung nicht als naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen für Projekte. Zudem sind Flächen, die sich auf den ersten Blick als geeignet darstellen, vielfach aus Hochwasserschutzgründen auszuschließen.

Nach allem ist also die Flächensuche im Rahmen der Eingriffsbilanzierung des LBP nicht zu beanstanden.

Zu (2) bis (4)
Den Stellungnahmen war zu folgen. Die Darstellungsfragen flossen bereits in den Abschnitt Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht ein. Die in der Stellungnahme angesprochenen Einzelbäume sollen von der Maßnahme nicht berührt werden. Um dies abzusichern, wurden Schutzmaßnahmen, zu konkretisieren im Rahmen der Bauausführung in Absprache mit der BSU, verfügt. Hierbei ist einzubeziehen, dass Bauverkehr im Wesentlichen auf dem Wasserweg stattfindet, für Bauverkehr auf dem Landweg werden grundsätzlich öffentliche Verkehrsflächen und Betriebsverkehrsflächen genutzt. Einer Schädigung der Bäume könnte auch dadurch begegnet werden, dass landseitige Transporte über eine östliche Zuwegung vom Straßennetz an das Baugrundstück herangeführt werden. Dies kann indessen der Ausführungsplanung überlassen bleiben, wobei die Planfeststellungsbehörde gleichwohl der Forderung der zuständigen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt nachgekommen ist und Maßnahmen zum Schutz der Einzelbäume festgesetzt hat.

Zu (5)
Der Stellungnahme war insoweit zu folgen, dass ein Monitoring-Konzept zur Vermeidung von Sauerstoffmangelsituationen in Abstimmung mit der BSU zu entwickeln ist. Dieses soll greifen, sobald an der Messstation Seemannshöft Sauerstoffgehalte < 4 mg/l O_2 zu erwarten sind. Zeigt sich eine durch den Baubetrieb verursachte zusätzliche Verschlechterung des Sauerstoffgehaltes, wird unterhalb 4 mg/l die einzubauende Fracht halbiert. Bei Sauerstoffgehalten unter 3 mg/l O_2 werden die gewässerwirksamen Arbeiten eingestellt. Diese Minimierungsansätze werden von der BSU bei allen ähnlichen Projekten gefordert, um zusätzliches Zehrungspotential auszuschließen. Dafür, die Maßnahme nach den Festlegungen des Wärmelastplans zu reglementieren, war hingegen kein Raum: Der Wärmelastplan spricht Abwärme-Großemittenten an. Dabei wird das Gewässer durch Direkteinleiter dauerhaft belastet, wobei sowohl die Wärmebelastung als auch das Zehrungspotential durch Einleitung des Detritus (abgestorbene Biomasse) erhöht wird. Der Bau der hier zugelassenen Maßnahme erhöht dagegen die Temperatur des Wassers nicht, fügt dem Wasserkörper kein zusätzliches Zehrungspotential zu, ist temporär und in seiner potentiellen Auswirkung weit von den Zielbetrieben entfernt, die in den Wärmelastplan fallen.

2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Die nachfolgenden Angaben über die Umweltauswirkungen des beantragten Vorhabens stammen im Wesentlichen aus der von den Vorhabensträgern vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie[17].

2.2.1.1 Auswirkungen auf den Menschen

Da sich das Vorhabensgebiet im gewerblich bzw. industriell genutzten Hafenareal befindet, befinden sich hier keine Flächen mit Bedeutung für Wohnen und/oder Erholung. Im Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg ist das Vorhabensgebiet als „Hafen“ ausgewiesen. Durch die bestehende Hafennutzung ist das Gebiet vorbelastet. Die nächsten Wohnbebauungen liegen nördlich in einer Entfernung von rund 1.000 m (Hafencity) und südlich in einer Entfernung von rund 700 m (Stadtteil Wilhelmsburg). Um potenzielle Beeinträchtigungen dieser Wohngebiete durch mit dem Vorhaben verbundenen Lärm (Baulärm, Betriebslärm) zu ermitteln, wurden für diese Wohngebiete die zu erwartenden Auswirkungen anhand von festgelegten Immissionsstandorten (IO) vertiefend untersucht.

Im Ergebnis der Untersuchungen des Baulärms liegen die nach der DIN ISO 9613-2 berechneten Beurteilungspegel an den drei festgelegten Immissionsorten im Bereich der HafenCity und in Wilhelmsburg bei max. 52 dB(A) und somit unter den heranzuziehenden Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm. Dabei wurden den Berechnungen bereits maximale Schallleistungspegel und maximale Betriebszeiten der eingesetzten Maschinen und Geräte zugrunde gelegt. Weiterhin wurde bei der Berechnung auf die abschirmende Wirkung sämtlicher Bebauung innerhalb des Hamburger Hafens im Berechnungsmodell verzichtet, was einer freien Schallausbreitung gleichkommt. Insoweit handelt es sich um ein Szenario das in jedem Fall auf der sicheren Seite liegt.

Eine Betrachtung der Schallbelastung in der Nacht wurde nicht durchgeführt, da in diesem Zeitraum keine Bauarbeiten durchgeführt werden.

Die betriebsbedingten Immissionen durch den Umschlag- und Lagerbetrieb auf der Erweiterungsfläche werden die maßgeblichen Immissionsrichtwerte an den Immissionsorten in der HafenCity um 10 dB(A) oder mehr unterschreiten.

2.2.1.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen

- **Tiere und Tiergemeinschaften**

Im Rahmen der UVS wurden folgende Tierartengruppen betrachtet:

---

[17] Umweltverträglichkeitsstudie von Juni 2011, UmweltPlan GmbH Stralsund/Güstrow

– Zooplankton
– Makrozoobenthos
– Fische
– Brutvögel
– Fledermäuse

Zooplankton

Hafenbecken sind von besonderer Lebensraumfunktion für das Zooplankton und bieten vor allem den Blattfußkrebsen günstige Reproduktionsbedingungen. Aufgrund der hohen Individuendichten stellen sie eine wichtige Nahrungsgrundlage für viele Fischarten dar, die den Hamburger Hafen als geschütztes Nahrungsreservoir nutzen. Die planktischen Krebse sind als Konsument des Phytoplanktons zudem in der Lage, den Sauerstoffhaushalt in den Hafenbecken mit zu beeinflussen. Daher wird dem Hafenbecken des Steinwerder Hafens diesbezüglich eine hohe Bedeutung zugewiesen.

Makrozoobenthos

Das Makrozoobenthos ist im Steinwerder Hafen stark verarmt, so dass dem Hafenbecken als Siedlungsraum für das Makrozoobenthos eine geringe Bedeutung zugewiesen werden muss.

Fische

Die Fischfauna des Steinwerder Hafens ist arten- und indviduenarm. Dies beruht ausweislich des Gutachtens zum einen auf den hydrographischen Bedingungen, zum anderen aber auch auf der anthropogenen Überformung des Gebiets. Es dominieren Arten, die charakteristisch für naturferne, verbaute Flusslaufteile sind (Blei, Plötze, Güster). Auch der Stint, welcher die häufigste Arte der Unterelbe ist, kommt vor. Bemerkenswert sind die Nachweise der gefährdeten Arten Rapfen und Aland anzusehen, von denen aber nur wenige Individuen gefunden wurden. Insgesamt wird die Bedeutung des Hafenbeckens als Fischlebensraum als gering eingeschätzt.

Hinsichtlich der vorgenannten Tierartengruppen ist festzuhalten, dass im Zuge der Verfüllung während der Bauphase Trüb- und Schadstoffe in angrenzende Gewässerlebensräume ausgetragen werden können. Durch die Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Wasserfläche in einer Größenordnung von ca. 37.200 m² und somit zu einem dauerhaften Verlust von Gewässerlebensraum für Fische, Makrozoobenthos und Zooplankton.

Baubedingt insbesondere beachtlich ist die Sauerstoffkonzentration im Vorhabensbereich. Hier beleuchtet die dem Antrag beigegebene FFH-Voruntersuchung[18] den Einbau

[18] FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung (nach § 34 BNatSchG) von Juni 2011, UmweltPlan GmbH Stralsund/Güstrow, S. 4 f.

der Sandlagen näher: Die ersten dünnen Sandlagen auf der Gewässersohle werden im Wege des Verrieselungsverfahrens aufgebracht. Ausweislich der Untersuchung handelt es sich dabei in Hinblick auf Schlickaufbrüche und Aufwirbeln von Feinstmaterial um die schonendste Variante. Das Verfüllmaterial wird aus Transportschuten mit Hilfe von Saugpumpen entnommen und über eine Schwimmleitung sowie einen Verrieselungsponton gleichmäßig bei gleichzeitigem Verziehen des Pontons ins Wasser verbracht (mit einer Genauigkeit der eingebrachten Schichtdicken von ± 10 cm). Dabei wird die erreichte Lagenstärke während und unmittelbar nach dem Verrieselungsvorgang durch Peilungen kontrolliert, um kritische Anhäufungen zu vermeiden. Nach dem Verrieselungsvorgang werden die folgenden Sandlagen mit einem Gesamtvolumen von ca. 95.000 m³ bis auf ein Niveau von –1,00 m NN in das Hafenbecken verfüllt. Soweit ein Befahren des Bereiches mit Transportschuten nicht länger möglich ist, wird zum Verspülen des Materials übergegangen. Dabei wird das Rohrende der Transportleitung im Süden des Hafenbeckens angeordnet. Daraus resultierend entsteht ein langes Einlaufgerinne, in dem sich der Sand absetzen kann und somit der Austrag von darin enthaltenen Feinstbestandteilen reduziert wird. Zusätzlich wird aufgrund der eingesetzten Technik die tägliche Einspülmenge über einen längeren Zeitraum gestreckt, so dass daraus eine geringe Einbaumenge resultiert und verhältnismäßig wenig Schwebstoffe ausgetragen werden. Die FFH-Voruntersuchung führt weiter aus: Voraussetzung für den Einbau ist eine Sauerstoffkonzentration in der Elbe von mindestens 4 mg/l O_2. Werden an der Messstation (Wassergütemessnetz) Seemannshöft zu Schichtbeginn Tagesminima von 4 mg/l O2 festgestellt und werden durch ein Monitoring zusätzliche Auswirkungen durch Aktivitäten der Baustelle nachgewiesen, wird die in die Elbe eingetragene Fracht an sauerstoffzehrenden Substanzen bezogen auf die in den Vorwochen emittierte Fracht halbiert, indem die verrieselte/verklappte/eingespülte Sandmenge halbiert wird. Beim Unterschreiten von Sauerstoffgehalten von 3 mg/l O_2 (Tagesminimalwert) am Messort Seemannshöft wird das Verrieseln/Verklappen/Verspülen eingestellt. Dies ist Inhalt einer Minderungsmaßnahme gem. § 6 Abs. 3 Nr. 2 UVPG und damit beachtlicher Gegenstand der Vorhabensverwirklichung. Darüber hinaus ist diese Minderungsmaßnahme auch in die Landschaftspflegerische Begleitplanung integriert.[19] Der Lanschaftspflegerische Begleitplan ist Teil der festgestellten Pläne. Die fachlich kompetente Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat in ihrer Stellungnahme sowohl der FFH-Voruntersuchung als auch dem Maßnahmeblatt S2, in dem die erwähnte Schutzmaßnahme dargestellt ist, ausdrücklich zugestimmt.

Brutvögel

Im Zuge der Bestanderfassung wurden fünf Brutvogelarten mit zusammen sechs Revieren im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Von den nachgewiesenen Brutvogelarten weist nur der Haussperling einen Gefährdungsstatus auf. Er steht auf der Vorwarnliste der Roten Liste Hamburgs und Deutschlands. Von den Vogelarten, die bei der Brutvogel-Atlas-Kartierung nachgewiesen wurden und potenziell auch im Untersuchungsgebiet Steinwerder Hafen brüten können, weisen der Stieglitz als Art der Vorwarnliste in

[19] Landschaftspflegerischer Begleitplan von Juni 2011, UmweltPlan GmbH Stralsund/Güstrow, Maßnahmenblatt S2, Seite 59

Hamburg sowie der Steinschmätzer einen Gefährdungsstatus auf. Der Steinschmätzer wird in der Roten Liste Deutschlands und in der Roten Liste von Hamburg in der Kategorie 1 (vom Aussterben bedroht) geführt. Indessen weist der zur Verfüllung anstehende Südteil des Steinwerder Hafens bloß eine geringe Bedeutung als Brutvogellebensraum auf. Durch die geringe Ausdehnung der Landflächen im Untersuchungsgebiet ergeben sich nur wenige mögliche Brutplätze für Brutvögel. Sie liegen vor allem im Bereich der Gebäude, von Nischen in den Steinschüttungen bzw. technischen Anlagen und in den vereinzelt vorhandenen Büschen. Der Vorhabensraum weist im Übrigen aufgrund seiner massiv verbauten Ufer keine Eignung als Brutgebiet für den Steinschmätzer auf. Dies liegt insbesondere am Fehlen von Bracheflächen, dem bevorzugten Habitattyp des Steinschmätzers im Hamburger Hafengebiet.

Trotz der geringen Bedeutung des Vorhabensgebietes als Brutvogellebensraum kann eine Beeinträchtigung von Brutvögeln (potenzielle Verluste von Nestern, Eiern, Jungvögeln) durch die Baufeldfreimachung mit Entfernung des Deckwerkes im Uferbereich, der Dalben etc. nicht ausgeschlossen werden. Durch die baubedingte Entfernung von Dalben, Deckwerk etc. kommt es zu Verlusten von potenziellen Brutstandorten.

Fledermäuse

Hinweise bzw. Daten zum Vorkommen von Fledermäusen liegen für den Bereich Steinwerder Hafen nicht vor. Das Vorkommen von gebäudebewohnenden Fledermausarten, wie z.B. Breitflügel- und Zwergfledermaus, kann allerdings in Hinblick auf den sich dem Hafenbecken anschließenden Gebäudebestand auch nicht ausgeschlossen werden. Das zur Teilverfüllung anstehende Hafenbecken weist eine mittlere Bedeutung als Jagdrevier für Fledermäuse auf. Altgebäude, Keller und Dachstühle bzw. geräumige Baumhöhlen als Quartierstandorte werden durch das Vorhaben nicht berührt und waren daher weder Gegenstand der Umweltverträglichkeitsstudie noch der auf dieser basierenden Umweltverträglichkeitsprüfung.

