



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

Abschrift

Planfeststellungsbehörde

Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

Gz.: RP2/150.1417-602

23. November 2017

Planfeststellungsbeschluss

für den Ersatzneubau des Ingenieurbauwerks K30 südlich des Elbtunnels

(km 159+288 bis km 159+705)

1 ENTSCHEIDUNG

1.1 Tenor

Auf Antrag der Bundesrepublik Deutschland, Bundesfernstraßenverwaltung, in Auftragsverwaltung vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen (Vorhabensträgerin) vom 05. Dezember 2016 wird der Plan für das vorstehend bezeichnete Vorhaben festgestellt, § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 74 Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG).

Alle Einwendungen der Betroffenen und alle Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabensträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben (Ziffer 3.10).

Entscheidungen, die unmittelbar innerhalb der Nebenbestimmungen getroffen werden, und Entscheidungen, die im Zusammenhang mit den einzelnen Sachthemen oder den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen an irgendeiner anderen Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses getroffen werden, binden die Vorhabensträgerin gleichermaßen.

Für die Durchführung des Vorhabens ist die Enteignung zulässig, § 19 FStrG.

RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden.

Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn 1. ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und 2. der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt und 3. der Beteiligte über die Folgen einer Fristversäumung belehrt worden ist.

1	ENTSCHEIDUNG	1
1.1	Tenor	1
1.2	Festgestellte Unterlagen	5
1.2.1	Erläuterungsbericht	5
1.2.2	Pläne	5
1.2.3	Verzeichnisse	6
1.2.4	weitere Unterlagen	6
•	U 9 Landschaftspflegerische Maßnahmen	6
1.3	Nachrichtlich beigefügte Unterlagen	6
•	U 19.1 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LBP)	7
•	U 19.2 Artenschutzfachbeitrag	7
•	U 19.3.1 Erläuterungsbericht UVS	7
2	NEBENBESTIMMUNGEN	7
2.1	Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial	8
2.2	Gewässer- und Hochwasserschutz	8
2.3	Baum- und Gehölzschutz	8
2.4	Baustelle	9
2.5	Sicherheit des Eisenbahnbetriebes	9
2.6	Räumliche Begrenzung der Flächeninanspruchnahme	9
2.7	Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Leitungen, Verkehr und Baustellen	10
2.8	Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen	12
2.9	Leistungsarbeiten	12
2.10	Umweltbezogene Bestimmungen	13
2.11	Wasserrechtliche Bestimmungen	14
2.12	Vereinbarungen und Zusagen	15
2.13	Allgemeiner Auflagenvorbehalt	16
3	BEGRÜNDUNG	16
3.1	Hinweise	16
3.1.1	Flächen-, Längen- und Höhenangaben	16
3.1.2	Umfang der Zulassung	16
3.1.3	Widmung	17
3.1.4	Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 Wasserhaushaltsgesetz	17
3.1.5	Kampfmittel	17
3.1.6	Entschädigungen	17
3.1.7	Kostentragung	18
3.2	Verfahren	18
3.2.1	Antrag und Auslegung	18
3.2.2	Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange	18
3.2.3	Erörterungstermin	19
3.3	Planungsziele	19
3.4	Alternativenprüfung	20
3.5	Bauzeitliche Verkehrsführung	22
3.6	Beeinträchtigungen Dritter	23
3.7	Ausführungsplanung	23
3.8	Begründung der Nebenbestimmungen	24
3.8.1	Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial	24
3.8.2	Gewässerschutz	24
3.8.3	Baum- und Gehölzschutz	25
3.8.4	Baustelle	25
3.8.5	Sicherheit des Eisenbahnbetriebs	25
3.8.6	Räumliche Begrenzung der Flächeninanspruchnahme	25
3.8.7	Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Leitungen, Verkehr und Baustellen	25
3.8.8	Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen	26
3.8.9	Leistungsarbeiten	26
3.8.10	Umweltbezogene Bestimmungen	27
3.8.11	Wasserrechtliche Bestimmungen	27
3.8.12	Vereinbarungen und Zusagen	27
3.8.13	Allgemeiner Auflagenvorbehalt	28

3.9	Umweltverträglichkeit	28
3.9.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	28
3.9.1.1	Schutzgut Mensch	29
3.9.1.2	Schutzgüter Tiere und Pflanzen	30
3.9.1.3	Schutzgut Boden	33
3.9.1.4	Schutzgut Wasser	35
3.9.1.5	Schutzgüter Luft und Klima	37
3.9.1.6	Schutzgut Landschaft/Stadtbild	38
3.9.1.7	Schutzgüter Kultur- und Sachgüter	39
3.9.1.8	Wechselwirkungen	39
3.9.2	Landschaftspflegerische Begleitplanung (Landschaftspflegerischer Fachbeitrag)	40
3.9.3	Artenschutz	42
3.9.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung	44
3.9.5	Bewertung der Umweltauswirkungen	45
3.10	EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN	48
3.10.1	Einwendungen	48
3.10.1.1	Einwendung HHLA CTB	48
3.10.1.2	Einwendung HHLA HCCR	53
3.10.2	Stellungnahmen	53
3.10.2.1	Colt Technology Services	54
3.10.2.2	Dataport AöR	55
3.10.2.3	Behörde für Inneres und Sport, Verkehrsdirektion 52	55
3.10.2.4	Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr	61
3.10.2.5	Behörde für Umwelt und Energie	63
3.10.2.6	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	67
3.10.2.7	Hamburg Port Authority	68
3.10.2.8	Hamburg Wasser	69
3.10.2.9	Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg	70
4	GESAMTABWÄGUNG	78

1.2 Festgestellte Unterlagen

1.2.1 Erläuterungsbericht

aufgestellt am 07.11.2016

1.2.2 Pläne

Unterlage	Maßstab	Zeichnungsnummer	aufgestellt
Lageplan	1:1.000	5/0	07.11.2016
Lageplan	1:1.000	5/1	07.11.2016
Höhenplan	1:1.000/100	6/1	07.11.2016
Höhenplan	1:1.000/100	6/2	07.11.2016
Höhenplan	1:1.000/100	6/3	07.11.2016
Höhenplan	1:1.000/100	6/4	07.11.2016
Höhenplan	1:1.000/100	6/5	07.11.2016
Lageplan Immissions- schutz	1:5.000	7/01	07.11.2016
Lageplan Entwässe- rung	1:1.000	8/0	07.11.2016
Lageplan Entwässe- rung	1:1.000	8/1	07.11.2016
Grunderwerbsplan	1:1.000	10.1/0	07.11.2016
Grunderwerbsplan	1:1.000	10.1/1	07.11.2016
Straßenquerschnitt A-A	1:50	14/1	07.11.2016
Straßenquerschnitt B-B	1:50	14/2	07.11.2016
Straßenquerschnitt C-C	1:50	14/3	07.11.2016
Straßenquerschnitt D-D	1:50	14/4	07.11.2016
Straßenquerschnitt D-D	1:50	14/5	07.11.2016
Bauwerksskizze	1:500/100	15/1	07.11.2016
Bauwerksskizze	1:100/50	15/2	07.11.2016
Lageplan Baustellen- einrichtung	1:1.000	16.1.1/0	07.11.2016
Lageplan Baustellen- einrichtung	1:1.000	16.1.1/1	07.11.2016

handschriftliche Ergänzung des Lageplans Baustelleneinrichtung 16.1.1/1	Anlage zu Einwendungen 3.10.1.1 und 3.10.1.2, Gegenstand der Zusage der Vorhabensträgerin, aufgrund Skizzenhaftigkeit nur sinngemäß planfestgestellt		
Lageplan Hilfsdamm und provisorische Mittelstreifenüberfahrt	1:1.000/100	16.3/1	07.11.2016
Höhenplan Hilfsdamm	1:1.000/100	16.3/2	07.11.2016

1.2.3 Verzeichnisse

Unterlage	Verzeichnisnummer	aufgestellt
Grunderwerbsverzeichnis	10.2/1	07.11.2016
Regelungsverzeichnis	11	07.11.2016

1.2.4 weitere Unterlagen

• **U 9 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Schaper + Steffen + Runtsch, Garten- und Landschaftsarchitekten, Hamburg, November 2016, bestehend aus

- U 9.1 Maßnahmenübersichtsplan, Blatt 1, Maßstab 1: 2.500
- U 9.2 LBP Maßnahmenpläne, Blatt 0-1, Maßstab 1:1.000
- U 9.3 Maßnahmenblätter, Blatt 1-22
- U 9.4 Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation, Blatt 1-6

1.3 Nachrichtlich beigelegte Unterlagen

Die folgenden Unterlagen sind nur nachrichtlich beigelegt. Sie dienen der Information und bedürfen keiner Planfeststellung.

- **U 2 Übersichtskarte**, Maßstab 1:150.000, 25.10.2016
- **U 3 Übersichtslageplan**, Blatt 1, Maßstab 1:5.000, 07.11.2016
- **U 4 Übersichtshöhenplan**, Blatt 1, Maßstab 1:5.000/500, 07.11.2016
- **U 14 Ermittlung der Belastungsklasse**, 15.04.2016
- **U 16.1.2 Lagepläne Verkehrsführung, Blätter 1-9, 1:1.000, 07.11.2016**
- **U 16.2 Leitungspläne 16.2/0 und 16.2/1, 1:1.000, 07.11.2016**
- **U 17.1 Lärmtechnische Untersuchung**, Ingenieurbüro Bergann Anhaus GmbH, Hamburg, 18.10.2016

- **U 17.2 Luftschadstoffgutachten**, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co KG, Radebeul, August 2016
- **U 18 Wassertechnische Untersuchung**, bestehend aus:
 - U 18.1/1 Übersichtslageplan der Entwässerungsabschnitte, 1:5.000, 07.11.2016
 - U 18.2 Erläuterungen und Berechnungsgrundlage, Blatt 1 – 8, 25.10.2016
 - U 18.3/1 Prinzipskizze Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken, Maßstab 1:50, 07.11.2016
- **U 19.1 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LBP)**
Schaper + Steffen + Runtsch Garten- und Landschaftsarchitekten, Hamburg, November 2016, bestehend aus:
 - U 19.1.1 Erläuterungsbericht
 - U 19.1.2 Lageplan Biotoptypen/Vegetationsstrukturen Bestand, Maßstab 1:2.500
 - U 19.1.3 Lageplan Bestand und Konflikte, Maßstab 1:2.500
- **U 19.2 Artenschutzfachbeitrag**
Planungsgemeinschaft Marienau, Naturschutz und Landschaftsplanung, Dahlem, Oktober 2016,
- **U 19.3 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**, Schaper + Steffen + Runtsch Garten- und Landschaftsarchitekten, Hamburg, November 2016, bestehend aus:
 - U 19.3.1 Erläuterungsbericht UVS
 - U 19.3.2 Themenkarte UVS, Maßstab 1:2.500, 24.11.2016
 - Allgemein verständliche nichttechnische Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie, ab Seite 45 des Erläuterungsberichtes UVS

2 NEBENBESTIMMUNGEN

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten, beauftragte Unternehmen auf die Nebenbestimmungen und die Pflicht zu deren Beachtung hinzuweisen sowie die im Planfeststellungsverfahren, insbesondere im Erörterungstermin, abgegebenen Zusagen einzuhalten bzw. für deren Einhaltung durch beauftragte Unternehmen zu sorgen. Die Bauausführung ist entsprechend zu überwachen.

Soweit Gesetze, Verordnungen, DIN-Normen, technische Regelwerke etc. weitergehende Bestimmungen enthalten, bleiben diese von den nachfolgenden Nebenbestimmungen grundsätzlich unberührt.

Neben den ausdrücklich aufgeführten Nebenbestimmungen sind auch die weiteren Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde, wie sie sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben, zu beachten. Entscheidungen, die unmittelbar innerhalb der Nebenbestimmungen getroffen werden, und Entscheidungen, die im Zusammenhang mit den einzelnen Sachthemen oder den Entschei-

dungen über die Einwendungen und Stellungnahmen an irgendeiner anderen Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses getroffen werden, binden die Vorhabensträgerin gleichermaßen. Es wird durch diese Vorgehensweise lediglich vermieden, dass jede einzelne Entscheidung zusätzlich auch Gegenstand einer Nebenbestimmung sein und so noch einmal benannt werden müsste.

2.1 Umgang mit Abruch- und Aushubmaterial

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch etc.) sind je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Beseitigung zuzuführen. Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden, die einen Verdacht auf Bodenverunreinigungen begründen (z. B. Verfärbung, Gerüche, Behältnisse), sind das zuständige Bezirksamt und das Schadensmanagement der Behörde für Umwelt und Energie (schadensmanagement@bue.hamburg.de, Tel.: 42840-2300, außerhalb der Dienstzeiten erfolgt die Alarmierung über die Polizei) zu benachrichtigen. Untersuchung, Bewertung, Umgang und Verbleib haben sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz samt Nebenverordnungen, dem Gesetz zum Schutz des Bodens (HmbBodSchG, BBodSchG), der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchVO) sowie den anerkannten Regeln der Technik zu richten (z. B. die Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall LAGA). Es ist dafür zu sorgen, dass kein Kontakt pechhaltigen Asphaltaufbruchs mit Grund- und Oberflächenwasser entsteht.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.1 verwiesen.

2.2 Gewässer- und Hochwasserschutz

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in angrenzende Gewässer und das Grundwasser ist zu verhindern. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat unter Beachtung der wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften zu erfolgen. Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken. Die Verschleppungsgefahr von Schadstoffen aus dem Oberboden in grundwasserführende Schichten ist durch sachgemäße Auswahl der Pfahlsysteme zu minimieren. Baugrubenwasser ist ordnungsgemäß zu reinigen. Die Versorgung der Baumaschinen und Fahrzeuge mit Betriebsstoffen ist nur auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen vorzunehmen. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten.

Der vorhandene Hochwasserschutz für die Gewerbeflächen sowie die Autobahn und die Elbtunnelröhren selbst darf durch das Vorhaben weder bauzeitlich noch dauerhaft beeinträchtigt werden.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.2 verwiesen.

2.3 Baum- und Gehölzschutz

Die Beeinträchtigungen des Baum- und Gehölzbestandes sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Dabei ist insbesondere auf zu erhaltende, in unmittelbarer Nähe zu den Bauarbeiten

stehende Bäume Rücksicht zu nehmen. Sie sind durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Der Einsatz von schwerem Gerät im Wurzelbereich ist zu vermeiden.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.3 verwiesen.

2.4 Baustelle

Bei der Einrichtung der Baustelle ist die Verkehrssicherungspflicht zu beachten. Insbesondere ist die Baustelle gegenüber dem unbeabsichtigten Zutritt Dritter zu sichern. Dabei sind Wege für Notfalleinsätze vorzusehen, ggf. durch verschließbare Tore.

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.4 verwiesen.

2.5 Sicherheit des Eisenbahnbetriebes

Westlich des Bauwerkes K30 befinden sich Bahnanlagen der Hafenbahn (Betriebsteil der HPA, Hamburg Port Authority). Der Eisenbahnbetrieb darf durch die Bauarbeiten in keiner Weise gefährdet, gestört oder behindert werden. Das Regellichtraumprofil darf in keiner Weise eingeschränkt werden. Krane sind mit einer Schwenkbegrenzung auszurüsten, die außerhalb der Sperrpausen das Überstreichen der Gleisanlagen bei Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes verhindern. Die Bauarbeiten sind mit der Hafenbahn / HPA als Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur abzustimmen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.5 verwiesen.