- **Pflanzen**

Auch wenn das Artenspektrum im Hafenbereich im Vergleich zu natürlichen Gewässern reduziert ist, hat das Hafenbecken als Gewässerlebensraum eine Bedeutung, so für die Sauerstoffproduktion und als Bestandteil der Nahrungskette. Insgesamt wird dem Hafenbecken als Lebensraum für Phytoplankton eine mittlere Wertigkeit zugewiesen.

Der landseitige Bereich des Vorhabensgebietes ist hinsichtlich seiner Biotopfunktion größtenteils als extrem verarmt einzustufen (überwiegend versiegelte Bereiche, nur sehr wenige naturnahe Vegetationselemente) und somit überwiegend geringwertig. Ausnahmen stellen mehrere ältere Laubbäume dar, die sich südöstlich und westlich des Hafenbeckens befinden.

Baubedingt können Trüb- und Schadstoffe in angrenzende Hafenbeckenbereiche ausgetragen werden und dabei Biotope und Vegetation beeinträchtigen. Anlagebedingt kommt es durch die Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens zu einem Verlust von Wasserfläche in einer Größenordnung von ca. 37.200 m² und somit zu einem Verlust von Biotopen. Hiervon sind die Uferböschungen mit Steinschüttungen und der dort ansässigen Vegetation sowie das Gewässerbiotop Hafenbecken (FH) betroffen.

2.2.1.3 Auswirkungen auf die biologische Vielfalt

Die UVS prüfte die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die biologische Vielfalt im Untersuchungsgebiet. Dabei ging sie Auswirkungen auf die genetische Vielfalt, auf die Artenvielfalt sowie auf die Ökosystemvielfalt nach.

Bezüglich der genetischen Vielfalt betrachtete die UVS die Frage, ob das Projekt einen örtlichen Verlust von Varietäten, Kultursorten oder -rassen, Zuchtgut von Kulturpflanzen und/oder domestizierten Tieren und ihrer Verwandten, Gene oder Genome von sozialer, wissenschaftlicher oder ökonomischer Bedeutung verursacht. Einen solchen Verlust allerdings beobachtete die UVS nicht.

Hinsichtlich der Artenvielfalt ist Betrachtungsgegenstand dieser Umweltverträglichkeitsprüfung, ob das Projekt einen direkten oder indirekten Verlust einer Artenpopulation verursacht oder aber ob es zu einer Beeinträchtigung der nachhaltigen Nutzung einer Artenpopulation kommt. Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust des Hafenbeckens als Lebensraum für Zooplankton, Fische und Makrozoobenthos.

Im Hinblick auf die Ökosystemvielfalt ist Betrachtungsgegenstand, ob das Projekt zu einem ernsthaften Schaden oder Totalverlust eines oder mehrerer Ökosysteme oder Landnutzungsarten führt oder ob es zu einer Beeinträchtigung eines oder mehrerer Ökosysteme oder Landnutzungsarten kommt, die dazu führt, dass die Nutzung zerstörerisch oder nicht nachhaltig wird. Das Vorhaben führt zu einem Verlust von Teilflächen geringwertiger Biotoptypen, es hat jedoch keinen Totalverlust der betroffenen Ökosysteme oder Landnutzungsarten zur Folge.

2.2.1.4 Auswirkungen auf den Boden

Die Böden des Untersuchungsgebietes sind stark durch menschliche Einflüsse überformt und somit wenig naturnah. Die großräumigen landseitigen Aufschüttungen und Abgrabungen im Hafenbecken sowie die fast vollständige Versiegelung und Teilversiegelung haben zum Verlust standorttypischer Eigenschaften geführt. Aufgrund der jahrelangen Nutzung des Geländes und des Hafenbeckens für hafentypisches Gewerbe und den daraus resultierenden Vorbelastungen (Bodenverdichtungen, Bodenverunreinigun-

gen, Flächenverluste durch Versiegelung) ergibt sich in der Bewertung der Naturhaushaltsfunktionen des Bodens eine geringe Bedeutung.

Baubedingte Funktionsbeeinträchtigung von Böden, z. B. durch Verdichtung und Änderung des Bodengefüges im Bereich von Baustelleneinrichtungen, sind ausweislich der Planung nicht zu erwarten, die Baustelleneinrichtung wird sich vielmehr auf bereits versiegelte Flächen beschränken. Baubedingte Beeinträchtigungen landseitiger unversiegelter Böden durch Immissionen von Schadstoffen halten sich ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen.

Anlagebedingt kommt es zu einem Flächenverlust von ca. 37.200 m² Unterwasserboden und ca. 1.315 m² befestigter Uferbereiche.

Zusätzlich kommt es landseitig durch das Einbringen der Ortbetonrammpfähle zur Fertigstellung der neuen Spundwand und der Neuerrichtung von ca. 40 m HWS-Wand zu einer Flächeninanspruchnahme, die sich ihrerseits im Bereich bereits versiegelter Flächen bewegt.

Eine Folgewirkung der Realisierung des Projektes ist die großflächige Neuversiegelung im Bereich des verfüllten Hafenbeckens.

2.2.1.5 Auswirkungen auf das Wasser

- **Grundwasser**

Die im Untersuchungsgebiet neu gebildete, geringe Menge an Grundwasser besitzt nur eine untergeordnete Bedeutung für den zugehörigen Grundwasserkörper. Aufgrund fehlender bindiger Deckschichten im oberen Grundwasserleiter ist dieser gegenüber oberflächigen Schadstoffeinträgen gering geschützt. Der zweite Grundwasserleiter hingegen ist aufgrund der verbreiteten Bedeckung mit bindigen Schichten relativ gut geschützt gegenüber oberflächigen Schadstoffeinträgen. Im unmittelbaren Vorhabensbereich sind diese Schichten weitgehend abgegraben. Hier übernehmen jedoch die Schlicke im Hafenbecken eine gewisse Schutzfunktion. Die Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen wird als mittel bewertet.

Vorhabensbedingt ist der Grundwasserkörper des zweiten Grundwasserleiters von Bedeutung. Dieser wird jedoch von der UVS aufgrund der geringen Grundwasserneubildung und der stofflichen Vorbelastung insgesamt als geringwertig eingestuft. Für die Nutzung zur Brauchwassergewinnung ist das Grundwasser im Untersuchungsraum ebenfalls als geringwertig einzuschätzen, da es im Gesamteinzugsgebiet nur einen Bruchteil einnimmt und der größte Zustrom durch Uferfiltrat aus der Elbe gedeckt wird.

Baubedingt kommt es bei der Verfüllung des Hafenbeckens durch die Auflast des Überschüttkörpers zu einer Komprimierung der unterlagernden Schlicke, aus denen das darin enthaltene Porenwasser ausgepresst wird. Zu Beginn des Prozesses entweicht dieses Porenwasser vorrangig nach oben in das Oberflächenwasser. Mit zunehmender Verdichtung und Überlagerung erfolgt die Verpressung auch in die unterlagernden Sedimente.

Während der Vorbelastungsphase können aus dem Füllmaterial mit geringer Schadstoffbelastung Schadstoffe aus ausgewaschen werden und durch Versickerung ins Grundwasser gelangen.

Weiterhin tritt in der Phase der Hinterfüllung der neu zu errichtenden Spundwand eine Verdrängung des verbliebenen Oberflächenwassers auf. Aufgrund des dann geschlossenen Hafenbeckens strömt dieses Wasser in das Grundwasser ab und kann somit potenziell darin gelöste Schadstoffe in das Grundwasser eintragen.

Für das Grundwasser ergeben sich durch die Maßnahme ebenso Positivwirkungen. Eine Durchsickerung der überlagernden Sedimente durch Oberflächenwasser, die eine potenzielle Schadstoffmobilisation (Einträge in das Grundwasser) zur Folge haben kann, wird durch die Verfüllung und Versiegelung der neuen Nutzfläche vermieden. Dabei ist allerdings einzuräumen, dass das Schutzgut Boden seinerseits von einer Versiegelung nachteilig betroffen sein wird (Wechselwirkung).

- **Oberflächenwasser**

Der Steinwerder Hafen (südlicher Teil) weist aufgrund der jahrzehntelangen anthropogenen Vorbelastung (Hafennutzung) und Überprägung eine geringe Naturnähe auf. Die Umweltverträglichkeitsstudie weist das Oberflächenwasser im Vorhabensgebiet als geringwertig aus.

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen des Oberflächenwassers durch Schadstoffimmissionen infolge von Bautätigkeiten, Verkehr und Transport kommen. Diese halten sich allerdings innerhalb der immissionsschutzrechtlich vorgeschriebenen Werte.

Die im Zuge der Baufeldfreimachung vorgenommene baubedingte Entfernung der Dalben, Anleger und der Kaiplatte führt im Hafenbecken zur Aufwirbelung von Sediment mit daraus resultierender erhöhter Trübung und kann potenziell zu einer Resuspension von Schadstoffen führen.

Eine weitere baubedingte Sedimentverwirbelung mit erhöhter Trübung und potenzieller Schadstoffmobilisation tritt während der Entnahme von Schlick aus dem Bereich des

Hafenbeckens auf. Aufgrund des Einsatzes schonender Baggertechnologie (geeigneter Greifer, GPS-unterstützte Aushubsteuerung), der Errichtung der Überlaufschwelle zur Strömungsberuhigung und der Bereithaltung von Ölsperren im Bedarfsfall werden die Auswirkungen auf das Oberflächengewässer minimiert. Im weiteren Verlauf der Maßnahme wird Füllmaterial verrieselt, verklappt und verspült. Auch bei diesen Einbaumethoden wird Sediment baubedingt in Suspension gebracht, wodurch es potenziell zu Schadstoffausträgen in den angrenzenden Nordteil des Steinwerder Hafens kommen kann. Eine Minimierung des Austrages von Trüb- und Schadstoffen wird durch die bereits in der technischen Planung berücksichtigten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erreicht (Verwendung immissionsschonender Einbaumethoden, Errichten einer Überlaufschwelle, Verspülen über langes Einlaufgerinne, geringe Trübstoffanteile im Füllboden, geringe Tagesleistung, Festlegung von Grenzwerten insbesondere für das Eluat).

Mit zunehmender Auflast durch den Überschüttkörper wird das im Schlick vorhandene Porenwasser baubedingt ausgepresst. Dabei wird zu Beginn der Verfüllung das Porenwasser aus den oberflächennahen Schlicken mit den größten Wassergehalten zunächst v. a. in das Oberflächenwasser entlassen, wo im Hafenwasser eine starke Verdünnung erfolgt. Bei fortschreitender Belastung wird das Porenwasser zunehmend auch in die liegenden Sande verpresst.

Anlagebedingt kommt es durch die Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens zu einem Verlust von Wasserfläche in einer Größenordnung von ca. 37.200 m². Infolge der Umsetzung des Vorhabens ergeben sich indessen auch Positivwirkungen. Zum einen wird durch die Entnahme hoch belasteten Schlicks eine Ausbreitung der darin befindlichen Schadstoffe unterbunden, zum anderen kommt es durch die Verfüllung zu einer Überdeckung des im Hafenbecken verbleibenden Sedimentes, d.h. die Schadstoffe werden somit dem Nahrungs- und Stoffkreislauf entzogen.

2.2.1.6 Auswirkungen auf Luft und Klima

Der Steinwerder Hafen ist als „Gewässerklimatop“ einzustufen, welches mit Kaltluftproduktion und als Leitbahn für Luftströmungen einen klimatischen Ausgleichsraum für die bebauten Hafenbereiche darstellt. Gewässerklimatope haben grundsätzlich eine sehr hohe Bedeutung für den Naturhaushalt. Die Ausgleichsfunktion wirkt vorrangig bei windschwachen Wetterlagen, bei denen sich in der bodennahen Luftschicht mikroklimatische Effekte ausbilden. Hingegen führen bei stärkeren Winden fremdartige Luftmassen im Regelfall zu einer guten Luftdurchmischung. Insgesamt wird dem Gewässerklimatopgefüge des Hafenbeckens eine hohe Bedeutung für das Lokalklima beigemessen. Es kann seine lufthygienische Funktion jedoch nur dann erhalten, wenn sein Charakter nicht verändert wird. Es weist somit eine hohe Empfindlichkeit gegenüber die Struktur verändernden Eingriffen auf.

Die lufthygienische Ausgangssituation im Bereich des Vorhabensgebietes ist als gut anzusehen, da der relativ offene industriell/gewerbliche Bestand einer guten Durchlüftung unterliegt und durch die nahe Lage zum Steinwerder Hafen ein Luftaustausch begünstigt wird. Schadstoffmessungen an der ca. 1 km entfernt gelegenen Messstation Wilhelmsburg zeigen Werte, die sich konstant im unkritischen Bereich bewegen.

Gleichwohl kommt es baubedingt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Baufahrzeuge, wobei die gesetzlichen Vorschriften für Schadstoffemissionen eingehalten werden. Anlagebedingt gehen durch die Verfüllung des Hafenbeckens ca. 37.200 m² Wasserfläche verloren.

2.2.1.7 Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Der Untersuchungsraum befindet sich im Landschaftsraum Hafen. Prägend für diesen Raum sind Industrie-, Gewerbe- und Hafenanlagen mit großflächiger Bebauung (Lagerhallen, andere Gebäudekomplexe, Krane, Flächen für Stückgut- und Containerumschlag, infrastrukturelle Anlagen, wie Straßen, Schienen). Die ursprüngliche naturräumliche Ausstattung und Charakteristik des Gebietes (Marschlandschaft mit Gewässerarmen) ist durch Aufschüttungen, künstliche Uferbefestigungen, Industrie- und Hafenanlagen vollständig verändert worden. Das Gebiet ist als „Hafenlandschaft“ mit typischen Elementen (Schiffe, Krane, Schuppen, Lagerflächen, Hafenbecken) ausgestattet. Die Wirkung dieses Landschaftsraumes kann in die Erlebbarkeit von außen und die Erlebbarkeit von innen unterteilt werden. Für die Freie und Hansestadt Hamburg ist der Hafen charakteristisch, der vom Südrand der Altstadt aus ein eindrucksvolles Bild darstellt. Die innere Erlebbarkeit ist durch den eingeschränkten Zutritt der überwiegend als Betriebsgelände ausgewiesenen Bereiche geringwertig. (Anlagebedingte) Veränderungen des Landschaftsbildes realisieren sich durch den Verlust von Wasserfläche und durch die Errichtung von ca. 40 m Hochwasserschutzwand mit einer Höhe von ca. 2,5 m.