2.6 Räumliche Begrenzung der Flächeninanspruchnahme

Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen. Eine dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst.

Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme darf ebenfalls nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen und soll so kurz wie möglich dauern. Eine Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob und inwieweit auf die vorübergehende Inanspruchnahme ganz oder teilweise verzichtet werden kann. Ist dies nicht der Fall, ist zu prüfen, ob und inwieweit die Inanspruchnahme zeitlich begrenzt werden kann. Diese Prüfung ist gegebenenfalls im Laufe der Baudurchführung zu wiederholen.

Nach vollständiger Beendigung der Baumaßnahmen sind die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und baulichen Anlagen dem vorherigen Zustand entsprechend wiederherzustellen.

Die Bautabuflächen sind besonders vor baubedingter Inanspruchnahme zu sichern.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.6 verwiesen.

2.7 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Leitungen, Verkehr und Baustellen

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle und im nachgeordneten Netz sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Zur Bewältigung des Baustellenverkehrs auf der A7 im laufenden Betrieb, der Auswirkungen der Baumaßnahme auf das nachgeordnete Straßennetz sowie der Anforderungen an die Tunnelsicherheit des naheliegen Elbtunnels ist von der Vorhabensträgerin frühzeitig ein bauzeitliches Verkehrskonzept zusammen mit

- der Verkehrsdirektion 2 (VD 2/Projekt A7),
- der Verkehrsdirektion VD 52,
- dem zuständigen Polizeikommissariat,
- der Feuerwehr,
- der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (LSBG/KOST),
- dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer / Abteilung Planung und Entwurf Stadtstraßen (LSBG/S 2),
- der HPA,
- der nach RABT Ziffer 1.1.1 zuständigen Verwaltungsbehörde (LSBG B 20),
- dem Tunnelmanager gem. RABT 1.1.2 (LSBG B 244),
- dem von der Verwaltungsbehörde gemäß RABT 1.1.3 anerkannten Sicherheitsbeauftragten (LSBG B 236) sowie
- dem A7-Verkehrskordinator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

zu entwickeln und abzustimmen. Soweit erforderlich, sind weitere Betroffene zu beteiligen. Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen sind zeitgerecht vor Baubeginn mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzusprechen und von diesen anordnen zu lassen.

Zu betrachten sind dabei insbesondere

- die grundsätzlich durchgehende Aufrechterhaltung des Verkehrs mit möglichst geringen Einschränkungen,
- die Aufrechterhaltung der Kamerastandorte zur Verkehrsbeobachtung zur zügigen Störfallbehebung bei Höhenkontrollen und anderen Ereignissen,
- die Gewährleistung der Ableitung von havarierten oder zu hohen Fahrzeugen über die Betriebsabfahrt Ost,
- die Aufrechterhaltung einer adäquaten Beleuchtung im Bereich des Tunnelvorfeldes,
- die Betrachtung der Auswirkungen des Baustellenverkehrs auf das nachgeordnete Netz,
- die weitgehende Vermeidung von Fahrtrichtungssperrungen und Vollsperrungen,
- der sich aus der Gesamtschau auf die sich überschneidenden Bauabschnitte K20/K30/K31 und

Altona sowie den Abgleich der einzelnen Betriebszustände des Elbtunnels ergebenden erhöhten Koordinationsbedarf,

- die ggf. notwendig werdende Ertüchtigung der vorhandenen Rechenprogramme der Verkehrsrechner für den Elbtunnel, um die einzelnen Bauphasen abbilden zu können und die Funktionsfähigkeit der Programme Nothalt, Halt, Höhenkontrolle und Fahrstreifensperrungen zu gewährleisten.

Die in der Zuständigkeit des LSBG liegende Verkehrssteuerung und Verkehrsbeobachtung sowie das operative Störfallmanagement über die Tunnelbetriebszentrale für die nicht in Bau befindliche Strecke der A7 dürfen seitens der Baustelle nicht behindert werden.

Die Erreichbarkeit, Ver- und Entsorgung und Belieferungsmöglichkeit der Anliegergrundstücke ist für die Anlieger und ihre Besucher sowie für die Kunden von Gewerbebetrieben sowohl per Straße als auch per Fuß- bzw. Radweg durchgängig zu gewährleisten. Auch provisorische Wegebeziehungen sind barrierefrei zu gestalten, soweit die von ihnen ersetzten ursprünglichen Wegebeziehungen dies waren. Ebenfalls sicherzustellen ist der durchgängige Anschluss an die Ent- und Versorgungsleitungen und an das Telekommunikationsnetz. Müssen Erreichbarkeit oder Anschlüsse kurzzeitig unterbrochen werden (beispielsweise für Umschlussarbeiten), ist der hierfür erforderliche Zeitrahmen nach Termin und Dauer in Absprache mit den Betroffenen frühzeitig im Voraus festzulegen und so kurz wie möglich zu halten. Ausgenommen hiervon sind kurzfristige Unterbrechungen, die nicht vorhersehbar und auch nach Abwägung mit den betroffenen Belangen dringend erforderlich sind.

Bei Umleitungen aufgrund bauzeitlicher Veränderungen der Verkehrsbeziehungen sind der Durchgangs- und Anliegerverkehr sowie der Fußgänger- und Radverkehr sicher und effektiv unter Berücksichtigung der damit verbundenen Auswirkungen für die Anlieger der Umleitungsstrecke zu lenken. Der Verlauf aller umgeleiteten Wegebeziehungen ist deutlich sichtbar auszuschildern.

Baubedingte Verschmutzungen der öffentlichen Straßen und Wege sind zu minimieren und umgehend zu beseitigen.

Die Vorhabensträgerin hat bei der Bauleitung die Funktion eines einheitlichen Ansprechpartners vor Ort zu schaffen und zu besetzen. Dieser muss über eine los- und gewerkübergreifende Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis verfügen und während der gesamten Bauzeit zu allen Zeiten, in denen Bautätigkeit herrscht, erreichbar sein.

Der Baubeginn, der voraussichtliche Bauablauf, der Ansprechpartner bei der Bauleitung, die während der Bauzeit erfolgenden Aktualisierungen der Bauablaufplanung sowie andere beteiligungsrelevante Tatsachen, wie z. B. Straßensperrungen oder die Durchführung besonders lauter Baumaßnahmen, sind den Betroffenen so frühzeitig wie möglich und nötig in geeigneter Weise vor und während der Baudurchführung mitzuteilen. Dies betrifft neben den Einwendern auch weitere Betroffene, die sich erkennbar auf die Bauausführung einstellen müssen oder wollen.

Die Unterbrechung der Wasserversorgung der Einwenderinnen zu Ziffern 3.10.1.1 und 3.10.1.2 während der Umbindung ist auf das Minimum zu beschränken. Sie ist mit den Einwenderinnen rechtzeitig im Voraus abzustimmen, um einen Zeitpunkt wählen zu können, indem die Unterbrechung die Betriebsabläufe möglichst wenig beeinträchtigt.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffern 3.8.7, 3.10.1.1, 3.10.1.2 und 3.10.2.3 verwiesen.

2.8 Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen

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

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

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

Demgegenüber werden sämtliche für das Vorhaben erforderliche Genehmigungen etc. durch den vorliegenden Beschluss erteilt, vgl. Ziffer 3.1.2. Soweit hierfür noch nicht alle Details vorliegen, weil diese erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu ermitteln sind, die Genehmigungsfähigkeit jedoch zweifelsfrei feststeht und nur Detailregelungen noch offen bleiben müssen, geschieht dies dem Grunde nach. Die Befugnis, diese dem Grunde nach erteilten Genehmigungen insbesondere wegen technischer Einzelheiten und notwendiger Detail- und Nutzungsregelungen nachträglich zu ergänzen, insbesondere mit weiteren Nebenbestimmungen zu versehen, steht der fachlich zuständigen Behörde zu.

So ist für den Fall, dass wider Erwarten eine Grundwasserabsenkung im Rahmen der Bauausführung vorgenommen werden müsste, bei der BUE/U12 eine entsprechende Wasserrechtliche Erlaubnis einzuholen, vgl. Ziffern 2.11 und 3.10.2.5.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.8 verwiesen.

2.9 Leitungsarbeiten

Über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen während der Baudurchführung sind mit der jeweils zuständigen Leitungsverwaltung rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn entsprechende Absprachen zu treffen, die insbesondere die Art der Baudurchführung und die einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen be-

treffen. Soweit sich eine Betroffenheit erst während der Durchführung der Arbeiten zeigt, sind die genannten Stellen unverzüglich zu informieren.

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.9 verwiesen.

2.10 Umweltbezogene Bestimmungen

Sollte die Beanspruchung der ursprünglich für die 4. Elbtunnelröhre planfestgestellten und angelegten Ausgleichsfläche länger als 5 Jahre dauern, ist der Eingriff neu zu berechnen und entsprechend auszugleichen.

Die ordnungsgemäße Durchführung der planfestgestellten LBP-Maßnahmen ist durch eine Umweltbaubegleitung zu gewährleisten. Die ökologische Baubegleitung ist auch beim Abriss der Rampe zu beteiligen (Vergrämung, Kontrolle), um die Beeinträchtigung brütender Vögel auszuschließen.

Rodungsmaßnahmen bei der Baufeldfreimachung sind außerhalb der Brutzeit von Vögeln durchzuführen. Anschließend ist darauf zu achten, dass im Baufeld keine neuen Reviere entstehen.

Bei der Bauausführung sind schadstoff- und lärmarme Maschinen einzusetzen.

Um das Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbote der Tötung oder Verletzung bzw. der erheblichen Störung zu vermeiden, sind Abrissarbeiten sowie Gehölz- und Vegetationsräumungsarbeiten nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit, also während der zulässigen Fäll- und Schnittzeit (01.10. bis 28.02.) durchzuführen.

Hinsichtlich der Sicherung der Bautabuflächen wird ergänzend auf Ziffer 2.6 verwiesen.

Der bei Bauarbeiten anfallende belebte Oberboden (Mutterboden) ist fachgerecht abzutragen und zu lagern schonend zu behandeln und einer sinnvollen Folgenutzung zuzuführen.

Bei einer durch die Bauausführung drohenden Gefahr der Schädigung der Schutzgüter Boden und Gewässer sind unverzüglich Gegenmaßnahmen zu ergreifen und die unter Ziffer 2.1 genannten Stellen sowie ggf. Polizei und Feuerwehr zu benachrichtigen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.10 verwiesen.

2.11 Wasserrechtliche Bestimmungen

Gemäß den §§ 8, 10, 13 und 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) i.V.m. dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) wird der Vorhabensträgerin unter Vorbehalt weiterer Inhalts- und Nebenbestimmungen widerruflich erlaubt, von dem Grundstück Ingenieurbauwerk K30 (BAB A7) zwischen dem Trogbauwerk des Elbtunnels und dem Brückenbauwerk K20 gemäß den folgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen Niederschlagswasser in den Rugenberger Hafen einzuleiten.

Art und Menge der Wasser- bzw. Abwassermengen

Es wird erlaubt, Niederschlagswasser gemäß der Darstellung in den „Erläuterungen und Berechnungsgrundlagen“ der wassertechnischen Untersuchung (Nr. 18.2) und dem Entwässerungslageplan (Nummer 8 Blatt 0-1) von den Einzugsgebieten der BAB A7 zwischen dem Trogbauwerk des Elbtunnels und dem Brückenbauwerk K20 mit einer Einzugsgebietsfläche von insgesamt 62.400 m² (Entwässerungsabschnitt 1 und 2) nach Behandlung in einer Regenwasserbehandlungsanlage (bestehend aus einem Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken) mit einem Bemessungsvolumenstrom von 206 l/s über eine bestehende Entwässerungsleitung über die vorhandene Einleitungsstelle EA1 einzuleiten.

Anforderungen an die Einleitungsstelle

Die Einleitungsstelle für das Niederschlagswasser ist entsprechend den Vorgaben der Wasserbehörde-BUE zu kennzeichnen.

Regenwasserbehandlungsanlage

Die Detailplanung und Beschreibung der Behandlungsanlage ist im Zuge der Ausführungsplanung an die BUE nachzureichen.

Betrieb und Wartung der Regenwasserbehandlungsanlage

Für die Wartung der Behandlungsanlagen ist ein schriftlicher Wartungsvertrag mit einem zugelassenen Wartungsfachbetrieb nach § 15 Absatz 6 HmbAbwG abzuschließen.

Die Behandlungsanlagen sind von einem Fachbetrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik entschlammen, warten und auf ihre Funktionsfähigkeit überprüfen zu lassen; zurückgehaltene Stoffe sind durch Fachbetriebe entsorgen zu lassen. Die Vorgaben des Herstellers für Betrieb und Wartung der Anlagen sind zu beachten.

Der Nachweis über die ordnungsgemäße Wartung, Leerung und Reinigung der Behandlungsanlagen ist nach § 15 Absatz 7 HmbAbwG durch Belege nach § 3 der Verordnung über Nachweise im Bereich der Abwasserbeseitigung (NachweisVO) zu führen.

Der Nachweis über die Beseitigung von Rückständen und Schlämmen der Behandlungsanlagen ist nach § 2 Absatz 1 und 3 NachweisVO durch Belege zu führen.

Die vorgenannten Nachweise sind mindestens 3 Jahre ab Ausstellungsdatum aufzubewahren (§ 5 Absatz 1 NachweisVO). Nach § 17a Absatz 4 HmbAbwG sind die Nachweise der Überwachungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Die Wartungs-, Eigenüberwachungs- und Funktionsprüfungsmaßnahmen können auch von fachkundigem Personal des Straßenbaulastträgers vorgenommen werden. Die Fachkunde ist der zuständigen Behörde auf Verlangen nachzuweisen.

Der Anlagenbetreiber hat ein Betriebstagebuch zu führen, in dem jeweils der Zeitpunkt und die Ergebnisse der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen eingetragen werden:

- Wartungsarbeiten des Wartungsfachbetriebes
- Störung und Betriebsausfälle
- Mängel und Mängelbeseitigung
- Reinigungs- und Entleerungstätigkeiten

Das Betriebstagebuch ist der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen und mindestens 3 Jahre nach der letzten Eintragung aufzubewahren.

Allgemeine Anforderungen

Die im Entwässerungslageplan (Nummer 8 Blatt 0-1) dargestellte Zuordnung der zu entwässernden Flächen zur Einleitungsstelle sowie die dargestellte Leitungsführung sind einzuhalten. Das Gewässer darf nur im Rahmen dieser Erlaubnis mit den dazugehörigen Unterlagen benutzt werden.

Für jede beabsichtigte Änderung der vorstehend erlaubten Benutzung des Gewässers ist vor Beginn der Ausführung eine Wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen. Mit dem Antrag sind prüfungsfähige Unterlagen und Beschreibungen einzureichen. Beantragte Änderungsmaßnahmen dürfen erst nach Zustellung der Wasserrechtlichen Erlaubnis begonnen werden.

Sollte wider Erwarten eine Grundwasserabsenkung im Rahmen der Bauausführung vorgenommen werden müssen, ist bei der BUE/U12 eine entsprechende Wasserrechtliche Erlaubnis einzuholen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.11 und 3.10.2.5 sowie Ziffern 2.8 und 2.13 verwiesen.

2.12 Vereinbarungen und Zusagen

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

Soweit die Zusagen im Rahmen der Bauausführung durch die Auftragnehmer zu erfüllen sind, hat die Vorhabensträgerin durch eine entsprechende Bauüberwachung dafür Sorge zu tragen, dass die Zusagen auch von diesen und deren Subunternehmern eingehalten werden.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffern 3.8.12 verwiesen.