2.2.1.8 Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum befinden sich mehrere Kulturdenkmäler, welche zum Zeitpunkt der Antragstellung zwar nicht nach damals geltendem Denkmalschutzgesetz geschützt waren, aber als schutzwürdig erkannt wurden. Dabei handelt es sich zum einen um historische Hafenbestandteile (historische Vorsetze aus Holz mit älteren Dalben) am südlichen Westufer des Hafens, deren aktueller Zustand jedoch nicht genau bekannt ist. Zum anderen befinden sich im Untersuchungsraum als schutzwürdig erkannte Gebäude (Werkhalle, Verwaltungsgebäude). Als Sachgüter wurden fünf Förderbrunnen zur Brauchwassergewinnung nordwestlich des Vorhabensgebietes betrachtet. Insgesamt ist insoweit festzuhalten: Anlagebedingt kommt es zum Verlust bzw. zur Überdeckung von nach damaligem Recht als schutzwürdig erkannten Bestandteilen des Steinwerder Hafens (historische Vorsetze aus Holz mit älteren Dalben). Die Planfeststellungsbehörde

wendet bei Beschlussfassung das nach Antragstellung novellierte Denkmalschutzgesetz[20] an

2.2.1.9 Minderungsmaßnahmen

Die nachfolgenden unterschiedlichen Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (Minderungsmaßnahmen gem. § 6 Abs. 3 Nr. 2 UVPG) sind Gegenstand des Vorhabens:

- überwiegender Verbleib der örtlich vorhandenen alten Ufersicherungskonstruktionen im Boden: Hierdurch sollen Auswirkungen auf das Grundwasser infolge neuer Wegsamkeiten nach Entfernung der Baulichkeiten vermieden werden, gleichfalls dient die Maßnahme der Vermeidung von Auswirkungen auf den Betrieb der Anlieger infolge Erschütterungen während des Rückbaus bzw. anfallender Leitungsverlegungen),

- Einsatz von Baggern mit GPS-unterstützter Aushubsteuerung und geeignetem Greifer zur Minimierung der Schlickverdriftung und -verwirbelung bei der Schlickentnahme,

- Errichtung einer Überlaufschwelle zur Strömungsberuhigung und Vorbeugung von Resuspension der im Absinkprozess befindlichen Feststoffe,

- Entnahme von hochbelastetem Schlick (Entnahme von potenziellen Schadstoffquellen „hot spots“ für den Hauptgrundwasserleiter),

- bedarfsweiser Einsatz z.B. von Ölsperren zur Minimierung des Verdriftens von Schad- und Trübstoffen,

- Wahl der Einbauverfahren zur Verminderung von Sedimentaufwirbelung (Verrieselung auf Schlickschichten, Verklappen, Verspülen mit geringer Tagesleistung (geringe Transportwassermenge), Herstellung eines möglichst langen Einlaufgerinnesfeldes zur Absetzung von Feinstmaterial),

- Halbierung der Einspül-, Verklapp- oder Verrieselungsmenge bei Sauerstoffgehaltenin der Elbe von 4 mg/l (Tagesminima an der Station Seemannshöft Wassergütemessnetz), wenn durch das gleichfalls vorgesehene Monitoring zusätzliche Auswirkungen durch Aktivitäten der Baustelle nachgewiesen werden, Beendigung des Ver-

[20] Denkmalschutzgesetz – DSchG – vom 05. April 2013 (HmbGVBl. S. 142)

rieselns/Verklappens/Verspülens bei Sauerstoffgehalten in der Elbe von 3 mg/l an der Station Seemannshöft (Tagesminima) zur Vermeidung von Sauerstoffmangelsituationen, wobei die UVS von einem Fischsterben ab Sauerstoffgehalt von 3 mg/l ausgeht),

- Festlegung der in Abschnitt 7 des Sondergutachtens Boden und Wasser genannten Orientierungswerte für Schadstoffgehalte für eingebrachten Füllboden,

- Sicherstellung der Einhaltung der festgelegten Orientierungswerte im zu verwertenden Boden durch eine qualifizierte Aushubbegleitung,

- Weiterhin wird als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme die in der Vorhabensbeschreibung und im Sondergutachten Boden und Wasser genannte Versiegelung der Fläche bei der nachfolgenden Nutzung berücksichtigt sowie die Maßgabe, dass keine Versickerung von Niederschlags- oder sonstigen auf der Fläche anfallenden Wässern im Bereich der Verfüllung stattfindet; beides wirkt sich positiv auf die Qualität des Grundwassers aus (die Versiegelung stellt sich insoweit allerdings als nachteilige Wechselwirkung für das Schutzgut Boden dar).

Darüber hinaus basiert der festgestellte Plan auf folgenden allgemeinen Maßnahmen:

- optimierte, zügige Baudurchführung,

- Einsatz schadstoff- und lärmarmer Baugeräte,

Aus Gründen des Artenschutzes folgt darüber hinaus die

- Abdeckung potenziell attraktiver Brutstandorte (Uferbefestigungen, Dalben) vor der Brutsaison zur Verhinderung der Ansiedlung von Brutvögeln zur Vermeidung von Tötungstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG (Vermeidung von Verlusten von Nestern, Eiern oder Jungvögeln).

Für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ergibt sich folgende Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahme:

- Sicherung und wissenschaftliche Dokumentation der historischen Vorsetze aus Holz mit älteren Dalben entsprechend den Vorgaben des Denkmalschutzamtes vor Beginn der Baumaßnahme.

2.2.1.10 Wechselwirkungen

Relevante Wechselwirkungen zu anderen Schutzgütern wurden - soweit dies der Übersichtlichkeit diente - bereits bei der Darstellung zum jeweiligen Schutzgut berücksichtigt. Die Umweltverträglichkeitsstudie setzt sich darüber hinaus auch mit den grundsätzlichen Wechselwirkungen zwischen den angesprochenen Schutzgütern auseinander. So ist das Teilschutzgut Pflanzen abhängig von abiotischen Standorteigenschaften, die Tierwelt wiederum von der biotischen und abiotischen Lebensraumausstattung. Das Schutzgut Boden wiederum weist Wechselwirkungen auf zu Biotopen und Pflanzengesellschaften ebenso wie zum Schutzgut Tiere (Bodentiere). Wechselwirkungen bestehen weiter zum Schutzgut Wasser, dabei insbesondere zum Teilschutzgut Grundwasser. Schließlich bestehen umgekehrt auch Abhängigkeiten der ökologischen Bodeneigenschaften etwa zu wasserhaushaltlichen und klimatischen Verhältnissen. Das Teilschutzgut Grundwasser wiederum weist über die bereits dargestellten Zusammenhänge auch Wechselwirkungen auf zum Teilschutzgut Oberflächenwasser, zum Schutzgut Pflanzen und Tiere (Biotope und Tierlebensgemeinschaften). Letzteres gilt - insbesondere in der Bewertung des Lebensraumes – auch für das Teilschutzgut Oberflächenwasser. Von den Schutzgütern Luft und Klima aus bestehen Wechselwirkungen zum Schutzgut Mensch, insbesondere aber auch zu den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und Wasser. Vom Schutzgut Landschaft schließlich bestehen Abhängigkeiten zu den Schutzgütern Tiere und Pflanzen sowie Wasser (Oberflächenwasser).

Zu beleuchten sind Wechselwirkungen darüber hinaus auch vor einem anderen Hintergrund. So wird zu den Wechselwirkungen in der Verwaltungsvorschrift zum UVPG[21] ausgeführt: "Wechselwirkungen zwischen den Umweltgütern im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG können unter anderem durch bestimmte Schutzmaßnahmen verursacht werden, die zu Problemverschiebungen führen." Gemeint ist damit ein Wechsel bei den Auswirkungen eines Vorhabens. Dies gilt insbesondere für Vorhaben, deren Ziel vorrangig dem Schutz oder der Verbesserung eines der Umweltfaktoren dient, wie bestimmte Vorhaben nach Wasserrecht (z.B. Bau einer Abwasserbehandlungsanlage). Hierbei ist es häufig so, dass das Ziel, das eine Umweltmedium zu schützen, nur auf Kosten anderer Schutzgüter erreicht werden kann.

Das UVPG verbietet derartige Wechselwirkungen nicht, sondern setzt sie als gegeben voraus. Bei der Bewertung der Wechselwirkungen ist deshalb nach dem Optimierungsgrundsatz zu verfahren, nach dem ein Schutzgut nicht gedankenlos einem anderen geopfert werden darf. Es ist vielmehr ein verhältnismäßiger Ausgleich im Rahmen einer nachvollziehbaren Abwägung zwischen den betroffenen Umweltgütern herzustellen. Da das Ziel des Vorhabens nicht der Schutz oder die Verbesserung eines bestimmten

---

[21] Siehe Ziffer 1.3.2 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG vom 18.09.1995 (Gemeinsames Ministerialblatt, Nr. 32 vom 29.09.1995, Seite 669 ff.).

Umweltfaktors ist, entfallen diese in der Verwaltungsvorschrift zum UVPG beschriebenen Wechselwirkungen weitgehend.

2.2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen

Im Folgenden werden nur diejenigen Schutzgüter angesprochen, die von Auswirkungen der planfestgestellten Maßnahme betroffen sind.

2.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch können – sowohl bau- als auch betriebsbedingt - angesichts der erwarteten Immissionen an den für das Schutzgut maßgeblichen Immissionsorten ausgeschlossen werden.

2.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen

- **Tiere**

Mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Teilschutzgut Tiere ist ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie nicht zu rechnen. Dies gilt sowohl für baubedingte wie auch für betriebsbedingte Auswirkungen. Zwar können im Zuge der Verfüllung während der Bauphase Trüb- und Schadstoffe in angrenzende Gewässerlebensräume ausgetragen werden. Durch die temporäre Wirkung sowie die bereits in der technischen Planung berücksichtigten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (schonende Baggertechnologie, Überlaufschwelle, Bereithaltung von Ölsperren für den Bedarfsfall, Maßnahmen zur Vermeidung von Sauerstoffmangelsituationen in der Elbe etc) können die Beeinträchtigungen von vornherein auf ein Minimum reduziert werden. Beeinträchtigungen von Gewässer- und Landlebensräumen durch Emissionen von Schall und Schadstoffen schätzt das Gutachten als gering bis vernachlässigbar ein, da die Emissionen von Schadstoffen die gesetzlich vorgeschriebenen Werte nicht übersteigen und die Schallbelastungen sich im Rahmen der Vorbelastungen bewegen. Trotz der geringen Bedeutung des Vorhabensgebietes als Brutvogellebensraum kann eine Beeinträchtigung von Brutvögeln (potenzielle Verluste von Nestern, Eiern, Jungvögeln) durch die Baufeldfreimachung mit Entfernung des Deckwerkes im Uferbereich, der Dalben etc. nicht ausgeschlossen werden. Mit dem Abdecken von potenziellen Brutstandorten (Dalben, Uferbefestigung) unmittelbar vor Beginn der Brutsaison vor der Baufeldfreimachung wird allerdings auch eine solche potentielle Beeinträchtigung vermieden.

Durch die baubedingte Entfernung der Dalben, des Deckwerkes etc. kommt es zu Verlusten von potenziellen Brutstandorten. So brütete 2009 ein Sturmmöwenpaar auf einer Dalbe im Hafenbecken. Das Vorhaben führt zwar zur Entfernung der Dalben. Da aber noch genügend weitere potenzielle Brutstandorte im Hafengebiet (andere Dalben, Gebäudedächer, etc.) als Ausweichmöglichkeiten für die Sturmmöwe zur Verfügung stehen, sieht das Gutachten die entstehende Beeinträchtigung als gering an.

Anlagebedingt, d.h. durch die Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Wasserfläche in einer Größenordnung von ca. 37.200 m² und infolgedessen zu einem dauerhaften Verlust von Gewässerlebensraum für Fische, Makrozoobenthos und Zooplankton. Weiterhin kommt es durch den dauerhaften Verlust von Wasserfläche zur Beeinträchtigung von Jagdrevieren von Fledermäusen. Da die Wasserfläche des Hafenbeckens stark anthropogen überprägt ist und sich von den umgebenden Wasserflächen nicht durch besonderen Strukturreichtum auszeichnet, ist die Beeinträchtigung nachvollziehbar von der Umweltverträglichkeitsstudie als gering eingestuft. Durch die Beanspruchung von landseitigen Flächen Pfähle und HWS-Wand ist keine Beeinträchtigung von landseitig potenziell vorhandenen Nistplätzen gefährdeter Brutvögel gegeben. Diese Standorte liegen vorrangig abseits der vorhabensbedingten Wirkräume.

- **Pflanzen**

Baubedingt können Trüb- und Schadstoffe in angrenzende Hafenbeckenbereiche ausgetragen werden und das Phytoplankton beeinträchtigen. Durch die temporäre Wirkung

sowie die bereits in der technischen Planung berücksichtigten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (schonende Baggertechnologie, Überlaufschwelle, Bereithaltung von Ölsperren für den Bedarfsfall) können die Beeinträchtigungen auf ein Minimum reduziert werden.

Anlagebedingt kommt es durch die Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens zu einem Verlust von Wasserfläche in einer Größenordnung von ca. 37.200 m² und somit zu einem Verlust von Lebensraum für Phytoplankton. Uferböschung und Vegetation allerdings sind geringwertig. Auch der Wert des Hafenbeckens ist insgesamt als für das Schutzgut gering, als Lebensraum für Phytoplankton allerdings mittelwertig. Insgesamt sind die Auswirkungen der anlagebedingten Verfüllung geringer bis mittlerer Art.

2.2.2.3 Auswirkungen auf die biologische Vielfalt

Mit erheblichen nachteiligen, auf Bau, Anlage oder Betrieb beruhenden Auswirkungen auf das Schutzgut der biologischen Vielfalt ist nicht zu rechnen. Das Merkmal der genetischen Vielfalt ist durch das Vorhaben nicht betroffen. Ebenso verhält es sich mit Blick auf das Merkmal der Artenvielfalt. Eine Beeinträchtigung der nachhaltigen Nutzung von Artenpopulationen durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden, da im Untersuchungsraum keine ausschließliche Nutzung bestimmter Artenpopulationen von Pflanzen und Tieren erfolgt und die nachhaltige Nutzung von Artenpopulationen nicht beeinträchtigt ist. Durch das Vorhaben kommt es zwar zum Verlust des Hafenbeckens als Lebensraum für Zooplankton, Fische und Makrozoobenthos. Hierdurch ist ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie aber kein Verlust von Artenpopulationen der genannten Arten oder Tiergruppen zu erwarten. Auch in Hinblick auf die Ökosystemvielfalt ist mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen nicht zu rechnen: Das Vorhaben führt zwar zum Verlust von Teilflächen geringwertiger Biotoptypen, es hat jedoch keinen Totalverlust der betroffenen Ökosysteme oder Landnutzungsarten zur Folge. Auch eine

zerstörerische oder nicht nachhaltige Landnutzung wird durch das Vorhaben nicht hervorgerufen.

2.2.2.4 Auswirkungen auf den Boden

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Umweltschutzgut Boden gehen mit der Teilverfüllung des Steinwerder Hafens nicht einher. Baubedingte Auswirkungen durch die Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen beschränken sich auf bereits versiegelte Flächen. Im Übrigen werden gesetzliche Bestimmungen des Immissionsschutzrechts eingehalten, sodass schädliche Umwelteinwirkungen auch insoweit nicht zu besorgen sind. Auch das Einbringen der Ortbetonrammpfähle beschränkt sich auf bereits versiegelte Flächen. Anlagebedingt kommt es zwar – unter entsprechender Neuversiegelung - zu einem Flächenverlust von ca. 37.200 m² Unterwasserboden und ca. 1.315 m² befestigter Uferbereiche. Dabei handelt es sich indessen ausweislich der Studie um einen kleinräumigen Verlust geringwertiger Böden, der seinerseits nicht zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut führt.

2.2.2.5 Auswirkungen auf das Wasser

Mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ist nicht zu rechnen.

- Grundwasser

Baubedingt kommt es – wie dargestellt - anlässlich der Verfüllung des Hafenbeckens zu einer Komprimierung der unterlagernden Schlicke, aus denen das darin enthaltene Porenwasser ausgepresst wird. Chemische Analysen des Porenwassers ergaben ausweislich der UVS allerdings keine Auffälligkeiten. Eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist insoweit nicht zu befürchten.

Während der Vorbelastungsphase können aus dem Füllmaterial mit geringer Schadstoffbelastung Schadstoffe aus ausgewaschen werden und durch Versickerung ins Grundwasser gelangen. Diese potenzielle Beeinträchtigung des Grundwassers erachtet die Umweltverträglichkeitsstudie als gering, da beim Aushub durch eine qualifizierte Aushubbegleitung sichergestellt wird, dass entsprechend festgelegte Grenzwerte (Feststoff und Eluat) im zu verwertenden Boden eingehalten werden und somit der potenzielle Schadstoffaustrag minimiert wird.

Weiterhin tritt in der Phase der Hinterfüllung der neu zu errichtenden Spundwand eine Verdrängung des verbliebenen Oberflächenwassers auf. Aufgrund des dann geschlossenen Hafenbeckens strömt dieses Wasser in das Grundwasser ab und kann somit po-

tenziell darin gelöste Schadstoffe in das Grundwasser eintragen. Mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen ist auch insoweit nicht zu rechnen, da zum einen die Wassermengen gering sind und zum anderen bereits die Planung die Einhaltung der Grenzwerte für Belastungen des Füllbodens berücksichtigt.

Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Schadstoffimmissionen infolge von Bautätigkeiten, Verkehr und Transport können als gering bis vernachlässigbar eingeschätzt werden, da die Emissionen von Schadstoffen die gesetzlich vorgeschriebenen Werte nicht übersteigen.

Anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu verzeichnen, da sowohl das dann verfüllte Hafenbecken als auch die Flächeninanspruchnahme der ca. 40 m Hochwasserschutzwand für die Grundwasserneubildung keine Bedeutung haben.

Für das Grundwasser ergeben sich durch die Maßnahme ebenso Positivwirkungen. Eine Durchsickerung der überlagernden Sedimente durch Oberflächenwasser, die eine potenzielle Schadstoffmobilisation (Einträge in das Grundwasser) zur Folge haben kann, wird durch die Verfüllung und Versiegelung der neuen Nutzfläche vermieden. Die nachteilige Wechselwirkung für das Schutzgut Boden ist angesichts des positiven Effekts in Kauf zu nehmen.

- Oberflächenwasser

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen des Oberflächenwassers durch Schadstoffimmissionen infolge von Bautätigkeiten, Verkehr und Transport kommen. Diese halten sich allerdings innerhalb der immissionsschutzrechtlich vorgeschriebenen Werte, sodass mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen insoweit nicht zu rechnen ist.

Die im Zuge der Baufeldfreimachung vorgenommene baubedingte Entfernung der Dalben, Anleger und der Kaiplatte führt im Hafenbecken zur Aufwirbelung von Sedi-ment mit daraus resultierender erhöhter Trübung und kann potenziell zu einer Resuspension von Schadstoffen führen. Da der Vorgang in einem vergleichsweise kurzen Zeitraum von ca. 13 Wochen stattfindet und die Anlegekonstruktionen nacheinander entfernt werden, ist die Beeinträchtigung des Oberflächenwassers als gering einzustufen.

Eine weitere baubedingte Sedimentverwirbelung mit erhöhter Trübung und potenzieller Schadstoffmobilisation tritt während der Entnahme von Schlick aus dem Bereich des Hafenbeckens auf. Aufgrund des Einsatzes schonender Baggertechnologie (geeigneter Greifer, GPS-unterstützte Aushubsteuerung), der Errichtung der Überlaufschwelle zur Strömungsberuhigung und der Bereithaltung von Ölsperren im Bedarfsfall werden die Auswirkungen auf das Oberflächengewässer minimiert. Im weiteren Verlauf der Maßnahme wird Füllmaterial verrieselt, verklappt und verspült. Auch bei diesen Einbaume-

thoden wird Sediment baubedingt in Suspension gebracht, wodurch es potenziell zu Schadstoffausträgen in den angrenzenden Nordteil des Steinwerder Hafens kommen kann. Eine Minimierung des Austrages von Trüb- und Schadstoffen wird durch die bereits in der technischen Planung berücksichtigten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen erreicht (Verwendung immissionsschonender Einbaumethoden, Errichten einer Überlaufschwelle, Verspülen über langes Einlaufgerinne, geringe Trübstoffanteile im Füllboden, geringe Tagesleistung, Festlegung von Grenzwerten insbesondere für das Eluat). Bei Umsetzung der von der Ausgangsplanung erfassten Minderungsmaßnahmen ist mit erheblichen Nachteilen für das Schutzgut nicht zu rechnen.

Mit zunehmender Auflast durch den Überschüttkörper wird das im Schlick vorhandene Porenwasser baubedingt ausgepresst. Dabei wird zu Beginn der Verfüllung das Porenwasser aus den oberflächennahen Schlicken mit den größten Wassergehalten zunächst v. a. in das Oberflächenwasser entlassen, wo im Hafenwasser eine starke Verdünnung erfolgt. Bei fortschreitender Belastung wird das Porenwasser zunehmend auch in die

liegenden Sande verpresst. Allerdings stellte sich das Porenwasser im Rahmen chemischer Untersuchungen als unauffällig dar, sodass mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut auch insoweit nicht gerechnet wird.

Anlagebedingt kommt es durch die Verfüllung des südlichen Teils des Steinwerder Hafens zu einem Verlust von Wasserfläche in einer Größenordnung von ca. 37.200 m². Das Gutachten spricht insoweit allerdings von einem kleinräumigen Verlust geringwertiger Wasserflächen.

Infolge der Umsetzung des Vorhabens ergeben sich indessen auch Positivwirkungen. Zum einen wird durch die Entnahme hoch belasteten Schlicks eine Ausbreitung der darin befindlichen Schadstoffe unterbunden, zum anderen kommt es durch die Verfüllung zu einer Überdeckung des im Hafenbecken verbleibenden Sedimentes, d.h. die Schadstoffe werden somit dem Nahrungs- und Stoffkreislauf entzogen.

2.2.2.6 Auswirkungen auf Luft und Klima

Zwar kommt es baubedingt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen durch Baufahrzeuge. Die gesetzlichen Vorschriften für Schadstoffemissionen werden dabei eingehalten. Die verbleibende geringfügige, temporäre Verschlechterung der Luftqualität ist ausweislich der Umweltverträglichkeitsstudie aufgrund der guten Durchlüftung im Vorhabensbereich zu vernachlässigen. Der anlagebedingte Verlust von 37.200 m² Wasserfläche wird von seinen Auswirkungen auf Luft und Lokalklima im mittleren Bereich angesiedelt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut jedenfalls sind nicht zu besorgen.

2.2.2.7 Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Die anlagebedingte Veränderung des Landschaftsbildes durch den Verlust von Wasserfläche und durch die Errichtung von ca. 40 m Hochwasserschutzwand mit einer Höhe von ca. 2,5 m über Gelände beurteilt die Umweltverträglichkeitsstudie als geringfügig, da der Charakter der „Hafenlandschaft“ dadurch keine erhebliche Veränderung erfährt. Die innere Erlebbarkeit ist ohnehin stark eingeschränkt. Baubedingte Veränderungen sind hier von vornherein zu vernachlässigen. Insgesamt ist festzuhalten, dass sich eine erhebliche Beeinträchtigung des hafentypischen Landschaftsbildes nicht ergibt.

2.2.2.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut ist nicht zu rechnen. Gleichwohl sind die früheren „erkannten Denkmäler“, die nach dem nunmehr geltenden „ipsa-lege“-Prinzip Gegenstand des Denkmalschutzes sind, von Gesetzes wegen zu dokumentieren (§ 7 Abs. 5 DSchG i.V. mit § 9 DSchG). Die entsprechende Genehmigung nach § 9 Abs. 1 DSchG wird ist von vorliegendem Planfeststellungsbeschluss umfasst (§ 75 Abs. 1 S. 1, 2. HS). Die fachlich kompetente Denkmalschutzbehörde tritt dem Vorhaben nicht entgegen, verlangt indessen die – bereits in der UVS des Vorhabensträgers vorgesehene – Dokumentation der Denkmäler im Vorhabensgebiet sowie die Hinterlegung der Dokumentation im Denkmalschutzamt. Dies ist Gegenstand einer entsprechenden Nebenbestimmung.

2.2.3 Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsstudie und zur Betroffenheit von Schutzgütern

Zum Schutzgut Tiere und Pflanzen wandte die Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg ein, dass aufgrund bereits herrschender kritischer Sauerstoffmangelsituationen im Hafengebiet in den Sommermonaten als Vermeidungsmaßnahme die verrieselte/verklappte/eingespülte Sandmenge beim Unterschreiten von Sauerstoffgehalten von 6 mg/l O_2 am Messort Seemannshöft in Anlehnung an den Grenzwert des Wärmelastplans reduziert und ab 4 mg/l O_2 das Verrieseln/Verklappen/Verspülen eingestellt werden solle, da Werte ab 3 mg/l O_2 für Fische bereits tödlich seien.

Der Einwendung war nicht zu folgen. Wie bereits dargestellt, berücksichtigt der Antrag bereits mögliche Sauerstoffmangelsituationen. Hieraus folgt eine entsprechende Minderungsmaßnahme, die sowohl aus Sicht des Gutachtens als auch der fachlich zuständigen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Beeinträchtigungen von vornherein auf ein Minimum reduziert. Es ist in der Einwendung nicht dargetan, warum weitere als die dem Antrag zugrundeliegenden Maßnahmen erforderlich sein sollen, um Sauerstoffmangelsituationen entgegenzuwirken. Angesichts des ins Detail gehenden Vortrags in den Antragsunterlagen wäre dies allerdings erforderlich gewesen, um schließlich zu weitergehenden Minderungsmaßnahmen zu gelangen.

2.3 Gebietsschutz nach der FFH-Richtlinie[22]

2.3.1 FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung

Erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne der FFH-Richtlinie auf Schutzgebiete des Netz „Natura 2000“ sind durch das Vorhaben nicht zu befürchten. Dies kann gemäß § 34 BNatSchG bereits auf der Grundlage der FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung ausgeschlossen werden.

Zunächst wird das zugelassene Vorhaben im Bereich eines ausgewiesenen Schutzgebiets verwirklicht, so dass direkte Auswirkungen ausgeschlossen sind.

Vermittelt über die Elbe bzw. das Tidegeschehen besteht jedoch eine Verbindung zwischen dem für das zur Vorhabensumsetzung in Aussicht genommene Gebiet und mehreren Natura-2000-Gebieten, die Gegenstand der vom Gutachterbüro Umweltplan erstellen Voruntersuchung waren.

Dies betrifft folgende Schutzgebiete:

- Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen (DE 2323-392)
- Unterelbe (DE 2018-331)
- Mühlenberger Loch/Neßsand (DE 2424-302)
- Rapfenschutzgebiet Hamburger Stromelbe (DE 2424-303)
- Heuckenlock/Schweenssand (DE 2526-302)
- Hamburger Unterelbe (DE 2526-305)
- Elbe zwischen Geesthacht und Hamburg (DE 2526-332)

Da insoweit indirekte Auswirkungen möglich sind, hat der Vorhabensträger dem Antrag ein entsprechendes Fachgutachten beigegeben, das der Planfeststellungsbehörde eine FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung ermöglichen soll. Gegenstand der Prüfung ist, ob durch das Vorhaben die Möglichkeit besteht, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen kommen kann. Beeinträchtigung meint in diesem Zusammenhang eine negative Veränderung des Gebietes gemessen an den Erhaltungszielen bzw. dem Schutzzweck. Eine Beeinträchtigung ist erheblich, wenn die Möglichkeit besteht, dass das Gebiet - gemessen an den konkreten Erhaltungszielen - nicht nur unwesentlich beeinträchtigt werden kann. Dabei gilt im Grundsatz, dass eine erhebliche Beeinträchti-

[22] Richtlinie 92/43/ EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, kurz: FFH-Richtlinie

gung umso eher angenommen werden muss, je störungsanfälliger das Habitat oder die Art ist, die für die Aufnahme des Gebietes in das Netz „Natura 2000“ maßgeblich war.

Eine ausführliche FFH-Verträglichkeitsprüfug ist nach § 34 BNatSchG nur dann durchzuführen, wenn durch das Vorhaben überhaupt die Möglichkeit besteht, dass ein Schutzgebiet erheblich beeinträchtigt werden könnte. Dies ist nach den Ergebnissen der gutachterlichen Betrachtung jedoch nicht der Fall.

Als relevante Lebensräume und Arten wurden seitens des Gutachtes Gewässerlebensräume identifiziert sowie geschützte Fischarten, die sich in der Tideelbe reproduzieren (Rapfen, Finte) bzw. die Tideelbe als Wanderkorridor zwischen den marinen Lebensräumen und limnischen Laichhabitaten nutzen (Meer- und Flussneunauge, Schnäpel, Lachs).