2.13 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens, insbesondere auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf, bleibt die Auferlegung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 3.8.13 verwiesen.

3 BEGRÜNDUNG

3.1 Hinweise

3.1.1 Flächen-, Längen- und Höhenangaben

Die zahlenmäßigen Flächen-, Längen- und Höhenangaben in den Planunterlagen und in diesem Beschluss sind nicht durch besondere Feldvermessungen ermittelt, sondern anhand der zeichnerischen Darstellungen berechnet worden, die auf den Katasterkarten der Freien und Hansestadt Hamburg beruhen. Hieraus ergeben sich nicht zu vermeidende Ungenauigkeiten. Maßgeblich sind die festgestellten zeichnerischen Darstellungen sowie die Ergebnisse der Grenzfeststellung nach Bauende.

3.1.2 Umfang der Zulassung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange 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 dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 HmbVwVfG (Konzentrationswirkung).

Für das Vorhaben erforderliche Zulassungen, die noch nicht abschließend beurteilt werden konnten, die jedoch keiner abschließenden Würdigung bedürfen weil sie unter keinem Gesichtspunkt dem Vorhaben entgegenstehen können, werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach erteilt und bedürfen noch der späteren Ergänzung. Der Planfeststellungsbeschluss beschränkt sich insoweit auf die Prüfung, ob diesen Zulassungen unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen bzw. ob die spätere Ergänzung entscheidungserheblich sein könnte, so dass es eines Vorbehaltes bedürfte. Soweit dies nicht der Fall ist, weil die Ergänzung nur noch nicht entscheidungserhebliche Details festlegt, wird sie durch die insoweit auch sachnähere Behörde vorgenommen, die nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und Erlöschen der Konzentrationswirkung (wieder) hierfür zuständig ist. Zweckmäßigerweise hat die Vorhabensträgerin demnach vor Baubeginn bei den zuständigen Stellen die gegebenenfalls noch erforderlichen Ergänzungen der Zulassungen zu beantragen. Vgl. insoweit auch Ziffer 3.7.

Die in den Plänen enthaltenen verkehrsregelnden Bestandteile (Fahrbahnmarkierungen, Verkehrsschilder, Schilderbrücken etc.) sind dem späteren Betrieb zuzurechnen und insoweit nur nachrichtlich enthalten. Ihre endgültige Anordnung bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten, vgl. insoweit auch Ziffer 3.7.

Im Übrigen wird auch auf Ziffer 2.8 verwiesen.

3.1.3 Widmung

Wird eine Bundesfernstraße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet (§ 2 Abs. 6a FStrG). Daher bedarf es keiner gesonderten Entscheidung über die Widmung.

3.1.4 Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 Wasserhaushaltsgesetz

Das Amt für Immissionsschutz und Betriebe der Behörde für Umwelt und Energie hat hinsichtlich der vorgesehenen Einleitungen in den Rugenberger Hafen das Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 WHG hergestellt. Bedingung hierfür war die Übernahme entsprechender Nebenbestimmungen in vorliegenden Planfeststellungsbeschluss. Dies ist geschehen, vgl. Ziffer 2.11.

3.1.5 Kampfmittel

Vor Beginn baulicher Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund verbunden sind, ist die Grundstückseigentümerin oder der Grundstückseigentümer oder, wenn diese bzw. dieser die Baumaßnahmen nicht selbst durchführt oder durchführen lässt, die Veranlasserin oder der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund nach Einwilligung der Grundstückseigentümerin bzw. des Grundstückseigentümers, verpflichtet, bei der zuständigen Behörde eine Auskunft einzuholen, ob für den betroffenen Baubereich ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel besteht (§ 6 Absatz 1 Satz 1 Kampfmittelverordnung).

Ist der betroffene Baubereich danach als Verdachtsfläche nach § 1 Absatz 4 eingestuft, ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind. (§ 6 Absatz 2 Kampfmittelverordnung).

Die Einzelheiten regelt die Kampfmittelverordnung.

3.1.6 Entschädigungen

Entscheidungen über Entschädigungen für die planfestgestellte unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, ob dauerhaft oder vorübergehend, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Betroffenen nicht gelingt, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 19 Absatz 1 FStrG iVm §§ 3, 4 Abs. 1 Satz 1 Hamburgisches Enteignungsgesetz das Enteignungsrecht. Dabei bedarf es keiner weiteren Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen. Welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen ist mit der Zulassung des Vorhabens abschließend im Planfeststellungsbeschluss geregelt. Der Rechtsentzug selbst und die

Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, 9 A 21/03, juris Rn. 21). Sofern es demnach hinsichtlich des Erwerbs bzw. der vorübergehenden Nutzung eines Grundstücks zu keiner Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und den Betroffenen kommt, entscheidet die Enteignungsbehörde (nur noch) über die Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigungen (§§ 19, 19a FStrG i.V.m. Abschnitt III Abs. 3 Nr. 3 der Anordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes i. V. m. dem Hamburgischen Enteignungsgesetz).

3.1.7 Kostentragung

Die Kostentragung, z. B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens nicht berührt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung öffentlich-rechtlich unbedenklich ist. Auf die Kostentragungspflichten hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss; ein Hinweis in der Planfeststellung hat nur klarstellende Bedeutung. Die Kostentragungspflicht ergibt sich z. B. aus Gesetzen, aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen, den Verträgen mit den Leitungsunternehmen oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Daneben ergeben sich u. U. Kostenfolgen für die Vorhabensträgerin aus deren Zusagen. Bei einem Zugriff auf Leitungen oder bauliche Anlagen Dritter auf deren Grundeigentum trägt in der Regel die Vorhabensträgerin die Kosten, sofern keine anderslautenden vertraglichen oder gesetzlichen Bestimmungen etwas anders vorsehen. Bei einem Zugriff auf Leitungen oder bauliche Anlagen Dritter auf Flächen, die nicht dem Dritten gehören, bestehen in der Regel vertragliche Regelungen über die Nutzung des fremden Eigentums, die meist auch Kostenfragen regeln.

3.2 Verfahren

3.2.1 Antrag und Auslegung

Die Planfeststellung gemäß §§ 17 FStrG, 72 ff. HmbVwVfG erfolgt auf Antrag der Vorhabensträgerin vom 05. Dezember 2016. Die Planunterlagen einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen (vgl. Ziffern 1.2, 1.3) haben in der Zeit vom 19. Dezember 2016 bis zum 18. Januar 2017 in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zur Einsicht ausgelegen. Auf die Auslegung war im Amtlichen Anzeiger Nr. 99 vom 13. Dezember 2016 hingewiesen worden.

3.2.2 Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 13.12.2016 unter Beifügung der Planunterlagen die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und andere Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme bis zum 01.02.2017 aufgefordert. Mit gleichem Schreiben wurden die in Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen über das Vorhaben unterrichtet.

3.2.3 Erörterungstermin

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen sind am 28.06.2017 erörtert worden. Die Einwender, die Behörden, die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen waren zuvor schriftlich benachrichtigt worden. Die Bekanntgabe des Erörterungstermins im Amtlichen Anzeiger Nr. 47 erfolgte am 16.06.2017.

3.3 Planungsziele

Die vorliegende Planung umfasst den Ersatzneubau des Ingenieurbauwerkes K30 im Zuge der Autobahn A7. Das Bauwerk ist stark geschädigt und daher der Ersatzneubau dringend erforderlich. Im Zuge des Ersatzneubaus erfolgt die Anpassung des Bauwerkes bzw. der Fahrbahngeometrie an die aktuellen verkehrlichen Ansprüche.

Die K30 stellt den Übergang von der Hochstraße Elbmarsch (K20) zum Elbtunnel her und ist 8-streifig ausgebaut. Im Norden schließt unmittelbar der Elbtunnel mit dem Bauwerk K31 an. Die K31 ist das Trogbauwerk des Elbtunnels. Hier werden mit der sogenannten Tunnelweiche die Fahrbeziehungen für die verschiedenen Tunnel-Betriebsprogramme ermöglicht.

Im Süden schließt das Brückenbauwerk K20 mit derzeit noch 6 Fahrstreifen an. Dieses Bauwerk K20 soll gemäß aktuellem Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs 8-streifig erweitert werden. Die diesbezügliche Genehmigungsplanung ist fertiggestellt, das Planfeststellungsverfahren läuft bereits.

Die Erneuerung des Bauwerks K30 ist ausschließlich aufgrund dessen Baufälligkeit erforderlich. Die im Zuge des Ersatzneubaus angepasste Fahrbahngeometrie für den Anschluss einer verbreiterten K20 ist auch eigenständig, also ohne Erweiterung der K20, verkehrswirksam und nötig für die optimierte und verkehrssichere Verteilung des in den Tunnel einfahrenden bzw. aus dem Tunnel ausfahrenden Verkehrs. Aktuelle Regelwerke und Vorschriften für den sicheren Tunnelbetrieb bedingen gegenüber dem Bestand eine erhöhte betriebs- und verkehrstechnische Ausstattung zur Berücksichtigung diverser Betriebs- und Havarieszenarien. Der Ersatzneubau der K30 in der beantragten Form berücksichtigt diese Anforderungen und ist daher notwendig.

Der Ersatzneubau der K30 erfolgt unter Beibehaltung der derzeitigen Autobahnachse als Damm-bauwerk. Linienänderungen erfolgen nicht. Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale im Grund- und Aufriss bleiben im Wesentlichen unverändert. Die Länge des Bauabschnittes beträgt 0,418 km. Gemäß RAA 2008 wird ein Regelquerschnitt RQ 43,5 zugrunde gelegt. Mit dem Ersatzneubau der K30 ist die Verkehrsbeeinflussungsanlage des Elbtunnels zu berücksichtigen. Die Verkehrszeichenbrücken werden neu errichtet. Insgesamt entsteht ein 8-streifiger Straßenquerschnitt, der auf der Richtungsfahrbahn Hannover abschnittsweise einen zusätzlichen Fahrstreifen im Übergang zur K31 und den Elbtunnelröhren erhält.

Mit dem Ersatzneubau wird die vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik nicht geändert. Durch die Anordnung des zusätzlichen Fahrstreifens wird lediglich den verschiedenen Verkehrs-führungsvarianten im Elbtunnel Rechnung getragen und der Verkehrsfluss bei Sperrung von Elb-

tunnelröhren verstetigt. Gleichzeitig wird durch die regelgerechte Herstellung der Fahr-
bahnquerneigung und damit der Verbesserung der Fahrbahntwässerung zusätzlich die Ver-
kehrssicherheit erhöht.

Zu den Einzelheiten wird auf die Planunterlagen, insbesondere den Erläuterungsbericht verwiesen.

3.4 Alternativenprüfung

Im Rahmen der Planung ist auch geprüft worden, ob es für die zu bewältigende Aufgabe (vgl. Zif-
fer 3.3) eine bessere Möglichkeit gibt oder ob zumindest eine genauso geeignete Variante erkenn-
bar ist, die zudem dem Vorhaben entgegenstehende Belange in geringerem Maße beeinträchtigen
würde. Aus naheliegenden Gründen waren dabei vorliegend allein diejenigen Varianten abwä-
gungsrelevant, die sich beim Ersatzneubau auf die vorgegebene, weil vorhandene Strecke be-
schränken.

Dabei konnte die Variante der reinen Instandsetzung nicht überzeugen, denn auch bei einer
grundhaften, umfangreichen Sanierung könnten die bauartbedingten Defizite nicht beseitigt werden.
So würde eine Instandsetzung die statischen Probleme der Konstruktion, die sich unter anderem
durch eine erhöhte Schwingungsanfälligkeit auszeichnet, nicht beseitigen. Der Abstand und die
Anzahl der Fugenquerträger bliebe gleich, so dass bei künftigen Schädigungen der Übergangs-
konstruktion ähnliche Schadensbilder wiederholt auftreten würden. Zudem wären bei einer bloßen
Instandsetzung die aktuellen Anforderungen an die Verkehrsführung nicht erreichbar.

Die Varianten des Neubaus als Brückenbauwerk oder Dammbauwerk unterscheiden sich hinsicht-
lich der Standsicherheit und der Möglichkeit der Errichtung nach dem aktuellen Stand der Technik
nicht wesentlich. Ähnliches gilt für die Bauzeit. Bei beiden Varianten kann die bauzeitliche Ver-
kehrsführung auf 6 Fahrstreifen aufrechterhalten werden, bei beiden Varianten würden ggf. erfor-
derliche Sperrungen nur kurzfristig sein und beide Varianten führen zu ähnlichen Verkehrsbeein-
trächtigungen im Umfeld, wobei diese im Falle des Brückenbauwerks kürzer ausfielen; dafür be-
dürfte es dort jedoch einer kurzen Bauphase mit 4+0 Verkehr. Für die dauerhafte Verkehrsführung
ergeben sich allerdings Vorteile für die Dammlösung: Während bei der Brückenlösung das Prinzip
von 2 getrennten Bauwerken die Mittelstreifenüberfahrt erhalten bleiben müsste, entfällt die Bau-
werkstrennung beim Dammbauwerk, sodass die Verkehrsbeziehungen im Tunneleinfahrtsbereich
mit einem Dammbauwerk am einfachsten verbessert werden können.

Hinsichtlich der Länge der Bauzeit sind die Unterschiede jedoch deutlich: Der Neubau eines Brü-
ckenbauwerks weist bedingt durch die Abfolge der Arbeiten (Abbruch, Gründung, Unterbauten,
Überbau), die nacheinander durchgeführt werden müssen, die deutlich längste Bauzeit aller Vari-
anten auf. Demgegenüber wäre der Neubau eines Dammbauwerks in der kürzesten Bauzeit fertig-
zustellen.

Zudem gestalten sich sowohl die Herstellungskosten als auch die zukünftigen Unterhaltungskosten
des Dammbauwerks deutlich geringer als diejenigen für eine Brücke. Auch die Dauerhaftigkeit des
Dammbauwerks übersteigt die Lebensdauer einer Brücke.

Auch bei der Beeinträchtigung von Umweltbelangen unterscheiden sich die Varianten, wobei hier die Dammlösung etwas schlechter abschneidet, weil bei dieser eine höhere bauzeitliche Lärmbelastung und ein höheres Transportaufkommen bestehen sowie die Schutzgüter Boden und Grundwasser dauerhaft beeinträchtigt werden. Dies wiegt jedoch nur vordergründig schwerer, weil die Beeinträchtigung aufgrund der Vorbelastung im Ergebnis nicht entscheidungserheblich ist, vgl. Ziffer 3.9.

Im Ergebnis überwiegen daher die Vorteile der Dammlösung. Für die so gefundene Vorzugsvariante wurde anschließend im Rahmen einer Vorplanung die technische Umsetzung untersucht.

Bei Variante 1 wird das Dammbauwerk mit einer seitlichen Stützung in 2 Bauphasen hergestellt. Westlich der K30 wird ein Hilfsdamm für die bauzeitliche Verkehrsführung von 2 Fahrstreifen errichtet. Das Dammsystem besteht aus einer Dammschüttung auf einer Baugrundverbesserung und einer seitlichen Stützung des Dammes mittels einer Stahlbetonstützwand.