Im Ergebnis der Verträglichkeitsvoruntersuchung konnte die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Erhaltungszielen der Schutzgebiete ausgeschlossen werden. Dabei wurden verschiedene vom Gutachterbüro Umweltplan als relevant eingestufte Wirkprozesse im Einzelnen geprüft:

- Flächen- und Funktionsverlust von Gewässerlebensraum,
- Beeinträchtigung durch Schadstofffreisetzung, Trübung und Sauerstoffzehrung,
- Scheuch- und Vergrämungswirkungen, Veränderung der Raumnutzung.

Im Ergebnis konnte durch den Gutachter festgestellt werden, dass vom Vorhaben auf die betrachteten Schutzgebiete keine feststellbaren Wirkungen ausgehen.

Vor diesem Hintergrund konnte auch eine Betrachtung der summativen Wirkungen, d.h. der Vorhabenswirkungen unter Einbezug anderer Pläne und Projekte hier unterbleiben. Da das Vorhaben zu keinerlei Beeinträchtigungen der Schutzgebiete führt, also keine mitwirkenden Beitrag zu einer Verschlechterung leistet, können relevante Kumulationseffekte mit anderen Plänen und Projekte ausgeschlossen werden.

Im Ergebnis ist daher das Vorhaben nicht geeignet, benachbarte Natura 2000-Schutzgebiete zu beeinträchtigen, so dass erhebliche Beeinträchtigungen dieser Gebiete bereits ohne Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung sicher ausgeschlossen werden können.

2.3.2 Einwendungen und Stellungnahmen zur FFH-Verträglichkeit

Zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorschriften des FFH-Gebietsschutzes wurden keine Einwendungen erhoben.

Seitens der für den Naturschutz zuständigen Fachbehörde wurden die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung ausdrücklich geteilt.

2.4 Artenschutz

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses war eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen, die durch das Gutachterbüro Umweltplan erstellt wurde.

Die Artenschutzbetrachtung sieht unterschiedliche Minderungs- und CEF-Maßnahmen vor, die im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt werden. Bei der Verwirklichung baulicher Vorhaben sind nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für besonders oder streng geschützte Tier- und Pflanzenarten sog. Zugriffsverbote zu beachten.

Danach ist es

„verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,

3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,

4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu

zerstören.“

Für diese Zugriffsverbote sind nach § 44 Abs. 5 BNatSchG folgende Besonderheiten bzw. Einschränkungen zu berücksichtigen:

„Für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/ 43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.“

Im Ergebnis wurde durch den Gutachter festgestellt, dass die Schädigungs-, Störungs- und Tötungsverbote des § 44 Abs. 1 durch Umsetzung geeigneter Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen nicht erfüllt werden.

Dazu gehört zum Schutz von Brut- und Rastvögeln die Abdeckung potenziell attraktiver Brutstandorte (Uferbefestigungen, Dalben) vor der Brutsaison im Jahr von Bautätigkeiten zur Verhinderung der Ansiedlung von Brutvögeln.

Zum Schutz von Fischen ist vorgesehen, die Einbringung von Sedimenten in das Gewässer bei den Verfüllungsarbeiten in Abhängigkeit von Sauerstoffgehalten zu reduzieren bzw. einzustellen.

Die im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wurden im Rahmen einer entsprechenden Nebenbestimmung festgesetzt.

Zu Bereich des Artenschutzes wurden keine Einwendungen vorgebracht.

Seitens der für den Naturschutz zuständigen Fachbehörde wurden die Ergebnisse des Artenschutzfachbeitrags geteilt.

2.5 Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope

Zu einer Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope kommt es durch das Vorhaben nicht. Es wurden insoweit auch keine Einwendungen erhoben.

2.6 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der EG-Wasserrahmenrichtlinie

Das Vorhaben führt im Ergebnis nicht zu einer relevanten Verschlechterung im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie bzw. der Bestimmung der §§ 27 und 44 des WHG.

2.6.1 Oberflächenwasserkörper

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf biologische, hydromorphologische, physikalisch-chemische und chemische Qualitätskomponenten (QK) gemäß WRRL Anhang V, 1.2 lassen sich nach den Darstellungen zu den UVPG-Schutzgütern, die den ökologischen und chemischen Zustand von Wasserkörpern bestimmen, in der Umweltverträglichkeitsstudie sowie der darauf aufbauenden Umweltverträglichkeitsprüfung hinreichend auch für den hier zu betrachtenden Wasserkörper beurteilen. Damit sind die dort festgestellten Auswirkungen auch Grundlage für die Bewertung von Verschlechterungen nach den §§ 27, 44 WHG.

Biologische QK nach WRRL umfassen in Flüssen die Zusammensetzung, Abundanz und Biomasse der Gewässerflora sowie der benthischen und Fischfauna. Unterstützend werden für deren Bewertung hydromorphologische (Wasserhaushalt, Morphologie, Tidenregime) und chemisch-physikalische Komponenten (z.B. Temperatur, Salzgehalt, Sauerstoff, Nährstoffe) sowie spezifische Schadstoffe (u.a. Schwermetalle, Pestizide, Industriechemikalien) herangezogen. Die Zustandsbewertung von Fließgewässern nach WRRL erfolgt dabei unter Flächen- bzw. Längenbezug. Dies bedeutet, dass lokale oder kleinräumige Veränderungen in aller Regel nicht geeignet sind, die Zustandsklassen größerer Wasserkörper als Ganzes zu verschlechtern bzw. zu verbessern.

Im Übrigen werden vorübergehende bzw. kurz- bis mittelfristig andauernde Auswirkungen, wie sie z.B. in der Bauphase auftreten, in Übereinstimmung mit CIS (2006)[23] grundsätzlich nicht als Verschlechterungen gewertet, falls danach der Zustand oder das Potenzial des Wasserkörpers oder einzelner Abschnitte ohne zusätzliche Verbesserungsmaßnahmen wieder dem vorherigen Stand entsprechen.

Im Rahmen der Planfeststellung müssen für den Gewässerausbau die nach §§ 27 bis 31 WHG maßgebenden Bewirtschaftungsziele für Oberflächenwasserkörper berücksichtigt werden. Die §§ 27, 44 und 47 WHG setzen die EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) im Hinblick auf Oberflächengewässer sowie Grundwasser um und formulieren Bewirtschaftungsziele. Außerdem wurden für den ersten Bewirtschaftungszeitraum bis 2015 internationale (IKSE) und nationale (FGG Elbe) Bewirtschaftungspläne aufgestellt,

---

[23] CIS (Common Implementation Strategy) 2006. Gemeinsame Umsetzungsstrategie für die Wasserrahmenrichtlinie – Positionspapier. Ausnahmen von den Umweltzielen der WRRL zulässig für neue Änderungen oder neue nachhaltige Entwicklungstätigkeiten des Menschen (WRRL Art. 4 Abs. 7). Brüssel.

die die Wasserbewirtschaftung in der Flussgebietseinheit näher konkretisieren. Dabei ist festzustellen, dass die Bewirtschaftungsziele dem Ausbau von Terminals im Hafen nicht entgegen stehen, was sich auch darin zeigt, dass die Länder der FGE Elbe bei Ermittlung des guten ökologischen Potenzials grundsätzlich dem „Prager Ansatz“ gefolgt sind, der nur die Verbesserungsmaßnahmen betrachtet, die auch tatsächlich ein gutes Potenzial erreichen lassen, ohne die Nutzungen signifikant zu beeinträchtigen (vgl. BwP FGG Elbe, S. 60).

Das Vorhaben liegt vollständig in der Flussgebietseinheit (FGE) Elbe und betrifft hier den Oberflächenwasserkörper (OWK) Hamburger Hafen. Es ist nicht davon auszugehend, dass sich vorhabensbedingt Einflüsse auf anschließende Oberflächenwasserkörper ergeben werden. Der Oberflächenwasserkörper Hamburger Hafen erstreckt sich dabei von der Harburger Eisenbahnbrücke (Süderelbe), der Müggenburger Schleuse (Norderelbe) und dem Mühlenberger Loch[24].

FGG Elbe (2009, S. 23 ff. u. Karte 1.3) und IKSE (2009, S. 16/120 u. Karte 1.3) klassifizieren diesen Wasserkörper Hamburger Hafen derzeit[25] als „erheblich verändert“. Als erheblich veränderte Gewässer (HMWB - Heaviliy Modified Water Bodies) werden Gewässer eingestuft, die durch den Menschen in ihrem Wesen physikalisch erheblich verändert wurden und durch intensive und dauerhafte oder ggf. irreversible Nutzungen geprägt sind (Art. 2 Nr. 9 WRRL).

Die HMWB-Einstufung gründet dabei auf dem bestehenden hydromorphologischen Zustand, der insbesondere infolge der Vertiefung der Fahrrinne und den vorhandenen Hafenanlagen. Die erheblichen physikalischen Veränderungen des Wasserkörpers dienen dabei primär ihrer Nutzung durch Schifffahrt und Hafenwirtschaft. Sie führten dazu, dass der „gute ökologische Zustand“ verschiedener für die WRRL-relevante Qualitätskomponenten nicht erreicht wird und deshalb das „gute ökologische Potenzial“ anzustreben ist. Derzeit wird den allen Wasserkörpern der Tideelbe nur ein „mäßiges ökologisches Potenzial“ zugemessen (IKSE, 2009; FGG Elbe, 2009, 2010).

Dies entspricht auch den Bewertungen des Gutachters Umweltplan in der UVS[26], wonach gerade der vom Vorhaben betroffene Teil des Wasserkörpers, hier also der südliche Teil des Steinwerder Hafens, aufgrund der jahrzehntelangen anthropogenen Vorbelastung und Überprägung eine nur geringe Naturnähe bzw. Wertigkeit aufweist[27].

---

[24] Umweltverträglichkeitsstudie, S. 39.

[25] Die länderspezifischen Verfahren zur Ermittlung und Bewertung des Zustandes der Qualitätskomponenten gem. WRRL befinden sich teilweise noch in der Entwicklung.

[26] Umweltverträglichkeitsstudie, S. 39.

[27] Umweltverträglichkeitsstudie, S. 40.

Werden Gewässer nach § 28 WHG als „erheblich verändert“ eingestuft, sind sie nach § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass (1) eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und (2) ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu prüfen ist also, ob das Vorhaben mit den Zielen der WRRL, insbesondere dem o.g. Verschlechterungsverbot, vereinbar ist. Dabei ist dann von einer Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers auszugehen, wenn durch gewässererhebliche Maßnahmen der Zustand des Oberflächenwasserkörpers in eine schlechtere Zustandsklasse nach Anhang V der WRRL wechseln würde[28]. Bei einer systematischen Betrachtung der WRRL fällt auf, dass selbige an anderer Stelle nämlich Art. 4 Abs. 7 ebenfalls auf eine Verschlechterung der Zustandsklasse abstellt. Einen weiteren Anhaltspunkt hat der Gesetzgeber mit seiner Anpassung der Formulierung in § 27 WHG gegeben. Hier hat er die frühere Formulierung „nachteilige Veränderung“ durch die Formulierung „Verschlechterung“ ersetzt. Laut der Gesetzesbegründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Wasserrechts[29] ist dies erfolgt, um sich enger an die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie anzulehnen (siehe Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i).

Auch wenn es daher mit dem Vorhaben zu einem dauerhaften Verlust von Wasserflächen kommen wird und baubedingte Einflüsse eintreten werden[30], kann eine hier relevante Verschlechterung von Zustandsklassen nicht erwartet werden.

Dies beruht auf der Kleinräumigkeit der Vorhabenswirkungen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten sind zu gering bzw. zu sehr lokal begrenzt, als dass eine Verschlechterung der derzeitigen Potentialklassen der OWK gemäß Anhang V WRRL durch sie herbeigeführt würde.

Veränderungen der hydromorphologischen Qualitätskomponenten nach Anhang V WRRL müssen berücksichtigt werden, wenn sie Auswirkungen auf den Zustand der biologischen Qualitätskomponenten haben können. Auch dies ist angesichts der nur geringen Auswirkungen des Vorhabens auf den zu betrachtenden Wasserkörper des Hafens nicht zu erwarten.

Auch Veränderungen der chemischen und physikalisch-chemische Komponenten nach Anhang V WRRL, müssen berücksichtigt werden, wenn sie Auswirkungen auf den Zustand der biologischen Qualitätskomponenten haben. Auch hier sind die mit dem Vorhaben verbundenen Wirkungen nicht geeignet, hier substanzielle Verschlechterungen auszulösen.

---

[28] Vgl. auch Elgeti/ Fries/Hurck/ NuR 2006, 745, 747.; Füßer/ Lau Nds.VBl. 2008, 193, 196 f., Köck ZUR 2009, 227, 229; Wiedemann WuA 10/2007 40 ff.

[29] BTDr. 16/12275, S. 59.

[30] Umweltverträglichkeitsstudie, S. 61 ff.

Zu berücksichtigen ist über dies, dass auch im heutigen Zustand für den Wasserkörper ein nur mäßiges ökologisches Potenzial besteht.

Im Ergebnis kann daher eine relevante Verschlechterung des Zustands für den Wasserkörper ausgeschlossen werden. Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL gemäß §§ 27, 44 vereinbar.

Im Hinblick auf die Veränderungen des Gewässers wurde von der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg Kritik vorgetragen.

Es wurde ausgeführt, dass die beabsichtigte Verfüllung des Südteils des Steinwerder Hafens einen Verlust von Wasserfläche von ca. 3,7 ha verursache. Die sich daraus ergebenden tidedynamischen Folgen, wie die Reduktion des Schwingungsvolumens und dadurch bedingt die Verstärkung des Tidenhubs, stünden im Widerspruch zum Handlungsbedarf und zur Zielsetzung, den Tidenhub der Elbe zu dämpfen und die gestörten Strömungsverhältnisse zu stabilisieren. Die scheibchenweise Vernichtung von Wasserflächen, die für sich betrachtet als nicht relevant bewertet werden (im vorliegenden Fall eine Erhöhung des mittleren Tidenhubs um rechnerisch 0,15 – 0,2 cm, lasse die summarischen Wirkungen der zahlreichen bereits erfolgten Hafenbeckenverfüllungen außer Acht.

Die vorgebrachte Kritik der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz trifft in der Sache teilweise zwar zu, steht aber nicht der Feststellung entgegen, dass das Vorhaben – vor dem Hintergrund der oben dargestellten Maßstäbe – das Verschlechterungsverbot nicht erfüllt. Insbesondere sieht die Wasserrahmenrichtlinie – anders als etwa die FFH-Richtlinie – eine Berücksichtigung von anderen Vorhaben als sog. Summationswirkung nicht vor.