Variante 2 unterscheidet sich von Variante 1 dadurch, dass auf einen Hilfsdamm verzichtet wird und der Bau dadurch in 4 Bauphasen durchgeführt werden muss, da die verbleibenden Bestandsüberbauten als Behelfsfahrbahn bis zur Fertigstellung der jeweiligen Richtungsfahrbahn genutzt werden müssen. Für die Längstrennung des vorhandenen Überbaus müssen umfangreiche Sicherungsmaßnahmen an dem weiter in Betrieb bleibenden Teilquerschnitt durchgeführt werden, wobei trotz Sicherungsmaßnahmen erhebliche Risiken verbleiben, die sowohl durch die Konstruktion des vorhandenen Bauwerkes als auch durch den derzeitigen baulichen Zustand bedingt sind.

Bei Variante 3 wurde die Herstellung des Dammbauwerks statt Stützwänden mit seitlichen Dammböschungen mit einer Böschungsneigung von 1:2 aus Gründen des Hochwasserschutzes untersucht. Auch bei dieser Variante ist die Herstellung eines Hilfsdammes notwendig, um eine halbseitige Bauweise der K30 mit einer 4+2-Verkehrsführung abzusichern. Durch die Böschungsflächen müssen bei dieser Variante jedoch Grundstücke Dritter in erheblichem Umfang in Anspruch genommen werden. Hiervon wären insbesondere die durch Hafenanlagen genutzten Bereiche betroffen. Dort würden mindestens eine Reihe an Container-Stellplätzen sowie diverse Einbauten, wie z.B. Trafostationen, Waschplätze und Beleuchtungsmasten verloren gehen. Ohnehin könnte der Damm auf der Westseite nur auf einer Länge von ca. 100 m hergestellt werden, da im Anschluss zur K31 auf einer Länge von ca. 70 m wiederum eine Stützkonstruktion erforderlich wäre, um die Höhe des geforderten Hochwasserschutzes abzusichern. Auch im Anschlussbereich zur K20 kann keine Dammböschung hergestellt werden, da sich dort der Hilfsdamm für die Behelfsverkehrsführung befände. Weiterer Nachteil wäre, dass die Baugrundverbesserung für die gesamte Böschungsaufstandsfläche ausgeführt werden müsste.

Im Ergebnis ist daher die Variante 3 aufgrund der Grundstücksinanspruchnahmen sowie der weiteren Nachteile ausgeschlossen worden. Ebenso wurde die Variante 2 verworfen, da bei dieser die bauzeitlichen Risiken zu hoch wären. Gewählt wurde daher die Variante 1 als Vorzugslösung.

Die Nullvariante, also der Verzicht auf den Ausbau, kam bereits angesichts der Bauälligkeit nicht ernstlich in Betracht.

Von den geprüften Varianten erschien daher letztlich die vorliegend planfestgestellte als vorzugswürdig. Sie genügt den Anforderungen an den Straßenbau am besten und berücksichtigt die betroffenen Belange in angemessener Weise. Die planfestgestellte Variante stellt damit eine sich nicht nur aus technischer und wirtschaftlicher, sondern auch aus eigentumsrechtlicher und umweltseitiger Sicht empfehlende Lösung mit im Vergleich zum Vorhabensziel zumutbaren Beeinträchtigungen Dritter und für die betroffenen Schutzgüter vertretbaren Risiken dar (vgl. Ziffer 3.9). Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde werden die beteiligten Belange durch die planfestgestellte Variante einem angemessenen Ausgleich zugeführt.

3.5 Bauzeitliche Verkehrsführung

Der Verkehr auf der A7 wird während der gesamten Bauzeit vollen Umfangs aufrechterhalten. Hierzu dient eine bauzeitliche Mittelstreifenüberfahrt und die Führung zweier Fahrstreifen auf einem temporären Hilfsdamm. Um den Verkehr im Rahmen der Behelfsverkehrsführung während der Bauphasen zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen überzuleiten, wird eine Mittelstreifenüberfahrt südlich auf der K20 hergestellt.

Im Zuge des anschließenden 8-streifigen Ausbaus der K20 (das hierzu erforderliche Planfeststellungsverfahren läuft bereits) sollen die vorhandenen und bisher voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen um ca. 4,60 m mittels eines Verbundüberbaus nach innen verbreitert werden (zwischen den beiden Überbauten befindet sich derzeit noch eine entsprechende Lücke, die bereits damals bei der Errichtung der K20 für eine spätere innenseitige Erweiterung vorgesehen war). Die für die bauzeitliche Verkehrsführung erforderliche Mittelstreifenüberfahrt auf der K20 benötigt ebenfalls eine innenseitige Erweiterung. Diese soll im Sinne der Nachhaltigkeit und der Reduzierung von Eingriffen so ausgeführt werden, dass sie beim Ausbau der K20 weitergenutzt werden kann.

Planfestgestellt wird vorliegend jedoch allein die Herstellung der bauzeitlichen Mittelüberfahrt, also noch kein Bauteil der K20, um eine Vorwegnahme der diesbezüglichen Abwägung zu vermeiden. Der Verbleib der Bauteile als Bestandteil der K20 würde im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der K20 festgestellt.

Desweiteren wird ein bauzeitlicher Hilfsdamm errichtet. Aufgrund der räumlichen Situation ist dessen Herstellung nur westlich der K30 und nicht durchgehend, sondern abschnittsweise mit Behelfsbrücken zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Baustelle möglich. Der Hilfsdamm erhält eine Fahrbahn für zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3,25 m. Die Dammkrone wird mit einer Breite von ca. 10 m ausgebildet. Nach Fertigstellung des Ersatzneubaus der K30 wird der Hilfsdamm komplett zurückgebaut. Die Hilfsbrücken werden demontiert, die oberirdischen Bauteile bis ca. 1 m unter Geländeoberkante zurückgebaut. Die seitlichen Spundwände des Übergangsbauwerkes werden gezogen und damit komplett aus dem Baugrund wieder entfernt. Die Gründungspfähle bzw. die Tragglieder der Baugrundverbesserung verbleiben im Baugrund.

3.6 Beeinträchtigungen Dritter

Das Vorhaben führt sowohl zu dauerhaften als auch zu vorübergehenden Auswirkungen unmittelbarer und mittelbarer Natur auf private Belange und Rechte. Hinsichtlich der unmittelbaren Inanspruchnahme ist insbesondere die Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter zu nennen. Die Grundstücke werden zum Teil dauerhaft benötigt und sind von der Vorhabensträgerin entsprechend zu erwerben bzw., falls es zu keiner Einigung über den freihändigen Erwerb kommt, zu enteignen. Es ergeben sich aber auch lediglich auf die Zeit der Baudurchführung begrenzte Grundstücksinanspruchnahmen. Der Umfang dieser Inanspruchnahmen ist in den planfestgestellten Unterlagen dargestellt, insbesondere in den Grunderwerbsplänen und -verzeichnissen. Zusätzlich hat die Vorhabensträgerin vorab mit den Eigentümerinnen über Art und Umfang der Inanspruchnahme Gespräche geführt und die bauzeitliche Inanspruchnahme näher spezifiziert, vgl. Ziffern 3.10.1.1 und 3.10.1.2.

Zu den Einzelheiten der vorstehend genannten Inanspruchnahmen sowie die weiteren, hier nicht ausdrücklich genannten Inanspruchnahmen wird auf die Planunterlagen, insbesondere die Grunderwerbspläne und -verzeichnisse verwiesen.

Die planfestgestellte Flächeninanspruchnahme stellt eine Beeinträchtigung des Eigentumsrechts dar. Diese Beeinträchtigung ist im planfestgestellten Umfang zulässig. Die Allgemeinwohlgründe, die für das Vorhaben in der beantragten Form und die damit einhergehende Flächeninanspruchnahme streiten, überwiegen in der Abwägung die entgegenstehenden Eigentumsinteressen der Betroffenen. Die Vorhabensträgerin hat zudem glaubhaft dargestellt, dass es zu der Grundstücksinanspruchnahme keine Alternative gibt; gleichzeitig hat sie die Beeinträchtigungen bereits durch die ursprüngliche Planung und durch die weiteren Zusagen im Rahmen der geführten Gespräche mit den Eigentümerinnen optimiert, s.o.

Auch insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Vorteile des Ausbaus die Nachteile deutlich überwiegen.

3.7 Ausführungsplanung

Grundsätzlich müssen alle durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Konflikte im Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Hiervon ausgenommen werden können jedoch solche Fragen, die vorhersehbar werden gelöst werden können und somit keiner Entscheidung bedürfen. Voraussetzung hierfür ist, dass für die später erfolgende Lösung keine planfeststellungsrechtliche Abwägung erforderlich ist oder eine solche bereits im Planfeststellungsbeschluss vorweggenommen werden kann. Es muss also zur Zeit des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses feststehen, dass ein Sachverhalt in der späteren Bauausführung oder im späteren Betrieb ohne Weiteres auf die eine oder andere Weise zu bewältigen ist, keine nicht bereits bewältigten Rechtsbeeinträchtigungen oder Beeinträchtigungen von Umweltbelangen zu erwarten sind und es hinsichtlich der Gesamtabwägung unerheblich ist, wie diese Bewältigung aussehen wird. Dies war vorliegend durchgehend der Fall.

Auch die Bewältigung der durch die Bautätigkeit ausgelösten verkehrlichen Beeinträchtigungen während der Bauzeit kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Die Vorhabensträgerin hat hierzu entsprechende Konzepte entwickelt, mit denen sie darlegt, dass diese Bewältigung möglich ist. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen sind sowohl baulicher als auch verkehrlicher Natur. Die Planfeststellung dieser Maßnahmen ist nicht erforderlich, weil diese lediglich im Straßenraum stattfinden und so keine diesbezüglichen Eigentumsrechte betroffen sind, weil sie nur temporär bestehen und etwaige Beeinträchtigungen daher zeitlich begrenzt sind, weil sie sich im Rahmen der üblichen Maßnahmen zur Einrichtung von Umleitungen halten, bei denen subjektive Rechte Dritter grundsätzlich nicht berührt werden, weil bei Ihrer Einrichtung die Straßenverkehrsbehörde beteiligt und eine ordnungsgemäße Ausführung so gewährleistet ist und weil sie sich aus vorgenannten Gründen im Ergebnis nicht auf die planfeststellungsrechtliche Abwägung auswirken werden. Umgekehrt wäre die Planfeststellung dieser Maßnahmen sogar hinderlich, da jede Änderung eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses nach sich zöge und so eine flexible Handhabung der bauzeitlichen Verkehrslenkung unmöglich würde.

Das gleiche gilt für die Bauablaufplanung. Es ist hinreichend bestimmt, welche Baumaßnahmen durchgeführt werden müssen und welche Rechte und Belange hiervon betroffen sein werden. Darüber hinaus ist es jedoch nicht sinnvoll, den Bauablauf detaillierter planen zu lassen und nach Art, Maß, Zeitdauer und Zeitpunkt planfestzustellen. Dies führte zum Verlust jedweder Flexibilität, die auf einer komplexen Baustelle erforderlich ist. Diese Flexibilität kommt nicht nur der Vorhabensträgerin, sondern auch den Betroffenen zu Gute, denn nur so lässt sich die Baustelle effektiv und möglichst zügig abwickeln sowie auf unvorhersehbare Situationen reagieren. Zudem müsste bei einer Festschreibung der Bauablaufplanung im Planfeststellungsbeschluss bei Abweichungen auch kleinerer Art stets ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden. Dies würde die Dauer der Baumaßnahme erheblich verlängern.

3.8 Begründung der Nebenbestimmungen

3.8.1 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

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

3.8.2 Gewässerschutz

Diese Nebenbestimmung dient dem Schutz der Oberflächengewässer sowie des Grundwassers. Sie verpflichtet die Vorhabensträgerin, soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, auch den Eintrag von Baumaterial und anderen bei der Durchführung der Ausbaumaßnahme anfallenden Stoffen, die nicht schon aufgrund gesetzlicher Bestimmungen nicht in die Gewässer gelangen dürfen, zu minimieren. Zur Detailregelung der wasserrechtlichen Erlaubnisse durch die zuständige Wasserbehörde vgl. auch Ziffer 2.8.

Das Planungsgebiet liegt im Bereich eines nicht öffentlichen Polders, die Autobahn und die Elbtunnellröhren selbst sind ebenfalls baulich vor Hochwasser geschützt. Dieser Hochwasserschutz muss stets gewährleistet bleiben.

3.8.3 Baum- und Gehölzschutz

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

3.8.4 Baustelle

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

3.8.5 Sicherheit des Eisenbahnbetriebs

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs während der Baudurchführung.

3.8.6 Räumliche Begrenzung der Flächeninanspruchnahme

Die Inanspruchnahme der im Flächenbedarfsplan entsprechend gekennzeichneten Flächen ist erforderlich, um die hier festgestellte Planung umzusetzen. Die Nebenbestimmung verhindert eine weitergehende Inanspruchnahme.

Die vorübergehende Inanspruchnahme der im Flächenbedarfsplan entsprechend gekennzeichneten Flächen ist ebenfalls erforderlich, um die hier festgestellte Planung umzusetzen. Die Nebenbestimmung verhindert eine weitergehende Inanspruchnahme und bestimmt den Zustand, in den die betroffenen Flächen nach Fertigstellung des Vorhabens zu versetzen sind.

Als Bautabuflächen sind zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme von planfestgestellten Ausgleichsflächen die nördlich der Feuerwehrwache Elbtunnel liegenden Gras- und Krautfluren mit Gehölzbeständen und einer profilierten Geländemulde festgelegt (siehe Unterlage 9.1.2). Die Nebenbestimmung schützt diese Flächen vor baubedingter Inanspruchnahme.

3.8.7 Bauzeitliche Nutzungskonflikte, Leitungen, Verkehr und Baustellen

Diese Nebenbestimmung dient der Minderung der diesbezüglichen Auswirkungen der Baumaßnahme. Das von den Arbeiten betroffene Gebiet ist dicht bebaut und beherbergt eine Vielzahl an Nutzungen, die eine Funktionsfähigkeit sowohl der örtlichen als auch der überörtlichen Verkehrsbeziehungen sowie eine unterbrechungsfreie Versorgung mit Strom, Wasser, Gas, Telefon, Internet etc. voraussetzen.

Die Gewährleistung der vom LSBG vorgenommenen Verkehrssteuerung und der Verkehrsbeobachtung sowie des operativen Störfallmanagements über die Tunnelbetriebszentrale auch in der Bauphase dient der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Ggf. ist hierfür eine provisorische Verlegung oder eine Anmietung fremder Leitungen erforderlich.

Zum bauzeitlichen Verkehrskonzept wird auf Ziffer 3.10.2.3 verwiesen.

Im Übrigen wachen die Straßenverkehrsbehörde sowie der LSBG als zuständige Verwaltungsbehörde nach RABT sowie die von ihm eingesetzten Stellen des Tunnelmanagers und des Sicherheitsbeauftragten über die Verkehrssicherheit im Vorfeld des Elbtunnels auch und gerade während der Durchführung der Baumaßnahme.

3.8.8 Widerruf und Neuerteilung von Genehmigungen

Wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (vgl. Ziff. 3.1.2) sind u. a. auch zu der Frage der Erteilung bzw. des Widerrufs von Genehmigungen grundsätzliche Regelungen getroffen worden. Diese Regelungen sind nicht als abschließend zu betrachten. Teilweise ergeben sich die Rechtsfolgen auch unmittelbar aus den Planunterlagen oder mittelbar aus dem Gesamtzusammenhang sowie aus Sinn und Zweck der Planfeststellung, ohne in jedem Einzelfall ausdrücklich benannt zu werden.

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

Soweit Genehmigungen durch den Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach neu erteilt werden, kann dies geschehen, weil Art und Maß der baulichen Anlagen beziehungsweise der späteren Nutzung nach dem Zweck des planfestgestellten Vorhabens grundsätzlich vorgegeben sind und der Erteilung der Genehmigungen erkennbar keine entscheidungserheblichen Tatsachen entgegenstehen. Da sich jedoch die - für die Entscheidung dem Grunde nach nicht erheblichen - Details zur Zeit des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht in jeder Hinsicht festlegen lassen und sich auch während der Baudurchführung noch ändern können bzw. sich zum Teil auf nicht den Gegenstand der Planfeststellung bildende Nutzungen nach Fertigstellung des Vorhabens beziehen, bleibt die Ergänzung der Genehmigungen der jeweils zuständigen Stelle vorbehalten. Die Einräumung eines Vorbehalts ist diesbezüglich nicht erforderlich, da es den zur Zeit noch unbekannten Details an Entscheidungserheblichkeit bzw. Abwägungsrelevanz fehlt, denn es ist bereits erkennbar, dass diese der Zulässigkeit des Vorhabens nicht entgegenstehen, s. o. Vgl. auch Ziffer 3.1.2.

3.8.9 Leitungsarbeiten

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, wer-

den die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabensträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

3.8.10 Umweltbezogene Bestimmungen

Zur Begründung wird auf Ziffern 3.9 und 3.10.2.5 verwiesen. Im Übrigen sind die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Landschaftspflegerischer Fachbeitrag) und des Artenschutzfachbeitrags Gegenstand der Planfeststellung, so dass es einer weiteren Festsetzung als Auflage nicht bedarf.

3.8.11 Wasserrechtliche Bestimmungen

Abwasseranlagen sind nach § 60 WHG unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen für das Einleiten von Abwasser (§§ 8, 10, 13, 18 und 57 WHG) nach den hierfür jeweils in Betracht kommenden Regeln der Technik zu errichten und zu betreiben.

Die Benutzung des Gewässers in der vorgesehenen Art und dem vorgesehenen Maß bedarf der Erlaubnis. Unter Beachtung der §§ 8, 10, 13, 18 und 57 WHG konnte diese Erlaubnis mit den vorstehenden Festsetzungen erteilt werden.

Es gehört zu den Betreiberpflichten, das Abwasser durch fachkundiges Personal oder eine geeignete Stelle untersuchen zu lassen und den Zustand der Abwasseranlage, ihre Funktionsfähigkeit, ihre Unterhaltung und ihren Betrieb sowie Art und Menge des Abwasser selbst zu überwachen (§ 61 WHG, §§ 16b-d HWaG, § 15 Hamburgisches Abwassergesetz (HmbAbwG)).

Der Prüfung lagen folgende Unterlagen zu Grunde:

- Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen (8), Blatt 0-1
- Wassertechnische Untersuchungen, Übersichtslageplan Entwässerungsabschnitt (18.1)
- Wassertechnische Untersuchungen, Erläuterungen und Berechnungsgrundlage (18.2)
- Wassertechnische Untersuchungen, Skizze Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken mit Berechnungen (18.3)

Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Benutzung des Gewässers Rugenberger Hafen wird im Wasserbuch unter der Bezeichnung 32 AI 48 geführt.

3.8.12 Vereinbarungen und Zusagen

Die Verpflichtung der Vorhabensträgerin, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen sowie die in dieser Entscheidung wiedergegebenen Zusagen und Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten, besteht auch ohne gesonderte Anordnung. Eine Wiederholung und Anordnung jeder einzelnen Zusage und Vereinbarung im verfügbaren Teil ist daher nicht erforderlich, Verbindlichkeit besteht auch ohne dies. Dennoch soll diese

Nebenbestimmung die Verpflichtung der Vorhabensträgerin bekräftigen, um die Bedeutung der insoweit bestehenden Bindung herauszustellen und etwa bestehenden Zweifeln über die Verbindlichkeit entgegenzuwirken.

3.8.13 Allgemeiner Auflagenvorbehalt

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und des Schutzes der Allgemeinheit vor nicht vorhersehbaren nachteiligen Wirkungen des Vorhabens außerhalb des § 75 Absatz 2 Satz 2 HmbVwVfG.

3.9 Umweltverträglichkeit

Die Frage nach der Umweltverträglichkeit geht im Wesentlichen dem Verhältnis zwischen dem vorhandenen Zustand von Natur und Umwelt und den vom geplanten Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Umweltauswirkungen nach. Die Verpflichtung, diese Auswirkungen möglichst zu vermeiden, jedenfalls aber zu minimieren bzw. bei Unvermeidbarkeit zu kompensieren, ergibt sich unmittelbar oder mittelbar aus einer Vielzahl gesetzlicher, insbesondere speziell umweltrechtlicher Vorschriften (z. B. BNatSchG, HmbBNatSchAG, FStrG, WHG). Dementsprechend müssen die von der Vorhabensträgerin eingereichten Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens auch eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen enthalten, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 6 Absatz 3 Nr. 2 UVPG).

3.9.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Im Folgenden werden auf der Grundlage der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie in einer zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 UVPG die baubedingten (= zeitlich begrenzten) und die anlage- und betriebsbedingten (= jeweils dauerhaften) Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die UVPG-Schutzgüter aufgezeigt. Zu weiteren Einzelheiten wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen.

Der Untersuchungsraum liegt im Hamburger Hafengebiet nach dem HafenEG und wird vorwiegend von Verkehrswegen und hafenbezogenen gewerblich genutzten Flächen bestimmt, die einer starken Dynamik unterliegen (Hafenerweiterung, Verkehrswegeplanung etc.). Es befindet sich keine Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet. Durch die Immissionen aus Kfz-Verkehr und hafenbezogenen Gewerbebetrieben sowie dem Hafen selbst ist der Untersuchungsraum stark vorbelastet (Schall und Luftschadstoffe). Naturnahe Flächen mit Lebensraumfunktion für Pflanzen und Tiere sind nur eingeschränkt vorhanden. Die naturschutzfachlich wertvollsten Flächen stellen die für das Vorhaben „Bau der 4. Elbtunnelröhre“ angelegten Ausgleichsflächen mit Gras- und Krautfluren, Gehölzbeständen und jüngeren Einzelbäumen dar. Europäische und nationale Schutzgebiete sowie ein randlich des Untersuchungsraums befindliches gesetzlich geschütztes Tideröhrich am Uferrand der Norderelbe sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Trotz der Vorbelastung führt das Vorhaben baubedingt und anlagebedingt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Sie ergeben sich größtenteils lediglich baubedingt durch die Räumung von Vegetationsflächen, Fällung von Bäumen und dichten Gehölzstrukturen sowie Versiegelung von Offenbodenflächen für die Herstellung eines Hilfsdamms (teilweise mit Tiefgründung) zur bauzeitlichen Verkehrsabwicklung und das Baufeld einschließlich Baustelleneinrichtung.

3.9.1.1 Schutzgut Mensch

Das Leben und das Wohlbefinden des Menschen stehen in enger Beziehung zu sämtlichen weiteren Umweltschutzgütern, da diese die natürliche Lebensgrundlage des Menschen darstellen. Dementsprechend bestimmt § 1 BNatSchG u. a., dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer zu sichern sind. Auswirkungen auf ein jedes Schutzgut haben mittelbar auch Auswirkungen auf den Menschen. Dies vorangestellt werden unter dieser Überschrift nur diejenigen Auswirkungen auf den Menschen dargestellt, die unmittelbar beeinträchtigend auf die Funktionen des Wohnens und Erholens einwirken. Die Darstellung weiterer Auswirkungen auf den Menschen erfolgt mittelbar jeweils bezogen auf die weiteren Schutzgüter.

Die wesentlichen Aspekte im Rahmen der Betrachtung des Schutzgutes Mensch bilden die Wohnfunktion und die Erholungsfunktion. Das Untersuchungsgebiet wird jedoch überwiegend von Verkehrswegen (Straße und Schiene) und hafen-gewerblich genutzten Flächen bestimmt. Das Areal beinhaltet im Westen Teile des Rangierbahnhofs Mühlenwerder, an den sich der Container-Terminal Waltershof anschließt. Im Osten wird das Gebiet großflächig durch die Containerlagerfläche der HHLA in Anspruch genommen. Gemäß Flächennutzungsplan befinden sich im Untersuchungsgebiet die Flächenkategorien „Verkehrsfläche“, „Flächen für Bahnanlagen“ und „Hafen“. Im Landschaftsprogramm lauten die Gebietskategorien „Verkehrsanlage“, „Bahnanlage, oberirdisch“ und „Gewerbe-/Industriegebiet“. Wohnnutzung ist nicht vorhanden. Eine Erholungsfunktion weist das an der A7 gelegene Gebiet nahezu nicht auf, zu stark dominieren die verkehrlichen und gewerblichen Nutzungen. Die einzigen Grünflächen sind die bereits erwähnten Ausgleichsflächen westlich der A7, die jedoch aufgrund der isolierten Lage zwischen Autobahn und Rangierbahnhof nicht erreichbar sind und zudem starken Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt sind.

Die mit dem Straßenverkehr verbundenen Schallimmissionen und die mit dem Bahn- und Hafenbetrieb verbundenen Lärmbelastungen bedeuten für das gesamte Untersuchungsgebiet eine hohe bis sehr hohe Vorbelastung. Beide Teilschutzgüter sind durch die von den Verkehrsanlagen, insbesondere der A7, aber auch durch die von den gewerblichen Ansiedlungen ausgehenden Beeinträchtigungen in erheblicher Weise beeinträchtigt. Aus diesem Grunde ist die Bedeutung der Wohn- und Erholungsfunktion des Untersuchungsgebietes als praktisch nicht vorhanden anzusehen. Die UVS stuft daher den Wert des Untersuchungsgebietes für das Schutzgut Mensch auch als gering ein.

Neben den üblichen Straßenbauarbeiten sind bei den baubedingten Auswirkungen insbesondere die Transportfahrten und damit verbundenen Beeinträchtigungen zu nennen. Die hohe Anzahl der Transportvorgänge resultiert aus den für den Aufbau des Dammes benötigten Bodenmengen. Andererseits sind die Bodenanlieferungen nur so lange erforderlich, bis der Damm aufgeschüttet ist, also nicht während der gesamten Bauzeit, sondern während zweier Bauphasen (je eine pro Fahrtrichtung). Zudem ist der Bereich ohnehin verkehrlich extrem belastet, so dass sich die Transportvorgänge im Ergebnis nicht so gravierend darstellen, wie dies in einem verkehrlich weniger belasteten Raum darstellen würde (auf der A7 bewegen sich in diesem Abschnitt bereits 117.800 Kfz täglich bei rund 20 % LKW-Anteil). Die UVS bewertet die diesbezüglichen Auswirkungen auf das Schutzgut daher als gering. Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen für das Schutzgut Mensch sind daher nicht zu erwarten.

Da der Ausbau im Wesentlichen auf bereits für die A7 in Anspruch genommenen Flächen erfolgt, besteht die größte anlagenbedingt Auswirkung in der Flächeninanspruchnahme für den temporären Hilfsdamm, der im Anschluss an die Fertigstellung wieder zurückgebaut wird. Aufgrund der nur bauzeitlichen Inanspruchnahme und der Tatsache, dass keine Wohn- oder Erholungsflächen betroffen sind, ergibt sich hieraus keine anlagebedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch.

Zu den betriebsbedingten Auswirkungen gehören insbesondere diejenigen durch Schall und Schadstoffe.

Der Verkehrslärm bewegt sich sowohl tags als auch nachts unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete (69/59 dB(A) tags/nachts) mit Ausnahme eines Immissionsortes am HHLA Container-Terminal Burchardkai. Allerdings betrifft die dortige Überschreitung von maximal 0,6 dB(A) nur den Nachtzeitraum, während dem im betroffenen Gebäude keine schutzbedürftige Nutzung stattfindet. Schallschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Auch hinsichtlich der Luftschadstoffe bestehen keine betriebsbedingten Auswirkungen, da die bereits vorhandenen Schadstoffbelastungen je nach untersuchtem Parameter entweder die Grenzwerte nicht überschreiten oder zumindest durch das Vorhaben nicht weiter erhöht werden. Im Vergleich des Prognose-Nullfalls 2024 zum Planfall 2024 ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

3.9.1.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Zusätzlich zu der bei der Überbauung von Böden zwangsläufigen Zerstörung der dort vorhandenen Pflanzen und fluchtunfähigen Kleinlebewesen erfolgt eine Beeinflussung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere auch auf indirektem Wege über den Lebensraum.

Schutzgebiete nach BNatSchG i.V.m. HmbNatSchAG sowie europarechtlich geschützte Gebiete sowie sonstige internationale Schutzgebiete sowie gesetzlich geschützte Biotope sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Eine Betroffenheit außerhalb des Untersuchungsraumes gelegener Schutzgebiete und Biotope ist nicht erkennbar, da die Auswirkungen des Vorhabens räumlich auf das unmittelbare Umfeld der Maßnahme begrenzt sind. Ebenso sind keine Bereiche betroffen, die

in der bundesweiten Flächenkulisse der Unzerschnittenen Funktionsräume der BfN-Lebensraumnetzwerke sowie im Hamburger Biotopverbund enthalten sind. Die einzig wertvollen Flächen im Untersuchungsraum sind die Kompensationsflächen, die als Ausgleich für die Eingriffe im Zusammenhang mit dem Vorhaben 4. Elbtunnelröhre angelegt wurden. Diese Gehölz- und Grünstrukturen befinden sich zwischen der A7 und den Gleisanlagen westlich der A7 und sind im Biotopkataster im südlichen Bereich als kleinteilige, naturnahe Grünanlage sowie nördlich davon als Halbruderales Gras- und Staudenflur trockener Standorte ausgewiesen. Die Flächen werden während der Bauzeit für den Hilfsdamm in Anspruch genommen und anschließend wieder hergerichtet.

Bei der Brutvogel-Revierkartierung 2015 entlang der K20 und K30 wurden im Abschnitt K30 18 Vogelarten mit mindestens einem Revierpaar nachgewiesen. Arten des Anhangs 1 der EG-Vogelschutzrichtlinie wurden als Brutvogel nicht festgestellt. Einmal wurde der Eisvogel als Nahrungsgast kartiert. Auch beim Steinschmätzer dürfte es sich um einen Nahrungsgast handeln. Streng geschützte Brutvogelarten wurden nicht nachgewiesen. Der mit einem Brutrevierpaar im Plangebiet kartierte Haussperling steht auf der Vorwarnliste der Hamburger Roten Liste.

Im Rahmen der Fledermauskartierungen von 2006 und 2015/16 wurden 5 Fledermausarten nachgewiesen. In erster Linie trat die gut an urbane Strukturen angepasste Zwergfledermaus auf. Bei der Rauhauffledermaus ist von einer nur temporären Präsenz im Untersuchungsraum auszugehen. Die 2006 noch, wenn auch selten, beobachtete Teichfledermaus konnte 2015 nicht mehr nachgewiesen werden. Der Große Abendsegler überfliegt den Untersuchungsraum schnell und in großer Höhe bei meist kurzer Verweildauer. Für die Breitflügelfledermaus gibt es im Untersuchungsraum kaum geeignete Habitatstrukturen. Sie konnte im Vergleich zu 2006 nur noch sehr selten beobachtet werden. Außerhalb des Untersuchungsgebietes wurde die Wasserfledermaus unter der Waltershofer Brücke festgestellt. Gebäudequartiere, die für die Zwergfledermaus und die Breitflügelfledermaus von Wichtigkeit wären, konnten nicht festgestellt werden. Für die Rauhauffledermaus, die Wasserfledermaus und den Großen Abendsegler fehlen geeignete Quartierbäume mit Spechthöhlen. Der Untersuchungsraum ist daher nicht Habitatzentrum der nachgewiesenen Arten.