Unabhängig davon wurde bereits bei der Betrachtung der Auswirkungen auf mögliche Änderungen des Tidenhubs sowie der Schaffung von Flutraum in einem großskaligeren Maßstab gearbeitet. Das hydronumerische Tideelbemodell umfasst als Basis der Modellierung die aktuelle Topografie der Gewässer. Die zeitlich zurückliegenden Gewässerverfüllungen sind hier, anders als die ARGE Naturschutz formuliert hat, bereits eingegangen. Denn nur so können die Auswirkungen aktueller Planungen berechnet werden.

Eine Reduktion des Schwingungsproblems und dadurch eine Verstärkung des Tidenhubs kann aus den Ergebnissen der Modellierung nicht abgeleitet werden, denn diese weisen lediglich eine berechnete Größenordnung von 0,15 cm bis 0,2 cm Tidenhubveränderung aus. Da das Tidengeschehen ein hochdynamisches System ist, können solche berechneten theoretischen Änderungen in der Natur jedoch nicht gemessen wer-

den. Das Modellierungssystem ist so empfindlich, dass eine Einspeisung von geänderten Daten immer eine numerische Änderung ergibt, die jedoch nicht direkt auf die Natur übertragen werden kann.

2.6.2 Grundwasser

Das Grundwasser ist nach WRRL und WHG so zu bewirtschaften, dass (1) eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, (2) alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden und (3) ein guter mengenmäßiger (z.B. Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung) und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.

Vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Grundwasser ergeben sich baubedingt nur in einem sehr geringen Umfang. Der Eintrag möglicher Schadstoff in das Grundwasser wird vom Gutachter der UVS unter Berücksichtigung des vorgesehenen Bauverfahrens als vernachlässigbar angesehen[31]. Als Folge der Verfüllung und Versiegelung ergeben sich überdies durch das Vorhaben positive Wirkungen, da eine Mobilisierung von Schadstoffen aus dem Boden verhindert wird[32].

Eine relevante Verschlechterung ist daher hier nicht zu erwarten.

3. Fachplanerische Abwägung

3.1 Grundsätzliches

Neben der oben ausgeführten Planrechtfertigung setzt eine ermessensfehlerfreie planerische Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung voraus, dass die Änderung dem Gebot einer gerechten Abwägung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange entspricht[33]. Hierzu gehört neben der Abwägung mit den Einwendungen die Abwägung mit den sich aus dem Vorhaben ohne weiteres ergebenden Folgen. Die Abwägung hat dergestalt stattzufinden, dass (1.) eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass (2.) in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass (3.) weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht[34]. Diese Anforderungen richten sich grundsätzlich sowohl an den Abwägungsvorgang als auch an das im Planfeststellungsbeschluss zum Ausdruck gebrachte Abwägungsergebnis[35]. Eine Planung, die diesen Anforderungen entspricht, wird auch dem

---

[31] Umweltverträglichkeitsstudie, S. 60.

[32] Umweltverträglichkeitsstudie, S. 60.

[33] BVerwGE 34, 301; BVerwGE 45, 309; BVerwGE 48, 56; BVerwGE 59, 87; BVerwGE 56, 110; BVerwGE 71, 150; Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, Rz. 645.

[34] Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, Rz. 649 m.w.N.

[35] Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, Rz. 650.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gerecht, dem bei planerischen Entscheidungen gerade durch die Beachtung des Abwägungsgebotes Rechnung getragen wird, und dessen Einhaltung daneben keiner weiteren eigenständigen Prüfung bedarf[36].

Nach eingehender Prüfung ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass die für die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens sprechenden Belange nicht durch geeignete Alternativen zu dem Vorhaben hätten verwirklicht werden können, durch die entgegenstehende Belange Dritter weniger beeinträchtigt worden wären. Das Vorhaben scheitert auch nicht an entgegenstehenden Belangen. Soweit es um Belange geht, deren Betroffenheit durch Auflagen zu mindern ist, wird dem in diesem Planfeststellungsbeschluss durch Schutzauflagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Die planfestgestellte Lösung stellt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein ausgewogenes Ergebnis der Abwägung zwischen den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen einerseits und den entgegenstehenden Belangen andererseits dar.

Dies wird im Einzelnen in den nachfolgenden Abschnitten dargestellt.

3.2 Planungsalternativen und Varianten

3.2.1 Allgemeines

Bei der Entscheidung über die Zulassung eines Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die betroffenen Belange auch die ernsthaft in Betracht kommenden Planungsalternativen zu berücksichtigen. Planungsalternativen in diesem Sinne sind jedoch nur solche Lösungsmöglichkeiten, die sich nach Lage der Dinge anbieten oder sogar aufdrängen[37], und durch die die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklicht werden können[38]. Denn den Gegenstand der Prüfung bildet im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich die Frage, ob das beantragte Vorhaben zulässig ist. Es geht deshalb nicht darum, ob das Vorhaben an einem anderen Standort oder mit anderer Technik etwa umweltfreundlicher wäre. Entscheidender Hintergrund hierfür ist, dass die Planfeststellung am Ende eines mehr oder weniger umfangreichen Planungsprozesses steht und die beantragte Maßnahme lediglich einer Detaillierung zuführt. Die Planfeststellung richtet sich dabei auf die abwägend nachvollziehende Überprüfung eines konkreten, nämlich des für die Maßnahme beantragten Standorts. Dagegen hat die Planfeststellungsbehörde - anders als etwa eine Kommune - keinen Auftrag zur flächendec-

---

36 BVerwGE 56, 110.

37 BVerwGE 69, 256, 273; Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, Rdz. 699 ff.

38 BVerwGE 71, 166, 171 f.

kenden Beplanung ihres Zuständigkeitsbereichs oder gar darüber hinausgehender Bereiche[39].

Unter diesen Voraussetzungen gibt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Vorhabensalternativen im Sinne eines Verzichts auf die hier planfestgestellte Teilverfüllung des Steinwerder Hafens. Auch ein vorzugswürdiger alternativer Standort steht nicht zur Verfügung. Nicht notwendig ist es dabei, sämtliche Planungsalternativen mit dem gleichen Konkretisierungsgrad zu erarbeiten. Als generelle Anforderung gilt, dass die Planung jeweils soweit konkretisiert sein muss, dass wesentliche Unterschiede erkennbar sind. Planungsalternativen, die nach einer Art Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, dürfen für die weitere Detailprüfung und damit auch für die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung ausgeschlossen werden[40]. Das vorherige Ausscheiden verschiedener Alternativen ist daher rechtlich zulässig. Diese Alternativen brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden. Bei einer Alternativenprüfung ist es der Planfeststellungsbehörde daher nicht verwehrt, die Untersuchungen auf diejenigen Alternativen zu beschränken, die nach dem aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommen[41].

3.2.2 Kein vorzugswürdiger anderer Standort

Wie oben schon dargestellt wurde, besteht für das Vorhaben ein entsprechender Bedarf. In Verbindung mit dem zukünftig zu erwartenden Wiederanstieg der Containerfrachtraten wird ein noch stärkeres Wachstum im Stückgutverkehr prognostiziert. Neben dem konventionellen Stückgutumschlag wird die Bedeutung der zunehmenden Beiladung von Containern zur vollen Auslastung der klassischen Stückgutfrachter als Standortbedingung zunehmen. Für den Universalhafen Hamburg ist dabei eine überdurchschnittliche Teilhabe am Wachstumsmarkt Stückgutumschlag aufgrund der hierauf spezialisierten ortsansässigen Betriebe möglich. Ein Wachstum im konventionellen Stückgutverkehr kann aufgrund der damit verbundenen hohen Wertschöpfung zur Sicherung vorhandener und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen. Die Stärkung des Stückgutverkehrs ist daher für den Standort Hamburg von besonderer Bedeutung.

Der SWT als Terminal für konventionelles Stückgut und Projektladung hat auf der bestehenden Fläche kein weiteres Entwicklungspotential für modernen Stückgutumschlag mehr. Dies ist bereits in der Planrechtfertigung dargelegt worden. Dort wurde ebenfalls dargelegt, dass die Erweiterung der Betriebsflächen vor dem dargestellten Hintergrund erforderlich sind, um das Umschlagspotential des Steinwerder Hafens sowie der angrenzenden, heute vorhandenen Betriebsflächen wirtschaftlich sinnvoll ausnutzen zu können und so eine langfristig positive Perspektive für den Stückgutsektor als wichtige Säule des Universalhafens Hamburg zu sichern.

---

39 vgl. Erbguth, Rechtliche Anforderungen an Alternativenprüfungen in (abfallrechtlichen) Planfeststellungsverfahren und vorgelagerten Verfahren, NVwZ 1992, 212 f; Erbguth/Schink, Kommentar zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, § 12 Rdz. 88.

40 BVerwG, DVBl. 1995, 1012; Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts, Rdz. 702 m.w.N., Rdz. 704.

41 vgl. Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Auflage 2005, Rdz. 3871.

Es ergibt sich damit gerade unter den oben zur Alternativenprüfung dargelegten allgemeinen Vorbemerkungen und der abwägend nachvollziehenden Überprüfung des für die Maßnahme beantragten Standorts, dass vorzugswürdige Alternativen im Sinne eines anderen Standorts nicht erkennbar sind.

3.2.3 Keine vorzugswürdige Lösung am gewählten Standort

Am gewählten Standort nimmt der Antrag zunächst in den Blick, ob anderweitige Ausdehnungsmöglichkeiten für den SWT bestehen. Dies ist indessen nicht der Fall. Sowohl der nördliche Teil des Steinwerder Hafens als auch der Südwest Hafen werden für Schiffsliegeplätze benötigt. Eine geböschte Ufersicherung als Variante scheidet ebenfalls aus, da ansonsten das erforderliche Geländeniveau erst 50 m hinter der derzeit geplanten Uferwand erreicht würde. Eine direkte Verkehrsanbindung zum derzeitigen östlichen Terminalgelände des SWT würde damit ebenso unmöglich wie der geplante Gleisanschluss zur neuen Terminalfläche.

3.2.4 Einwendungen zu Alternativen und Varianten

Einwendungen zu Alternativen und Varianten wurden nicht vorgebracht.

3.3 Abwägung mit den berührten Belangen und Einwendungen

3.3.1 Betroffenheiten während der Bauphase

3.3.1.1 Baulärm

Das planfestgestellte Vorhaben für durch die vorgesehenen Bautätigkeiten auch nicht zu unzumutbaren Betroffenheiten durch Baulärm. Zwar werden sich durch Maßnahmen Schallemissionen durch den Einsatz von Baugeräten und Maschinen ergeben, die sich in den benachbarten Wohngebieten auswirken können.

In der vom Vorhabensträger HPA vorgelegten schalltechnischen Untersuchung des Gutachterbüros Umweltplan werden die während der Bauzeit auftretenden relevanten Schallbelastungen dargelegt und für drei repräsentativen Immissionsorten im Bereich der HafenCity und in Wilhelmsburg berechnet. Mit Hilfe dieser Berechnungen wurde überprüft, ob die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm durch die von den Baumaßnahmen verursachten Geräuschimmissionen eingehalten werden.

Berücksichtigt wurden dabei im Rahmen der Verwirklichung des Vorhabens die folgenden baulichen Maßnahmen:

- Baufeldfreimachung,
- Verfüllen des südlichen Teils des Steinwerder Hafens,

- Herstellung einer neuen Uferwand als senkrechten Abschluss der Hafenbeckenverfüllung,
- Neuordnung des Hochwasserschutzes,
- Erweiterung des Entwässerungssystems.

Dabei wurden relevante Immissionsorte im Norden des Steinwerder Hafens, die sich in der Hafencity befinden, sowie südlich des Hafens in Wilhelmsburg berücksichtigt.

Die nach der DIN ISO 9613-2 berechneten Beurteilungspegel erreichen im Ergebnis der gutachterlichen Betrachtungen an den drei festgelegten Immissionsorten maximal 52 dB(A) und bleiben daher für das zu Grunde gelegte Bauablaufszenario unter den heranzuziehenden Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm.

Dabei sind methodische Fehler der schalltechnischen Betrachtung nicht zu erkennen.

Entsprechend den Forderungen von BSU/IB werden verschiedene Nebenbestimmungen festgesetzt, mit denen sichergestellt wird, dass den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Rechnung getragen wird. Dies betrifft insbesondere den Einsatz von Maschinen bzw. Geräten, die dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen sowie die Beschränkung von unvermeidbaren Geräuschimmissionen auf ein Minimum.

Die Anordnung von weitergehenden Schallschutzmaßnahmen ist somit nicht erforderlich. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung um die Betrachtung des ungünstigsten Falls handelt, weil den Berechnungen maximale Schallleistungspegel und maximale Betriebszeiten der eingesetzten Maschinen und Geräte zu Grunde gelegt wurden. Weiterhin wurde auf die abschirmende Wirkung sämtlicher Bebauung innerhalb des Hamburger Hafens im Berechnungsmodell verzichtet, was einer freien Schallausbreitung gleichkommt.

Die Betrachtung der Schallbelastung zur Nachtzeit konnte unterbleiben, da in diesem Zeitraum keine Bauarbeiten durchgeführt werden sollen.

Im Ergebnis stellen sich die zu erwartenden Baulärmbelastungen als zumutbar dar und sind daher im überwiegenden Vorhabensinteresse hinzunehmen.

Zum Themenbereich der Baulärmbetrachtung bzw. eventuellen Belastungen durch Baulärm wurden **keine Einwendungen** vorgetragen.

3.3.1.2 Schadstoffbelastungen während der Bauphase

Unzumutbare Schadstoffbelastungen während der Bauphase sind nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie nicht zu erwarten.

Zu möglichen Schadstoffbelastungen während der Bauphase wurden auch keine **Einwendungen** erhoben.

3.3.1.3 Sonstige nachteilige Auswirkungen

Es ist auch nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie auch nicht zu erwarten, dass sich durch die Bautätigkeiten andere unzumutbaren Auswirkungen, etwa durch Erschütterungen, Lichteffekte oder Gerüche ergeben, die sich bei benachbarten Wohnbebauungen auswirken könnten.

Entsprechend den Forderungen von BSU/IB werden im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses auch Vorkehrungen zum Schutz gegen Erschütterungen festgesetzt. So sind die Bauverfahren sind so durchzuführen, dass die Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ sowie Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ erfüllt werden.

Es wurden auch keine entsprechenden **Einwendungen** erhoben.