Insgesamt ist das Umfeld der K30 mit der hohen Lärmbelastung und den wenigen geeigneten Lebensraumstrukturen als unbedeutendes Jagdgebiet für Fledermäuse anzusehen. Die Verweildauer der Individuen im Untersuchungsraum ist daher gering. Die Autobahntrasse wird von den Fledermäusen gemieden. Im Bereich der potenziellen trassenquerenden Flugrouten über die Autobahn kann eine relevante Flugroutennutzung im Untersuchungsraum ausgeschlossen werden. Die weit- aus meisten beobachteten Streckenflüge fanden in Nord-Süd-Richtung parallel zur A7 statt.

Als Amphibienlaichgewässer geeignete Gewässer sind nicht vorhanden. Auf der Ausgleichsfläche westlich der K30 wurde ein häufiges Vorkommen von Schmetterlingen, Libellen und sonstigen Insekten beobachtet. Die Gras- und Krautfluren bieten potenzielle Habitatstrukturen für z.B. Laufkäfer, Hautflügler, Schmetterlinge sowie für Reptilien, die Funktion ist jedoch aufgrund der isolierten Lage zwischen Autobahn und Hafengewerbe/-industrie eingeschränkt. Die Gehölzbestände im Sü-

den sind geeignet als Habitat für Kleinsäuger und Wirbellose. Die Bäume weisen jedoch keine besonderen Habitatstrukturen wie starkes Totholz oder Höhlen auf. Der Entwässerungsgraben westlich der K30 ist ebenfalls nur stark eingeschränkt geeignet für Gewässer- und Feuchtlebensräume bewohnende Arten z.B. aus der Gruppe der Libellen. Eine besondere Bedeutung als Tierlebensraum weist das Plangebiet insgesamt nicht auf, wobei neben der unwirtlichen Gesamtsituation die hohe Verlärmung zum Tragen kommt.

Die ursprünglich im Untersuchungsraum vorkommende primäre Vegetationsgesellschaft ist im Hafengebiet nicht mehr vorhanden. Die heutige Vegetation ist überwiegend gekennzeichnet durch Hafenanlagen, Verkehrs- und Siedlungsflächen mit geringem Flächenanteil ruderaler Vegetation bzw. naturferneren Pflanzflächen im nördlichen Untersuchungsgebiet. Nennenswert sind allein die angepflanzten Kleingehölze der bereits erwähnten Ausgleichsfläche.

Im Rahmen der in 2016 aktualisierten Biotoptypenkartierung wurden neben der Elbe als Fluss und ihren Hafenbecken, den Gleisanlagen sowie der Autobahn selbst im Wesentlichen Gehölze aus überwiegend standortfremden Arten und sonstiges Sukzessionsgebüsch, Gräben mit Stillgewässercharakter, Tideröhricht, Halbruderaler Gras- und Staudenflur mittlerer und trockener Standorte sowie kleinteilige naturnahe Grünanlage ermittelt. An geschützten Pflanzenarten wurden im Rahmen der Biotopkartierung folgende geschützte Pflanzenarten festgestellt: Acker-Krummhals, Schwarzer Senf, Schaf-Schwingel, Echte Walnuss, Frühe Wiesen-Margerite, Gewöhnlicher Hornklee, Schwarz-Pappel, Gewöhnliche Teichsimse und Löwenzahn.

Insgesamt sind Biotope mit einer hohen Wertstufe mit Ausnahme des Tideröhrichts, das jedoch von der Baumaßnahme nicht betroffen sein wird, nicht vorhanden. Die einzige zusammenhängende Grünfläche mit einer mittleren Wertigkeit stellt die Ausgleichsfläche westlich der A7 dar, die zwar in Anspruch genommen, aber wiederhergestellt wird. Die vollständig versiegelten Flächen wie Straßen oder Gewerbeflächen besitzen keine Wertigkeit.

Die baubedingten Beeinträchtigungen bestehen zum einen aus der bauzeitlichen Inanspruchnahme des Baufeldes selbst sowie die Inanspruchnahmen durch die Baustraßen und die Baustelleneinrichtungsflächen. Damit verbunden sind temporäre Lebensraum- und Funktionsverluste. Insgesamt sind davon ca. 20.300 m² Fläche betroffen, auf der sich im Wesentlichen die Biotoptypen Kleinteilige Grünanlage, naturnah, Gras-Staudenflur und Gebüsche, Halbruderaler Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte und Graben mit Stillgewässercharakter befinden. Hieraus resultiert eine geringe (17.750 m² Fläche mit hoher Regenerationsfähigkeit) bis mittlere (2.550 m² Fläche mit langer Wiederherstellungsdauer bzw. geringer Regenerationsfähigkeit) baubedingte Beeinträchtigung.

Zum anderen beinhaltet die Bautätigkeit auch eine Beunruhigung und Störung von Tieren durch optische und akustische Reize. Aufgrund der hohen Vorbelastung des Untersuchungsraumes durch Industrie-, Bahn- und Hafenanlagen mit entsprechend starken Lärm- und Lichtemissionen ergeben sich laut UVS insoweit jedoch keine relevanten baubedingten Auswirkungen. Zum einen sind keine Lebensräume bedeutsamer Arten von den Baumaßnahmen betroffen und zum anderen werden Vögel durch die Bautätigkeiten eher davon abgehalten, sich der Baustelle zu nähern.

Ubiquitäre Arten, die im nahen Umfeld der Baustelle ihren Lebensraum haben, haben die Möglichkeit, sich für die Bauzeit in andere Teilbereiche des Geländes zurückzuziehen.

Neben der baubedingten Inanspruchnahme erfolgt auch eine anlagebedingte dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen. Hiervon sind im Wesentlichen die Biotoptypen Graben mit Stillgewässercharakter und Kleinteilige Grünanlage, Anteil Gebüsche, naturnah, betroffen. Lediglich die dauerhaften Flächenverluste der Gehölzstruktur sind als hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen zu beurteilen. Hiervon sind ca. 100 m² betroffen. Die übrigen Inanspruchnahmen führen nur zu geringen Beeinträchtigungen. Die Verluste anthropogen stark beeinflusster Biotoptypen wie Straßen sind als unerhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes zu betrachten.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen entstehen durch den Straßenverkehr und äußern sich in einer Beunruhigung und Störung von Tieren. Diesbezüglich besteht jedoch eine bereits eine erhebliche Vorbelastungen durch die bestehende A7, den Rangierbahnhof Mühlenwerder sowie den Hafenbetrieb. Das bedeutet für Vögel eine generell stark verminderte Lebensraumeignung (je nach Empfindlichkeit der Art 70-100%). Insgesamt ist der Untersuchungsraum hinsichtlich der Vogelfauna als erheblich vorbelastet anzusehen. Im näheren Umkreis der Autobahn sind daher nur störungsunempfindliche Arten in geringer Dichte zu finden. Auch für Fledermäuse ist der Raum als Habitat und Jagdgebiet unattraktiv (s. Kap. 6.3.2). Eine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung der Fauna ist daher aufgrund der hohen Vorbelastung nicht anzunehmen.

Ein weiteres betriebsbedingtes Risiko besteht in einer Kollision zwischen Tieren und dem Straßenverkehr, das sich aufgrund der Hochlage des Bauabschnittes auf Fledermäuse und Vögel beschränkt. Nach Aussagen des Fledermausgutachtens wird die Trasse der A7 als Nord-Süd-Barriere wahrgenommen bzw. gemieden. Es konnten nur sehr vereinzelt Fledermäuse als Überflieger beobachtet werden. Auch im weiteren Umfeld der Trasse konnten Fledermäuse nur sehr vereinzelt beobachtet werden. Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet ein eher ungeeignetes Habitat für Fledermausarten. Kollisionen sind daher als eher unwahrscheinlich anzusehen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung werden die mehr oder weniger geschlossenen Fahrzeugkolonnen von den Fledermäusen als durchgängiges Hindernis wahrgenommen und entsprechend gemieden. Hinsichtlich der Kollisionsgefährdung von Vogelarten haben Untersuchungen ergeben, dass selbige ohnehin eher gering kollisionsgefährdet sind. Im Übrigen besteht das Risiko bereits jetzt und wird durch den Ausbau nicht weiter erhöht.

3.9.1.3 Schutzgut Boden

Böden sind in Bezug auf Aufbau und Funktion grundsätzlich vielgestaltige Komplexe. Sie erfüllen wesentliche landschaftshaushaltliche und gesellschaftliche Funktionen. So sind sie Träger der land- und forstwirtschaftlichen Produktion, der ökologischen Kreisläufe sowie der Rohstoff- und Wasservorkommen, bilden den Lebensraum für Bodenbewohner, sind Wurzelraum für Pflanzen, bewirken die räumlich differenzierte Vielfalt des Landschaftsraumes und dienen als Fläche für Wohnen, Erholung, Verkehr, Industrie, Gewerbe etc. Insbesondere unversiegelte Flächen besitzen eine generell hohe Bedeutung im Ökosystem.

Die Böden im Untersuchungsraum sind jedoch stark anthropogen überformt bzw. versiegelt/überbaut. Natürliche oder schutzwürdige Böden kommen nicht vor. Es herrschen großräumig künstliche Aufhöhungen des ursprünglichen Geländes um mehrere Meter mit Sand und Klei vor, die zum Teil mit Bauschutt und Betonresten durchsetzt sind. Im Zuge des Baus der A7, der Bahnanlagen und den Hafenanlagen wurden die Böden durch Bodenaustausch, Überlagerungen, Befestigungen, Teilversiegelungen, Böschungen, Entwässerungsanlagen etc. weiter überbaut und versiegelt. Dementsprechend sind die gestörten Böden gegenüber Verdichtung und Umlagerung gering empfindlich. Aber auch die Empfindlichkeit der nicht versiegelten Flächen gegenüber Überbauung / Versiegelung ist vor dem Hintergrund des anthropogenen Ursprungs bzw. Überprägung der Böden als gering einzustufen.

Genutzt werden die Böden als Autobahn, Hafenanlagen, Gleisanlagen, Gewerbe- und Industrieflächen. Lediglich die westlich der K30 vorhandene Ausgleichsfläche weist noch Bodenfunktionen auf. Zudem besteht auf verschiedenen Flächen Altlastverdacht. Von 14 im Zuge der Baugrunderkundung untersuchten Proben zu den Aushubböden waren zwei Proben auffällig.

Auf den versiegelten Böden sind keine Bodenfunktionen mehr vorhanden. Auch die kleinflächigen Bodenvorkommen in Bereich der Gewerbeflächen sowie im Bereich der Verkehrsanlagen haben wegen ihrer veränderten Bodenstruktur und ihrer Nähe zu Emissionsquellen eine geringe Naturnähe und weisen aufgrund ihrer intensiven Nutzung nur einen geringen Wert auf. Auch auf den unversiegelten Böden im Bereich der Ausgleichsflächen sind keine natürlich gewachsenen oder ungestörten Böden mehr vorhanden. Zwar können diese Standorte noch einige natürliche Bodenfunktionen wie z.B. Ausgleichsfunktion im Wasserkreislauf oder Filter- und Pufferfunktion erfüllen, ihr Wert ist dennoch insgesamt als gering einzustufen.

Baubedingte Auswirkungen äußern sich in Beeinträchtigungen und Verlusten von Bodenfunktionen durch Umlagerungen, Vermischungen und Verdichtungen von Böden (z.B. durch Flächenbefestigung, Oberbodenabtrag, Verdichtung durch Befahren etc.). In der Regel werden die Flächen nach Beendigung der Arbeiten wiederhergestellt. Vorliegend werden ca. 17.700 m² Böden temporär in Anspruch genommen und anschließend wiederhergestellt. Da die vorhandenen Böden flächendeckend vorbelastet sind, handelt es sich hierbei um eine nur geringe Beeinträchtigung.

Anlagenbedingt werden rund 23.300 m² Offen-Boden beansprucht, wovon ca. 20.950 m² dauerhaft mit dem Dammbauwerk neu überbaut werden. Aufgrund der Vorbelastung der Böden resultiert hieraus nur eine geringe bis mittlere Beeinträchtigung.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen können durch Reifenabrieb, Ölverlust, Auftaumittel etc. entstehen. Wichtigster Pfad hierbei ist die Oberflächenentwässerung. Die Ableitung der Fahrbahnwässer erfolgt zukünftig über ein geschlossenes Entwässerungssystem., Damit kann ein Schadstoffeintrag in den Boden ausgeschlossen werden.

Im Übrigen wird auf Ziffern 2.2 und 2.11 verwiesen.

3.9.1.4 Schutzgut Wasser

Wasser ist einem ständigen Kreislauf unterworfen. Dabei durchdringt es die anderen Umweltsphären, so dass eine enge Verbindung auch zu deren Schutzgütern besteht. Es dient als Transportmedium für Nährstoffe ebenso wie es landschaftshaushaltliche, verkehrliche und gesellschaftliche Funktionen erfüllt. Die eine Komponente des Schutzgutes ist das Grundwasser. Seine hohe Bedeutung bezieht sich einerseits auf die Wasserversorgung der Ökosysteme, andererseits auf die wirtschaftliche Nutzbarkeit der Grundwasservorkommen. Die zweite Komponente des Schutzgutes, die Oberflächengewässer, stellen komplexe Ökosysteme dar, die sich aus unterschiedlichen Lebensräumen und Lebensgemeinschaften zusammensetzen. Oberflächengewässer weisen generell eine hohe Bedeutung für vielfältige Nutzungen auf (Wassergewinnung, Fischerei, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Freizeitnutzung etc.). Korrespondierend zu ihrer Bedeutung weisen Oberflächengewässer üblicherweise eine hohe Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Belastungen auf, da sie ihrem Einfluss unmittelbar ausgesetzt sind.

Die Grundwasserneubildungsrate im Untersuchungsraum ist aufgrund der überwiegend großflächigen Versiegelungen durch Straßen, Hafenanlagen etc., deren Oberflächenwasser größtenteils in die Hafenbecken abgeleitet werden, in der Summe als gering zu bewerten.

Der Hauptgrundwasserleiter wird fast durchgängig von humosen, tonig-schluffigen Weichschichten (Klei) abgedeckt, die von Auffüllungen überlagert sind, in denen sich örtlich Stauwasser bildet. Das Grundwasser steht generell unterhalb der Weichschichten in den gewachsenen Sanden gespannt an. Der minimale Grundwasserflurabstand zum oberflächennahen ersten Hauptgrundwasserleiter liegt bei 10 bis 15 m unter Geländeoberkante. Laut der Empfindlichkeitskarte Grundwasser der FHH handelt es sich bei dem Planungsabschnitt daher um einen Bereich mit nur geringer Gefährdung des Grundwassers (Empfindlichkeitsgrad 1). Innerhalb des Untersuchungsraumes befindet sich kein Wasserschutzgebiet.

Der funktionale Wert im Hinblick auf das Grundwasser setzt sich zusammen aus der Bedeutung und der Empfindlichkeit und wird damit auf Basis der Kriterien Grundwasserneubildungsrate, Nutzung von Grundwasservorkommen zur Trinkwassergewinnung und Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Verunreinigungen beurteilt. Für die Zuordnung des Funktionalen Wertes ist jeweils das am höchsten eingestufte Beurteilungskriterium ausschlaggebend. Da auch im weiteren Umfeld keine Trinkwassergewinnung erfolgt, eine geringe Empfindlichkeit vorliegt und eine geringe Grundwasserneubildungsrate anzunehmen ist, kann der Funktionale Wert in der Summe als „gering“ eingestuft werden.