3.3.2 Betroffenheiten in der Betriebsphase

3.3.2.1 Allgemeines

Obwohl unmittelbarer Gegenstand der Planfeststellung hier wasserbauliche Maßnahmen bzw. der damit verbundene Ausbau von Liegeplätzen ist, werden hier die mit dem künftigen Betrieb der Umschlagsanlagen verbundenen Auswirkungen in den Blick genommen. Die mit dem Vorhaben verbundene Erweiterung von Hafenanlagen wird insbesondere zu Immissionen führen, die auf die in der Nachbarschaft befindlichen Wohngebiete in der Hafencity und Wohngebäude in Wilhelmsburg einwirken könnten.

Dabei gehen die Emissionen nicht von der Herstellung der Kaimauern und angrenzenden Landflächen aus, sondern von den von der Planfeststellung nicht mehr umfassten Anlagen der sog. Suprastruktur[42]. Diese Einrichtungen der Suprastruktur werden regelmäßig erst zu einem späteren Zeitpunkt nach dem dafür maßgebenden Fachrecht geprüft und genehmigt, hier nach den Bestimmungen der Landesbauordnung i.V.m. §§ 22 ff. BImSchG.

---

[42] VG Hamburg, Beschluss vom 30. Oktober 2006, 19 E 3517/06, NordÖR 2007, 125 (126).

Die Grundvoraussetzungen für einen späteren Hafenbetrieb werden dabei bereits durch die Herrichtung der Wasser- und angrenzenden Landflächen gelegt, die regelmäßig im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zugelassen werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher gehalten, in eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung auch des späteren Terminalbetriebs einzutreten und zwar unter dem Gesichtspunkt, ob die grundsätzliche Vereinbarkeit mit den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu bejahen ist.

Im Ergebnis erweisen sich die Betroffenheiten in der Betriebsphase im Ergebnis als zumutbar.

Dies wird nachfolgend im Einzelnen zunächst für die mit dem Terminalbetreib verbundenen Immissionen dargestellt.

3.3.2.2 Betriebslärm

Obwohl - wie dargestellt – unmittelbarer Gegenstand der Planfeststellung hier wasserbauliche Maßnahmen bzw. der damit verbundene Ausbau von Liegeplätzen ist, werden hier auch die mit dem künftigen Betrieb der Umschlagsanlagen verbundenen Auswirkungen in den Blick genommen.

Sie werden bei der planerischen Beurteilung und Abwägung mit einbezogen, um eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung im Sinne einer Beurteilung der grundsätzlichen Vereinbarkeit des späteren Umschlagsbetriebes mit immissionsschutzrechtlichen Anforderungen und Belangen zu gewährleisten. Nur dann, wenn durch das Ausbauvorhaben im Ergebnis ein Hafenbetrieb ermöglicht wird, können sich auch die mit dem Vorhaben verbundenen Zielsetzungen gegen die damit verbundenen Beeinträchtigungen durchsetzen[43].

Entsprechend der Auffassung des OVG Bremen ist auf der Ebene der planerischen Abwägung eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung des späteren Terminalbetriebes vorzunehmen. Damit soll festgestellt werden, ob der spätere Umschlagsbetrieb mit den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen grundsätzlich vereinbar ist[44]. Auch nach dieser Vorausbeurteilung sind die aufgrund des Terminalbetriebs auf der Erweiterungsfläche zu erwartenden Schallimmissionen zumutbar und stehen dem Betrieb des vorgesehenen Terminals nicht entgegen, wie auch durch die vorgelegte

---

[43] Vgl. etwa OVG Bremen vom 13.12.2001, NordÖR 2002, 116 (117).

[44] OVG Bremen, Urteile vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 -, NordÖR 2002, 116 ff. (117) und vom 11.01.2005 – 1 D 224/04 -, NJOZ 2005, 4780 ff. [4792].

Schalltechnische Untersuchung zur Erweiterung des Betriebsgeländes des Süd-West-Terminals vom 13. Januar 2011 bestätigt wird.

3.3.2.2.1 Ordnungsgemäße Schallimmissionsprognose

Die von der Fa. Lärmkontor GmbH erstellte Schalltechnische Untersuchung zur Erweiterung des Betriebsgeländes des Süd-West-Terminals vom 13. Januar 2011 wird unter Berücksichtigung der Ergänzung vom 19. Juli 2013 dabei den methodischen Anforderungen der TA- Lärm gerecht.

Gemäß Abschnitt 3.2 der TA Lärm („Prüfung der Einhaltung der Schutzpflicht“) setzt die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen für eine Anlage in der Regel eine Prognose der Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage und die Bestimmung der Vorbelastung durch die weiteren an den Immissionsorten relevant zur Geräuschimmission beitragenden Anlagen voraus.

Das vorgelegte schalltechnische Gutachten lässt keine Anhaltspunkte für ein methodisch fehlerhaftes Vorgehen oder unzutreffende Prognosewerte erkennen, so dass dieses plausibel erscheint.

Insbesondere konnte gemäß Ziffer 4.2 der TA-Lärm bei der Beurteilung dieses Vorhabens auf die Ermittlung der Vorbelastung verzichtet werden.

Entsprechend Ziffer 3.2.1 der TA-Lärm kann im Genehmigungsverfahren die Bestimmung der Vorbelastung entfallen, wenn die Geräuschimmissionen der Anlage die Immissionsrichtwerte (nach Nummer 9) um mindestens 6 dB(A) unterschreiten.

Auch nach Ziffer 4.2 lit. c) der TA Lärm ist eine

> „*Berücksichtigung der Vorbelastung … nur erforderlich, wenn aufgrund konkreter Anhaltspunkte absehbar ist, dass die zu beurteilende Anlage im Falle ihrer Inbetriebnahme relevant … zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte … beitragen wird und Abhilfemaßnahmen … bei den anderen zur Gesamtbelastung beitragenden Anlagen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen offensichtlich nicht in Betracht kommen.*“

Der Gutachter stellt im Hinblick auf die Zusatzbelastung der zu beurteilenden Anlage fest – und nimmt insoweit die durch die Verfüllung zu schaffende Erweiterungsfläche des Süd-West Terminals in den Blick –, dass diese nicht relevant zur Überschreitung des Immissionsrichtwertes beiträgt.

Im Ergebnis kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dabei offen bleiben, ob der Ansatz des Gutachtens nicht auf den künftigen Gesamtterminal zu richten gewesen wäre, da davon auszugehen ist, dass sich durch die Verwirklichung des Vorhabens die bestehende Lärmsituation nur in einem sehr geringen Ausmaß ändern wird.

Für die maßgeblichen Immissionsorte, die im Bereich der HafenCity liegen, stellt der Gutachter fest, dass der durch die Hafennutzung der Erweiterungsfläche prognostizierte Beurteilungspegel für die Zusatzbelastung die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm für Wohngebiete um wenigstens 10 dB(A) unterschreitet. Für Immissionsorte in Wilhelmsburg ergeben sich nach der Ergänzung der gutachterlichen Betrachtung vom 19.07.2013 noch größere Unterschreitungen der Richtwerte. Die Erweiterung wirkt sich daher für alle betrachteten Immissionsorte nicht in relevanter Weise aus.

Auch im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Vorausbeurteilung bilden die in der Einwendung angesprochenen Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA-Lärm)[45] nur einen ersten Orientierungspunkt für die Beurteilung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeit.

Bei dem vom Ausbau betroffenen Terminal handelt es sich um eine Seehafenumschlagsanlage, auch wenn sich an die eigentliche Umschlagstätigkeit – nach den oben dargestellten Planungen – weitere Dienstleistungen bzw. Verarbeitungsvorgänge zur Erhöhung der Wertschöpfung anschließen werden. Prägend für den Terminalbetrieb ist hier gleichwohl der über den Schiffsverkehr mit Seeschiffen bedingte Warenumschlag.

Aufgrund der Besonderheiten von Seehafenumschlagsanlagen kann eine abweichende Beurteilung geboten sein. Zu diesen Besonderheiten gehören vor allem die Notwendigkeit, Seehafenumschlagsanlagen wegen der Anforderungen des internationalen Schiffsverkehrs auch nachts zu betreiben sowie die besondere Standortgebundenheit solcher Anlagen, die auf eine Lage am seeschifftiefen Fahrwasser angewiesen sind[46].

Unabhängig davon ist – wie bereits ausgeführt – die Schutzwürdigkeit der immissionsbetroffenen Gebiete stets einzelfallbezogen zu bestimmen. Dabei ist u.a. die Gebietsart der immissionsbetroffenen Flächen zu berücksichtigen. Außerdem ist deren Vorbelastung schutzmindernd zu berücksichtigen[47].

---

45 Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BImSchG, Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 28.08.1998

46 OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2001 – 1 D 299/01 –, Juris, Rn 62 f., 71.

47 BVerwG, Beschluss vom 09.03.2011 – 4 B 30/10 –, Juris, Rn. 5.

Auch in den Antragsunterlagen wurde daher der Betrieb der Umschlagsanlagen bei der Beurteilung der insgesamt vom künftigen Terminalbetrieb ausgehenden Emissionen im Rahmen des schon angesprochenen schalltechnischen Gutachtens berücksichtigt.

3.3.2.2.2 Anforderungen des § 22 BImSchG

Für die Betrachtung der durch den späteren Betrieb der Kaianlage entstehenden Lärmimmissionen in den betroffenen Wohnbereichen findet der § 22 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) Anwendung.

Die Erweiterung eines Seehafenterminals ist nicht im Katalog der genehmigungsbedürftigen Anlagen der 4. BImSchV enthalten, so dass es sich um eine nicht genehmigungsbedürftige Anlage im Sinne der §§ 3 Abs. 5, 22 Abs. 1 BImSchG handelt.

Nach § 22 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass

1. schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind,
2. nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Die festgelegten Anforderungen werden durch das planfestgestellte Vorhaben erfüllt.

§ 22 BImSchG fordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Dem ist durch die Auswahl entsprechender Umschlagsanlagen Rechnung zu tragen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass beim Bau neuer Hafenanlagen regelmäßig eine Nutzung moderner Abfertigungsanlagen erfolgen wird, die dem Stand der Technik entsprechend zu geringen Schallimmissionen beitragen.

Weitere Potentiale zu einer signifikanten Lärmminderung lassen sich nicht erkennen.

3.3.2.2.3 Zumutbarkeit der entstehenden Immissionen im Übrigen

Im Ergebnis stellen sich die mit dem Betrieb des künftigen Terminals verbundenen Schallimmissionen unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen als zumutbar dar.

Wie schon dargelegt wurde, kommt der Gutachter Lärmkontor GmbH zu dem Ergebnis, dass die von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehende Zusatzbelastung an den betroffenen Wohnbebauungen um 10 oder sogar mehr als 10 dB(A) unter den Immissionsrichtwerten für allgemeine Wohngebiete liegt. Dies gilt sowohl für die Tages- als auch für die besonders schützenswerte Nachtzeit.

Soweit die prognostizierten Beurteilungspegel damit mindestens 6 dB(A) unter dem Immissionsrichtwert der TA Lärm für allgemeine Wohngebiete liegen, ist der Immissionsanteil der Erweiterungsfläche des Süd-West Terminals für die betrachteten Immissionsorte in der HafenCity und in Wilhelmsburg nach den Vorgaben der TA Lärm als nicht relevant einzustufen. Dies bedeutet auch, dass sich im Bereich dieser Wohnbebauung, die heute einem maßgeblichen Einfluss der bestehenden Hafennutzung ausgesetzt ist, keine relevanten Änderungen ergeben werden.

Auch hinsichtlich der zu erwartenden Spitzenpegel wird in der schalltechnischen Untersuchung ausgeführt, dass sich hier keine relevanten Veränderungen ergeben werden, da die prognostizierten Geräuschspitzen auch nachts deutlich unter dem zulässigen Wert, der bei Wohngebieten mit 60 dB(A) zu berücksichtigen ist (Immissionsrichtwert + 20 dB), liegen.

Im Ergebnis führt das planfestgestellte Vorhaben nicht zu unzumutbaren Lärmimmissionen bei den betroffenen Wohngrundstücken in der Hafencity oder in Wilhelmsburg.

- Ergänzende Berücksichtigung der TA-Lärm

Für die Bewertung der zu erwartenden Schallimmissionen wird ergänzend auf die in der TA Lärm festgelegten Kriterien zurückgegriffen, obwohl diese keine unmittelbare Anwendung findet.

Wie schon angesprochen, gibt es für die Bewertung der zu erwartenden Schallimmissionen aus dem Betrieb des Terminals keine verbindlichen unmittelbar anwendbaren gesetzlichen oder untergesetzlichen Grundlagen. Die auf der Grundlage des § 22 BImSchG erlassene TA Lärm ist auf das planfestgestellte Vorhaben jedenfalls nicht unmittelbar anwendbar, da die sog. Seehafenumschlagsanlagen ausdrücklich von ihrem Anwendungsbereich ausgenommen sind. Auch dann, wenn ein Vorhaben vom Anwendungsbereich der TA-Lärm ausgenommen ist, können deren Richtwerte zur Orientierung herangezogen werden[48]. Sofern - wie hier - verbindliche untergesetzliche Konkretisierungen der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen nicht existieren, lässt sich die Zumutbarkeitsgrenze dabei aber nur in Abhängigkeit der jeweiligen Einzelfallumstände

[48] Vgl. OVG Bremen vom 13.12.2001, NordÖR 2002, 116 (117).

ermitteln[49], zu denen insbesondere die Lagekriterien der betroffenen Wohnbebauung im Verhältnis zum vorhandenen Hafen gehören.

- Gemengelage

Angesichts der irrelevanten vorhabensbedingten Änderungen der Lärmsituation kommt es nicht entscheidend darauf an, ob die betroffenen Wohnbelegenheiten, wie im schalltechnischen Gutachten unterstellt, zutreffend als Wohngebiete zu berücksichtigen sind, oder ob hier nicht eine Schutzminderung durch eine sog. Gemengelage zu berücksichtigen ist.

Im Rahmen der Berücksichtigung der in der TA-Lärm festgelegten Werte als Anhaltspunkte für die Bewertung der Zumutbarkeit der Lärmimmissionen erscheint es nicht sachgerecht, undifferenziert auf die Immissionsrichtwerte für Wohngebiete abzustellen, da die betroffenen Bereiche durch die angrenzende Hafennutzung in erheblichem Umfang vorbelastet und geprägt sind. Die Ziffer 6.7 der TA-Lärm sieht insoweit vor, dass für die zum Wohnen dienenden Gebiete die vorgesehenen Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinander angrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme deswegen erforderlich wird, weil gewerbliche Nutzungen an zum Wohnen dienende Gebiete angrenzen. Insofern wäre es sachgerecht und angemessen, auch bei Anwendung der TA-Lärm die Immissionsrichtwerte der Mischgebiete von tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) zur Anwendung zu bringen.