Auch das Schutzgut Oberflächengewässer ist insgesamt als von geringem Wert einzustufen. Der westlich der A7 verlaufende Graben dient der Autobahnentwässerung, sein Pflanzenbewuchs ist nur schwach ausgeprägt, die Naturnähe gering. Aufgrund seiner Funktion ist die Belastung des Wassers sowie der Gewässersohlen mit Schadstoffen (Streusalz, Reifenabrieb, Schwermetalle, Kohlenwasserstoffen aus Abtropfverlusten von Schmier- und Betriebsmittel) als hoch anzusehen. Überschwemmungsgebiete kommen innerhalb oder im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungs-

gebietes nicht vor. Erst außerhalb des Vorhabenbereichs befinden sich hinter einer Flutschutzmauer im Norden die Stromelbe, östlich der ebenfalls tidebeeinflusste Köhlbrand.

Baubedingte Auswirkungen können z. B. in einem Freisetzen von Schadstoffen durch die eingesetzten Baufahrzeuge bestehen. Hiergegen sind entsprechende Vorsorgemaßnahmen zu treffen, vgl. Ziffer 2.2. Zudem sind die Baumaschinen von heute ohnehin bereits diesbezüglich optimiert.

Hinsichtlich evtl. Altlasten (im Untersuchungsgebiet besteht Altlastverdacht (Altablagerungen, Sand, Schlick, Bauschutt, Schlacke) werden vor der Bauausführung detaillierte Baugrundaufschlüsse mit entsprechenden Beprobungen / Analysen vorgenommen. Um einer Verschleppung von in den Auffüllungen vorhandenen Verunreinigungen in den Grundwasserleiter vorzubeugen, sind geeignete Pfahlsysteme zu verwenden, vgl. Ziffer 2.2.

Naturnahe oder naturähnliche Still- oder Fließgewässer kommen im Untersuchungsraum nicht vor. Lediglich die bauzeitliche Verlegung/Aufhebung des Entwässerungsgrabens der BAB kann als geringe Auswirkung auf das Schutzgut angesehen werden.

Weitere baubedingte Beeinträchtigungen können sich durch einen evtl. Schadstoffeintrag in offene Baugruben ergeben. Auch hier ist das Risiko durch sorgfältigen Umgang mit Schadstoffen zu mindern, vgl. Ziffer 2.2.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen können insbesondere in der Beeinträchtigung der Grundwasserströme bestehen. Das Grundwasser im Bereich der A7 ist tidebeeinflusst und korrespondiert mit der Elbe und den angeschlossenen Hafenbecken. Die örtlichen Grundwasserströme sind bereits durch verschiedenste Gründungsbauwerke wie Hafenanlagen, Kaimauern, Elbtunnelbauwerk etc. eingeschränkt. Die Tiefgründung des Vorhabens reicht bis in die tragfähigen Bereiche, die in einer Tiefe von 9 bis 13 unter Geländeoberkante anstehen. Sie kommt damit vollständig im Grundwasserleiter zu liegen, der bei 3,5 bis 5,3 m unter Geländeoberkante liegt. Dies trifft auch auf die Gründung des bauzeitlichen Hilfsdamms zu, dessen Pfähle auch nach dessen Rückbau im Untergrund verbleiben. Das Pfahlraster wird ca. 2x2 m, das Pfahlmaß 40x40 cm betragen. Damit ist die Pfahlgründung weitgehend durchlässig. Dasselbe gilt für die vorgesehenen Spundwände zwischen den Fahrbahnen, die ebenfalls durchlässig ausgebildet werden, um Wasserbewegungen zu ermöglichen. Damit kann eine vollständige Blockade von Grundwasserbewegungen ausgeschlossen werden. Eine nicht quantifizierbare Behinderung des Grundwasserstroms ist dennoch anzunehmen, fällt jedoch angesichts der Vorbelastung nicht ins Gewicht.

Eine anlagebedingte Auswirkung auf Oberflächengewässer besteht in der Einleitung von Oberflächenwasser in den Rugenberger Hafen. Das einzuleitende Wasser wird jedoch bereits vorgeklärt, vgl. Ziffer 2.11. Auch die Einleitmenge unterliegt keiner relevanten Änderung, da die Dimensionierung der bereits vorhandenen Straße in etwa gleich bleibt.

Betriebsbedingte Schadstoffeinträge ins Grundwasser über das Oberflächenwasser sind nicht zu erwarten, da die anfallenden Fahrbahnwässer über ein geschlossenes Entwässerungssystem gesammelt und anschließend über eine Reinigungsanlage vorgeklärt werden, bevor sie in die mit

dem Grundwasser korrespondierenden Oberflächenwässer gelangen. Gegenüber der jetzigen Situation, in der das Wasser derzeit noch unbehandelt in den Rugenberger Hafen geleitet wird, bedeutet dies eine verbesserte Situation für das Grundwasser, vgl. Ziffer 2.11.

Im Falle einer Schadstoffbelastung des aus den Wasserhaltungen abgepumpten Wassers ist dieses vor einer Einleitung in Oberflächengewässer zu reinigen, vgl. Ziffer 2.2. Eine erhebliche Beeinträchtigung der bauzeitlich genutzten Vorfluter ist daher auch aufgrund der vorhandenen Vorbelastung nicht zu erwarten.

In der Summe sind negative betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut durch das Vorhaben K30 nicht zu erwarten.

3.9.1.5 Schutzgüter Luft und Klima

Die Luft und das Klima stellen unmittelbare Lebensgrundlagen der Menschen und aller Lebewesen mit aerobem Stoffwechsel dar. Das Untersuchungsgebiet liegt im maritim beeinflussten norddeutschen Buchenwaldklima mit kühlen Sommern und milden Wintern. Die durchschnittliche Lufttemperatur beträgt 8,4°C, wobei die mittleren Temperaturen in der Vegetationszeit (April bis September) zwischen 7,1°C (April) und 16,6°C (Juli) schwanken. Kältester Monat ist der Februar mit durchschnittlich 0,4°C. Frosttage mit einer Minimumtemperatur von < 0°C gibt es an 82 Tagen im Jahr. Der durchschnittliche Jahresniederschlag liegt bei 741 mm. Die trockensten Monate im Jahresdurchschnitt sind Februar bis April mit Niederschlagsmengen zwischen 40,2 bis 46,9 mm. Im langjährigen Mittel werden die höchsten Niederschlagsmengen in den Monaten Juli und August gemessen. Die vorherrschende Windrichtung ist West und Südwest.

Mögliche Auswirkungen des Vorhabens könnten in der Beeinflussung der Kaltluftentstehung bestehen. Wesentliche Kaltluftentstehungsgebiete wie Äcker und Wiesen kommen im Untersuchungsraum jedoch nicht vor. Die einzigen diesbezüglich relevanten Flächen sind diejenigen der Ausgleichsmaßnahme. Die Mobilität der Kaltluft wird jedoch durch Strömungsbarrieren wie das Bestandsbauwerk der K30 gemindert. Die klimatische Wirksamkeit der Ausgleichsfläche beschränkt sich daher auf ihr unmittelbares Umfeld. Die Gleisanlagen und die Gewerbe- und Industriegebiete einschließlich der Hafenanlagen sind dagegen aufgrund der hohen Versiegelung als lokalklimatische Belastungszonen zu betrachten. Daran ändert auch die temperatursausgleichende Wirkung der Wasserflächen der Hafenbecken nur wenig.

Die Luftqualität ist bereits heute durch Schadstoffimmissionen aus dem Kfz-Verkehr stark beeinträchtigt. Die Grünstrukturen zwischen Hafenbahn und A7 vermögen eine gewisse Minderung herbeizuführen, wenn auch die ausgleichende Wirkung aufgrund der umgebenden versiegelten Flächen lokal begrenzt ist. Daher ist diesen Grünstrukturen ein für das Schutzgut mittlerer Wert zuzurechnen. Demgegenüber leisten die überwiegend vertretenen überbauten und versiegelten Siedlungsflächen keinen Beitrag zur nächtlichen Kaltluftbildung und sind auch für den Kaltluftabfluss und die Luftregeneration ohne Bedeutung.

Aufgrund der vorhandenen Luftbelastung durch die stark befahrene A7 gehen die zusätzlichen Belastungen durch die Baumaschinen in der Vorbelastung unter. Erhebliche baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut sind daher nicht zu erwarten.

Zwar stellt das Dammbauwerk für Luftbewegungen ein Strömungshindernis dar. Allerdings ist diese Barrierewirkung bereits jetzt vorhanden. Eine Wirkungserhöhung erfolgt in geringem Maße, da die jetzige Konstruktion noch eine gewisse Durchlässigkeit aufweist. Da Luftbewegungen an dieser Stelle jedoch keine klimatische Ausgleichswirkung auf Siedlungsbereiche haben, kann die geringe Wirkungsverstärkung des Dammes auf das Schutzgut diesbezüglich als gering eingestuft werden. Da Grünflächen nach Rückbau der Baufelder wieder hergestellt werden, bleibt die Bedeutung als Kaltluftentstehungsfläche erhalten. Erhebliche anlagenbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut sind daher nicht zu erwarten.

Auch betriebsbedingte Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe sind nicht gegeben, da die bereits vorhandenen Schadstoffbelastungen je nach untersuchtem Parameter entweder die Grenzwerte nicht überschreiten oder zumindest durch das Vorhaben nicht weiter erhöht werden. Im Vergleich des Prognose-Nullfalls 2024 zum Planfall 2024 ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

3.9.1.6 Schutzgut Landschaft/Stadtbild

Das Landschaftsbild ist hauptsächlich durch die Autobahn selbst, die benachbarten Gleisanlagen und die Hafenanlagen bestimmt. Gegliedert und belebt wird das Landschaftsbild durch die Gehölzflächen zwischen der Autobahn und den Gleisanlagen. Durch die großflächigen verkehrlichen und gewerblichen Nutzungen ist die Erlebbarkeit der Landschaft nur von der Autobahn aus gegeben. Andere Wegeverbindungen bestehen kaum. Zudem ist das nähere Umfeld der Autobahn durch die von der Autobahn und den gewerblich genutzten Flächen erheblich beeinträchtigt. Landschaftstypische Nutzungen sind nicht vorhanden. Damit hat sich ein eigenständiges Landschaftsbild herausgebildet, bestehend aus den Containerschiffen und Verladekränen und dem Fernblick zur Köhlbrandbrücke.

Aufgrund der beschriebenen Vorbelastung kommt dem Landschaftsbild im Untersuchungsraum hinsichtlich Vielfalt und Schönheit ein geringer Wert zu. Demgegenüber sind die Hafenanlagen für sich als bedeutsam anzusehen, da sie ein nicht alltägliches und beeindruckendes Bild abgeben. Aus diesem Grund weist das Landschaftsbild insgesamt einen mittleren Wert auf.

Baubedingt erfolgt eine Rodung von Gebüsch. Im Anschluss an die Bauzeit werden die betroffenen Flächen wiederhergestellt. Bis diese die vorhandene Funktion wiedererlangen, wird jedoch einige Zeit vergehen. Dennoch sind die Rodungen in einer Größenordnung von ca. 2.550 m² im Ergebnis als geringe Beeinträchtigung des ohnehin anthropogen stark veränderten Landschaftsbildes zu bewerten.

Anlagebedingt sind keine Verluste landschaftsbildprägender Strukturen gegeben, da die Inanspruchnahme von Flächen außerhalb der bereits in Anspruch genommenen Flächen im Wesentli-

chen nur temporär erfolgt und der künftige Dammkörper nicht zu einer sichtbaren negativen Veränderung der Bestandssituation führt. Auch im Übrigen wird sich das Erscheinungsbild der K30 nicht wesentlich ändern, es sind z. B. keine Lärmschutzwände oder andere optisch wirksame Bauwerke vorgesehen.

Auch betriebsbedingt sind keine Veränderungen der bereits vorhandenen Auswirkungen der A7 auf das Schutzgut erkennbar.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten Veränderungen verträglich in den Raum integriert werden können. Eine nachhaltige und negative Veränderung des Landschaftserlebens wird angesichts der Wiederbegrünung wesentlicher Flächen nicht erwartet. Zu berücksichtigen ist dabei, dass es sich hier um einen Abschnitt ohne besondere Aufenthaltsqualität handelt. Die fahrtrichtungsbezogen unterschiedlichen Blickbeziehungen von der Autobahn Richtung Hafen, Hafenbecken, Köhlbrandbrücke und nördliches Elbufer etc. werden nicht verändert. Wesentliche Störungen durch zusätzlichen Verkehrslärm und visuelle Störungen durch das höhere Verkehrsaufkommen sind aufgrund der Vorbelastung ebenfalls nicht gegeben. Entsprechendes gilt auch für zusätzliche Licht-Immissionen innerhalb des bestehenden optischen Spektrums der Hafennutzung.

3.9.1.7 Schutzgüter Kultur- und Sachgüter

Bei dem Schutzgut der Kulturgüter handelt es sich in erster Linie um gemäß dem Denkmalschutzgesetz eingetragene oder erkannte oder anderweitig geschützte oder schützenswerte Kultur-, Bau- oder Bodendenkmale, deren Erhaltung aufgrund ihrer geschichtlichen, wissenschaftlichen oder künstlerischen Bedeutung oder zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im öffentlichen Interesse liegt. Derartige Schutzgüter sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

3.9.1.8 Wechselwirkungen

Unter Wechselwirkungen im Sinne des § 2 UVPG sind die in der Umwelt ablaufenden und sich gegenseitig beeinflussenden Prozesse in ihrer Gesamtheit zu verstehen. Zu nennen sind hier beispielhaft die Wechselbeziehungen zwischen dem Grundwasserstand und der Bodenentwicklung bzw. den einzelnen Biotopen oder die Wechselwirkungen zwischen dem Landschaftsbild und der Erholung des Menschen. Weitere Beispiele sind die gegenseitigen Abhängigkeiten der Vegetation von den abiotischen Standortverhältnissen (Geländeklima, Nährstoff-, Wasser- und Lufthaushalt von Böden), die gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen den Tier- und Pflanzengemeinschaften im Ökosystem (z.B. Lebensraumansprüche spezialisierter Tierarten in Bezug auf Nahrungsflächen) sowie die Beziehungen zwischen Vegetationsstruktur, Gewässern und Relief und dem Stadtbild sowie der natürlichen Erholungsfunktion eines Landschaftsraumes.

Beim Schutzgut Menschen sind keine Wechselwirkungen zu erwarten, da keine Wohnnutzung vorhanden ist und nicht mit erheblichen vorhabensbezogenen Verschlechterungen der Immissionssituation zu rechnen ist. Die bereits vorhandenen Schadstoffbelastungen werden je nach untersuchtem Parameter entweder die Grenzwerte nicht überschreiten oder zumindest durch das Vorhaben nicht weiter erhöht werden. Im Vergleich des Prognose-Nullfalls 2024 zum Planfall 2024 ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede.

Auch hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen sind die Wechselwirkungen aufgrund der starken Vorbelastung (Lärm, hoher Versiegelungsgrad, fehlende naturnahe Strukturelemente u.a.) von untergeordneter Bedeutung. Sie bestehen in erster Linie in Beeinträchtigungen durch die baubedingten Wirkungen (Flächeninanspruchnahme), die sich gleichzeitig auf die Schutzgüter Boden und Wasser auswirken und letztlich dazu führen, dass das Wachstum von Vegetation und die Ausbildung von Tierlebensräumen aufgrund der Bodenverdichtung vorübergehend nicht mehr oder nur noch eingeschränkt möglich ist. Zudem entfallen anlagenbedingt Bewuchsflächen.