Die Lärmkonflikte ergeben sich für den geplanten Terminal aus der engen räumlichen Nachbarschaft von Gebieten unterschiedlicher Nutzung und gegensätzlichen Ansprüchen an die Umgebung. Aus der unmittelbaren Nachbarschaft von Gewerbe- und Wohngebieten ergibt sich eine Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme, aus der wechselseitige Pflichten resultieren. Die benachbarte Wohnbebauung in der Hafencity kann aus diesem Grund auch immissionsschutzrechtlich nicht mit dem Schutzstatus eines reinen Wohngebiets berücksichtigt werden, weil sie durch die bestehenden Hafennutzungen mit den davon ausgehenden Immissionen maßgeblich mitgeprägt ist. Das Gewässer Elbe entfaltet insoweit keine trennende Wirkung, sondern ermöglicht vielmehr sogar besonders ‚gute‘ Ausbreitungsbedingungen für den Schall.

Im Ergebnis werden mit dem Hafenumschlag verbundenen Geräusche für die vom Vorhaben besonders betroffenen Wohnbereiche im Grundsatz als ortsüblich eingestuft. Dies führt dazu, dass die angesprochene Pflicht zur Rücksichtnahme nicht einseitig zu Lasten des Hafens ausgerichtet ist, sondern auch die „angrenzende“ Wohnbebauung betrifft, die ihrerseits mit der Pflicht zur Rücksichtnahme belastet ist.

---

[49] Vgl. OVG Bremen vom 13.12.2001, NordÖR 2002, 116 (117).

Zur Ausprägung dieser Rücksichtnahmeverpflichtung sieht die TA-Lärm in Nr. 6.7 vor, in Gemengelagen für die zum Wohnen dienenden Gebiete den jeweilige Richtwert auf Zwischenwerte der für das angrenzende Gebiet anzusetzenden Werte zu erhöhen. Geht man daher von Richtwerten der TA-Lärm für reine Wohngebiete von 35 dB(A) nachts aus, denen für Industriegebiete Werte von 70 dB(A) gegenüberstehen, erscheint eine Zwischenwertbildung bei 45 dB(A) nachts unter Berücksichtigung der Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme angemessen. Dem steht auch die Bestimmung der Nr. 6.7 Abs. 1 Satz 2 der TA-Lärm nicht entgegen, wonach die Richtwerte für Dorf- und Mischgebiete dabei nicht überschritten werden „sollen“.

Die Anwendung strengerer Werte für die Beurteilung - außerhalb des Anwendungsbereichs der TA-Lärm - lässt sich nicht rechtfertigen, da auch im Anwendungsbereich der TA-Lärm die genannten Immissionsrichtwerte für die vom Vorhaben betroffenen Wohnbereiche angewendet werden können.

3.3.2.2.4 Vorrang des Vorhabensinteresses

Im Ergebnis überwiegen die Vorhabensinteressen die mit dem Terminalbetrieb verbundenen Lärmimmissionen. Wie dargestellt, werden sich hier nur geringfügige Änderungen der vorhabensbedingten Lärmsituation ergeben, die – bei Betrachtung des vom Ausbau betroffenen Bereichs – als irrelevant anzusehen sind.

Die mit dem geänderten Terminalbetrieb verbundenen Immissionen sind daher im überwiegenden Vorhabensinteresse hinzunehmen, auch wenn den Belangen des Immissionsschutzes in den vom Hafenlärm betroffenen Bereichen – zu denen auch die Wohnlagen in der Hafencity gehören – ein hohes Gewicht zukommen muss.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Hafenbetrieb, der heute zu der Belastung der Wohnbebauung in der Hafencity und in Wilhelmsburg führt, nicht Gegenstand der Planfeststellung ist und hier allein die vorhabensbedingten Änderungen in der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Neben den wirtschaftlichen Interessen am Terminalbetrieb ist dabei auch ein erhebliches öffentliches Interesse an der Umsetzung der Maßnahme zu berücksichtigen. Denn das Wachstum des Hafens stellt für die Metropolregion Hamburg auch in der heutigen Zeit einen wesentlichen Faktor für die Sicherung und den Ausbau von Arbeitsplätzen dar.

Verbleibende Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen sind nicht von einem solchen Gewicht, dass sie sich gegen die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Belange durchsetzen könnten.

3.3.2.2.5 Einwendungen zum Betriebslärm

Mit Bezug auf Betroffenheiten durch den zu erwartenden Betriebslärm wurden keine Einwendungen oder Stellungnahmen vorgetragen.

3.3.2.3 Lichteffekte

Unzumutbare Lichtimmissionen sind als Folge des Terminalausbaus ebenfalls nicht zu befürchten.

Auch Lichtimmissionen gehören nach § 3 des BImSchG zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie “nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen”. Hier ist zu berücksichtigen, dass Einwirkungen durch Lichtimmissionen zwar - anders als etwa Immissionen durch Lärm oder Luftschadstoffe - keine unmittelbaren Gesundheitsgefahren auslösen, aber durchaus Intensitäten erreichen können, die zu erheblichen Belästigungen führen können. Gesetzliche Regelungen, die die Zumutbarkeit von Lichtimmissionen bestimmen, gibt es dabei nicht.

Eine geeignete Beurteilungsgrundlage wurde jedoch mit der sog. Licht-Leitlinie durch den Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI)[50] erarbeitet. Die Licht-Leitlinie wird auch in der Rechtsprechung als sachverständige Beurteilungshilfe für die Prüfung der Zumutbarkeit von Lichtimmissionen[51] und kann auch für die Beurteilung der von einem Terminal ausgehenden Lichtemissionen herangezogen werden[52].

Danach sind für die Beurteilung von Lichtimmissionen die nachfolgenden Gesichtspunkte maßgeblich:

- Die unerwünschte *Aufhellung* des Wohnbereichs, die lichttechnisch durch die Beleuchtungsstärke beschrieben wird, und
- die störende *Blendung* (psychologische Blendung) beim Aufenthalt im Wohnbereich. Diese wird aus der Leuchtdichte der Lichtquelle, der Leuchtdichte des Umfeldes und dem Raumwinkel der Lichtquelle (jeweils vom Betroffenen aus gesehen) berechnet.

---

50 Länderausschuss für Immissionsschutz, „Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“, Berlin, 2000.

51 Vgl. etwa VGH Mannheim vom 27.03.2012 – 3 S 2658/10 – NVwZ-RR 2012, 636 (638).

52 Vgl. zur Anwendung der LAI Hinweise: OVG Bremen, Urteil v. 13.01.2005 – 1 D 224/04 (Containerterminal IV) -, Juris, Rz. 164.

Das Maß der Aufhellung wird entsprechend den Vorgaben der Licht-Leitlinie summarisch durch alle Beleuchtungen einer Anlage bestimmt.

Dagegen geht die Blendung individuell von einzelnen Lichtquellen aus, so dass insoweit die Anforderungen an jedem Wohnhaus einzuhalten sind.

Betriebsbedingte Lichtimmissionen sind mit den planfestgestellten Maßnahmen unmittelbar nicht verbunden, sondern werden erst aus weiteren Ausbaumaßnahmen resultieren, die ihrerseits genehmigungsbedürftig sind. Allerdings sind mögliche Probleme im Rahmen des Terminalausbaus durch entsprechende Ausgestaltungen ohne weiteres zu lösen.

3.3.2.3.1 Zusammenfassende Bewertung

Wie schon ausgeführt wurde, sind die für den Terminalbetrieb nötigen Beleuchtungsanlagen kein unmittelbarer Gegenstand der wasserrechtlichen Planfeststellung, so dass hier zu prüfen ist, ob die spätere Herstellung der Beleuchtungsanlagen im Hinblick auf die Immissionssituation zu unlösbaren Problemen führt.

Im Ergebnis sind schädliche Lichtimmissionen in den benachbarten Wohngebieten durch die Beleuchtungsanlagen des Terminals, die eine Versagung der Planfeststellung rechtfertigen würden oder bereits auf der Ebene der Planfeststellung die Anordnung von Schutzauflagen erforderten, daher nicht zu erwarten. Sollten derartige Festlegungen im Einzelfall noch erforderlich werden, könnten diese im Rahmen nachfolgender Genehmigungen erfolgen.

3.3.2.3.2 Einwendungen

Zu den zu erwartenden Lichteffekten der Terminals wurden keine Einwendungen vorgebracht.

3.3.2.4 Luftschadstoffe

Wie schon dargelegt wurde, sind die eigentlichen Anlagen zur Abfertigung des Hafenbetriebs sowie die Anlagen zur Verkehrsabwicklung bzw. der spätere Hafenbetrieb kein unmittelbarer Gegenstand dieser Zulassungsentscheidung. Dennoch wird bereits auf der Ebene der Planfeststellung berücksichtigt, ob die Belastung mit Luftschadstoffen, die von einem späteren Hafenbetrieb mit der beabsichtigten Umschlagssteigerung ausgehen wird, für die benachbarten Wohngebiete bzw. Wohngebäude die Grenzen der Zumutbarkeit berücksichtigt.

Hinsichtlich der betriebsbedingten Auswirkungen ist dabei im Ergebnis nicht von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auszugehen.

Einwendungen die Luftschadstoffe betreffen würden, wurden ebenfalls nicht vorgebracht.

3.3.2.5 Hochwasserschutz und sonstige wasserrechtliche Abwägungsposten

Nachteilige Auswirkungen auf den Hochwasserschutz sind durch das Vorhaben nicht zu befürchten. Die an den Steinwerder Hafen angrenzenden Flächen sind durch eine private Hochwasserschutzanlage geschützt. Dabei gehören der östliche Teil der Hochwasserschutzwand zur Poldergemeinschaft „Kamerun-Kaizunge“ (Polder 41), der südwestliche Teil zur Poldergemeinschaft „Worthdamm“ (Polder 43) und der nordwestliche Teil zum Polder „Schuppen 65“ (Polder 42). Die Hochwasserschutzwand zum Polder 43 ist durch die beantragten Maßnahmen nicht betroffen und bleibt unverändert bestehen. Im Zuge der Hafenbeckenverfüllung des Südteils des Steinwerder Hafens wird der private Hochwasserschutz neu geordnet. Diese Neuordnung resultiert aus der mit der neuen Uferwand verbundenen Hochwasserschutzwand am nördlichen Verfüllende und führt zu einer deutlichen Verkürzung der Hochwasserschutzlinie und damit zu einer Verbesserung des Hochwasserschutzes. Die neue HWS-Wand wird dabei baulich zusammen mit der neuen Uferwand errichtet und ist mit dieser fest verbunden. Die Neuordnung ermöglicht durch die Anbindung der verfüllten Fläche an den Polder 41 den Wegfall der bislang trennenden Hochwasserschutzwand und die Zusammenlegung mit dem Polder 42.[53]

Neben dem bekundeten Einverständnis der Polder 41 und 42 ging zum Themenkomplex Hochwasserschutz nur die Stellungnahme des benachbarten Polders 40 ein. Diese weist auf das Erfordernis hin, dass während der Bauzeit der Hochwasserschutz jederzeit aufrechtzuerhalten sei. Dies ist mit einer entsprechenden Nebenbestimmung abgesichert. Ebenso wurde verfügt, dass der überarbeitete Verteidigungsplan dem Polder 40 zur Kenntnis zu geben ist. Die Stellungnahme des Polder 40 gibt weitere Hinweise an den Vorhabensträger. Der Vorhabensträger wird diese Anregungen nach eigenem Bekunden aufnehmen. Soweit dort auch die Empfehlung vorgesehen ist, in der Gründung eine Ausbaureserve vorzusehen, ist anzumerken, dass diese Überlegung bereits von der Planung umfasst ist.

Mit Blick auf die bestehende wasserrechtliche Genehmigungslage im Steinwerder Hafen vor Teilverfüllung wies die HPA darauf hin, dass unterschiedliche wasserrechtliche Genehmigungen bestünden. Die von diesen Genehmigungen umfassten Anlagen seien zu schützen. Dies ist indessen nicht der Fall. Der Vorhabensträger hat bereits vor Antragstellung mit den Genehmigungsinhabern entsprechende Vereinbarungen getroffen. Die entsprechenden wasserrechtlichen Genehmigungen sind bereits aufgehoben.

---

[53] Erläuterungsbericht Teil A: Vorhabensbeschreibung, Ziff. 1.5, S. 5

4. Gesamtbetrachtung

Den dargelegten und vorgebrachten Belangen steht das öffentliche Interesse an dem Ausbauvorhaben gegenüber, dem eine besondere Bedeutung für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens und den Erhalt hafengebundener Arbeitsplätze zukommt.

Den vorstehend und in der Planrechtfertigung dargestellten Interessen gebührt nach Inwertsetzung aller betroffenen Belange und Einwendungen untereinander und gegeneinander der Vorrang vor den widerstreitenden Belangen.

Die Zumutbarkeit der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen wurde durch die Anordnung von Schutzmaßnahmen sichergestellt. Verbleibende Beeinträchtigungen sind wegen der besonderen Bedeutung des Vorhabens hinzunehmen. Dies gilt insbesondere für Belange des Immissionsschutzes, denen nicht durch die im Rahmen der Planung vorgesehenen oder im Rahmen dieses Beschlusses zusätzlich angeordneten Schutzmaßnahmen abgeholfen werden kann. Hinzunehmen sind auch Beeinträchtigungen von umweltschützenden Belangen, der Belange des Gewässer- und Hochwasserschutzes sowie der Belange sonstiger Umweltnutzungen.

Zwar hat die Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben, dass mit dem Vorhaben teilweise erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für Teilschutzgüter verbunden sind. Diese Beeinträchtigungen der Belange des Umwelt- und Naturschutzes sind jedoch im Ergebnis der bipolaren Abwägung im Hinblick auf die Vorteile des Vorhabens hinzunehmen.

Die weiteren mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen überschreiten die Zumutbarkeitsschwelle nicht. Sie sind daher im Rahmen der Abwägung überwindbar und entschädigungslos hinzunehmen. Dasselbe gilt für Beeinträchtigungen, die zwar im Einzelfall erheblich sein können, aber keine Rechtsbeeinträchtigung darstellen, so dass die Entschädigungsvoraussetzungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht vorliegen.

5. Schutzauflagen

Die Schutzauflagen wurden im Einverständnis mit den Vorhabensträgern angeordnet.

C. **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des Gerichts zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Planfeststellungsbehörde) und den Gegenstand des Klagbegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Die der Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigefügt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Rechtsamt

Planfeststellungsbehörde

Hamburg, den 13.01.2014

[redacted]