Da auch die nicht versiegelten Böden mehr oder weniger stark gestört sind (Auftragsböden mit Immissionsbelastung), haben sie nur eine geringe bis untergeordnete Lebensraumfunktion für Pflanzen und Tiere. Über den unmittelbaren Flächenverlust hinausgehende Beeinträchtigungen von Arten und Lebensgemeinschaften sind daher nicht zu erwarten. Eine Verringerung des Grundwasserdargebots infolge Überbauung, Versiegelung / Verdichtung von Boden spielt aufgrund der geringen Neuversiegelung ebenfalls nur eine untergeordnete Rolle.

Da weder nennenswerte Versiegelungen von Flächen mit klimatischer Funktion stattfinden noch wesentliche Veränderungen der lufthygienischen Situation gegeben sind, sind auch diesbezüglich keine relevanten Wechselwirkungen auf Tiere und Pflanzen gegeben.

Im Ergebnis sind aufgrund der geringen Auswirkungen der Vorhabens sowie der hohen Vorbelastung keine Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern in erheblichem Umfang zu erwarten.

3.9.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung (Landschaftspflegerischer Fachbeitrag)

Mit dem Vorhaben gehen Veränderungen einher, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Diesen Sachverhalt bezeichnet das Gesetz in § 14 BNatSchG als Eingriff. Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen oder zu ersetzen.

Mit der vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplanung liegt ein Dokument vor, das den beschriebenen Anforderungen vollumfänglich genügt. Die einzelnen Eingriffstatbestände werden nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend dargestellt und fachkundig bewertet. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen erscheinen ebenfalls plausibel. Die Planfeststellungsbehörde sieht sich daher weder veranlasst, zusätzliche Ermittlungen anzustellen, noch die vorgenommenen Bewertungen und die vorgeschlagenen Maßnahmen anzuzweifeln. Sie macht sich das Ergebnis der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu eigen und damit vollumfänglich zum Bestandteil der Planfeststellung.

Die nachfolgende Zusammenfassung der wesentlichen Umweltauswirkungen ist nicht abschließend, weitere Einzelheiten hierzu finden sich im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) auf den Seiten 33 ff. Da die im LBP genannten Beeinträchtigungen teilweise identisch mit denjenigen sind, die im Rahmen der UVS zu ermitteln sind, sei auch auf Ziffer 3.9.1 sowie die Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen.

Das Vorhaben führt teilweise zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und Tiere, die u.a. aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht vermieden werden können. Durch die erforderlichen Rodungen ergeben sich Verluste von Vegetationsstrukturen und Tierlebensräumen für Tiergruppen mit teils besonders geschützten Arten sowie von Brutmöglichkeiten für Vögel, vor allem auf den damaligen Ausgleichsflächen für den Bau der 4. Elbtunnelföhre. Wesentliche Habitatstrukturen von Fledermäusen und Amphibien sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Artenschutzrechtlich ist von keinen Verbotstatbeständen auszugehen, Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen sind möglich und werden festgelegt (vgl. Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 19.2 und Kap. 5.3, sowie Ziffer 3.9.3). Demgegenüber sind die in Anspruch genommenen Gras- und Staudenfluren, Entwässerungsgräben/-mulden und jüngeren Einzelbäume leicht regenerierbar bzw. wieder anzulegen. Auch jüngere bis maximal mittelalte Gehölzbestände lassen sich aufgrund ihres bisherigen Alters mittelfristig wiederherstellen.

Durch die Versiegelung der Unterhaltungswege ergibt sich ein dauerhafter Verlust von Gras-Krautfluren und des Entwässerungsgrabens mit eingeschränkter Lebensraumfunktion westlich der A7 sowie eines aktuell teilbefestigten Weges mit Gras-Krautstreifen östlich.

Der bisherige Hohlraum der K30, der durch das Dammbauwerk geschlossen wird, bietet lediglich einen sehr eingeschränkten Lebensraum. Dennoch geht dort ein Brutplatz für den Haussperling verloren. Quartiere von Fledermäusen sind demgegenüber nicht betroffen.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden entstehen durch Reliefüberprägungen durch den Hilfsdamm, Oberbodenabtrag, Bodenverdichtung, Umlagerungen und Versiegelung. Für den Hilfsdamm ist in Teilen wie für das Ersatz-Dammbauwerk der K30 eine Baugrundverbesserung mit entsprechenden Veränderungen des Untergrundes erforderlich. Soweit die Beeinträchtigungen nur bauzeitlich bedingt sind, werden die Flächen nach Ende der Bauphase entsiegelt und begrünt. Soweit die Beeinträchtigungen anlagebedingt sind, ist damit ein dauerhafter Verlust von Offenboden verbunden. Betroffen sind jedoch durchweg lediglich anthropogen überformte Auftragsböden.

Es besteht grundsätzlich die Gefahr, dass Deckschichten durchörtert werden, so dass eine Verbindung zum 1. Hauptgrundwasserleiter geschaffen werden kann. Ein möglicher flächiger Zufluss von Grundwasser aus dem Hauptgrundwasserleiter soll durch Schutzvorkehrungen während der Bauphase vermieden werden. Die Verschleppungsgefahr von Schadstoffen aus dem Oberboden in grundwasserführende Schichten ist durch sachgemäße Auswahl der Pfahlsysteme zu minimieren, vgl. Ziffer 2.2.

Der an der Westseite bestehende Entwässerungsgraben, der als einzige Struktur als Oberflächen-gewässer im Plangebiet angesprochen werden kann, wird dauerhaft überbaut. Aufgrund der Funktion zur Autobahnenentwässerung und daraus resultierender eingeschränkter Qualität werden hieraus keine erheblichen negativen Auswirkungen (auch in Wechselwirkung mit dem Schutzgut Pflanzen und Tiere) abgeleitet, zumal eine leichte Grasmulde am Unterhaltungsweg wiederhergestellt wird. Das anfallende Autobahnwasser der K30 wird künftig über ein geschlossenes Rohrleitungssystem zusammen mit Wasser der K20 vorgereinigt in den Rugenberger Hafen geleitet. Hier-

in besteht eine Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand einer offenen Versickerung bzw. direkten ungeklärten Einleitung.

Soweit neue dauerhafte Versiegelungen entstehen, führt dies zu einer Reduzierung bisheriger Vegetationsflächen mit kleinklimatischer Funktion. Eine nachhaltige Funktionsminderung ist hierin nicht zu sehen, da im Zuge der Wiederbegrünung der verbleibenden bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen neue Gehölzbestände mit filterwirksamem und temperaturregulierendem Grünvolumen entwickelt werden.

Durch den Gehölzverlust gehen landschaftsbelebende, naturbetonte Strukturen innerhalb des weiträumigen Hafengebietes verloren, die auch von der Autobahn aus als Kontrast erlebbar sind. Dieser Verlust ist als erhebliche Beeinträchtigung zu werten, obwohl die Bedeutung der Gehölzstrukturen für das Landschaftserleben innerhalb der grundsätzlichen Prägung des Raums durch den Hafen zu relativieren ist. Nach Rückbau der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen werden Ersatzgehölze mittelfristig die Funktionen übernehmen.

Den im Rahmen der Untersuchungen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelten Beeinträchtigungen wird mit Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung begegnet. Hierzu wird auf Ziffer 3.9.4 verwiesen.

3.9.3 Artenschutz

Im Untersuchungsgebiet kommen 14 Vogelarten als Brutvögel mit mindestens einem Revierpaar vor, darunter befinden sich mit der Dorngrasmücke, der Gartengrasmücke und dem Haussperling in Hamburg nur lückig verbreitete oder auf den Vorwarnlisten der Roten Listen Hamburgs bzw. Deutschlands geführte Arten. Für Rastvögel und Nahrungsgäste erfüllt das Gebiet aufgrund der hohen Störungsintensität keine besondere Funktion. Weiterhin wurden im Untersuchungsgebiet vier Fledermausarten überfliegend bzw. bei der Jagd nachgewiesen. Quartiere von Fledermäusen wurden nicht festgestellt. Laut Artenschutzfachbeitrag sind aufgrund ihrer Verbreitung und der vorhandenen Lebensraumstrukturen keine weiteren FFH Anhang IV-Arten im Vorhabengebiet zu erwarten. Entsprechendes gilt für die Pflanzenarten.

Bei den Fledermaus- und Vogelarten handelt es sich um: Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus, Zwergfledermaus, Dorngrasmücke, Gartengrasmücke, Haussperling, Amsel, Bachstelze, Heckenbraunelle, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Zilpzalp.

Folgende Habitatstrukturen sind von der Planung betroffen: halbruderaler Gras- und Staudenfluren, vorwaldartige Baum-Strauchbestände, Einzelbäume geringen Alters, Entwässerungsgraben mit naturnaher Vegetation, bestehendes Autobahnbauwerk.

Das artenschutzrechtliche Verbot der Tötung oder Verletzung von Individuen nach § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG besteht insbesondere in der Brut- und Aufzuchtzeit für nicht flügge Jungvögel oder Gelege der im Gebiet brütenden Vogelarten. Um die Gefahr der Tötung oder Verletzung von Vögeln zu vermeiden, sind daher Abrissarbeiten sowie Gehölzrodungen außerhalb der Brut- und Auf-

zuchtzeit, also während der zulässigen Fäll- und Schnittzeit (01.10. – 28.02.) durchzuführen, vgl. Ziffer 2.10. Hierdurch wird der Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG für die Artengruppe Vögel nicht verwirklicht. Dasselbe gilt für das artenschutzrechtliche Verbot erheblicher Störungen im Sinne des § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten), die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Arten auswirken. Auch diese werden vermieden, indem Abrissarbeiten sowie Gehölz- und Vegetationsräumungsarbeiten in der Brut- und Aufzuchtzeit vermieden und während der zulässigen Fäll- und Schnittzeit (01.10. – 28.02.) durchgeführt werden, vgl. Ziffer 2.10, so dass auch der Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG nicht verwirklicht wird.

Eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG ist für alle genannten Brutvogelarten zu erwarten. So bietet der bisherige weitgehend unversiegelte Hohlraum der K30 zwar lediglich einen sehr eingeschränkten Lebensraum, der durch das Ersatz-Dammbauwerk mit Stützwandsystem geschlossen wird. Hierdurch geht jedoch ein nachgewiesener Brutplatz für den Haussperling verloren (jedoch keine Quartiere von Fledermäusen). Auch weitere Vegetationsflächen und -strukturen, die einen potenziellen Lebensraum sowie Brutmöglichkeiten für Tiergruppen teilweise besonders geschützter Arten bieten, werden durch das Vorhaben beeinträchtigt bzw. gehen bauzeitlich verloren. Es war daher zu prüfen, ob die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Absatz 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies ist jedoch nicht der Fall. Bei der überwiegenden Anzahl der genannten Vogelarten handelt es sich um störungsrobuste, im Stadtgebiet flächenhaft verbreitete Arten. Sie besiedeln Habitatstrukturen entlang der A7, wie sie auch in der Umgebung des Untersuchungsgebietes vorhanden sind. Aber auch die vier Revierpaare der nur lückig verbreiteten Arten Dorngrasmücke, Gartengrasmücke und Haussperling können insbesondere im nördlichen Umfeld, in dem vergleichbare Strukturen vorhanden sind und teilweise als „Tabuflächen“ geschützt werden, weiterhin geeignete Brutplätze finden. Nach Rückbau der baubedingten Flächenbefestigungen und -versiegelungen wird der größte Teil der bauzeitlich in Anspruch genommen Flächen dem Bestand entsprechend wiederhergestellt, so dass vergleichbare Lebensräume wieder zur Verfügung stehen werden. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt damit im räumlichen Zusammenhang erhalten. Der Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG wird demzufolge ebenfalls nicht verwirklicht.

Die Gefahr der Tötung oder Verletzung von Fledermäusen besteht vor allem während des Winterschlafs oder für flugunfähige Jungtiere zur Wochenstubenzeit. Dies ist nicht zu erwarten, da im Gebiet weder Winter- noch Sommerquartiere festgestellt worden sind. Die Verwirklichung des Tatbestandes des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG ist daher ausgeschlossen.

Eine erhebliche Störung, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der genannten Fledermausarten auswirkt, wäre insbesondere gegeben, wenn sich die Mortalitätsrate erhöht oder die Reproduktion behindert wird. Als Störungsquellen kommen anlage-, bau- und betriebsbedingte Lärm- und Lichtemissionen oder Vibrationen im Umfeld von Quartieren (insbesondere Wo-

chenstuben- und Winterquartieren) sowie bedeutsamen Jagdgebieten und Flugwegen in Frage. Da im Gebiet weder Winter- noch Sommerquartiere festgestellt worden sind und das Gebiet keine besondere Funktion als Nahrungsgebiet hat, sind weder direkte noch indirekte erheblichen Störung i.S.d. § 44 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG zu erwarten.

Auch ein Eintreten des Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG (Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) ist nicht zu erwarten. Quartiere von Fledermäusen wurden im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt. Da es nur selten von Fledermäusen frequentiert wird, ist auch von einem unbedeutenden Jagdgebiet auszugehen, so dass auch eine indirekte Beschädigung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte als Folge des Verlustes eines für den Reproduktionserfolg essentiellen Nahrungsraums nicht zu erwarten ist.

Die Maßgaben, die sich aus dem speziellen Artenschutz ergeben, sind in den planfestgestellten LBP aufgenommen. Zu weiteren Einzelheiten wird auf den Artenschutzfachbeitrag verwiesen.

3.9.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung

Nachfolgend sind die wesentlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen aufgeführt, die die Umweltverträglichkeitsstudie sowie der planfestgestellte Landschaftspflegerische Begleitplan benennen. Zum Teil sind diese auch zusätzlich durch Nebenbestimmungen gesichert, vgl. Ziffer 2. Die Maßnahmen, die sich verorten lassen, sind im Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) gekennzeichnet, weitere Informationen sind in den Maßnahmenblättern dokumentiert (Unterlage 9.3).

So ist darauf zu achten, dass bei den Bauarbeiten schadstoff- und lärmarme Maschinen eingesetzt werden (vgl. Ziffer 2.10). Zwar sind trotz dieser Minimierungsmaßnahmen zeitlich begrenzte, baubedingte Restbeeinträchtigungen unvermeidbar, diese sind aber aufgrund der Vorbelastung nicht relevant.

Rodungsmaßnahmen bei der Baufeldfreimachung sind außerhalb der Brutzeit von Vögeln durchzuführen (vgl. LBP und Ziffer 2.10). Anschließend ist darauf zu achten, dass im Baufeld keine neuen Reviere entstehen. Die Bauausschlusszeiten dienen dem allgemeinen Schutz von Pflanzen und Tieren zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte.

Desweiteren sind u.a. die Schutzmaßnahmen der DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), RAS-LP 4 (Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil Landschaftspflege, Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) und zu beachten (vgl. Ziffer 2.3 und LBP-Maßnahmen 1.2 V und 1.3 V). Das Baufeld ist zur Vermeidung einer unnötigen Inanspruchnahme der vorhandenen Vegetationsflächen auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen und die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen sind nach Beendigung der Maßnahme wiederherzustellen; an den Böschungen der Betriebsstraßenrampe zur K30 (Notzufahrt) ist die dortige Baumreihe wiederherzustellen (vgl. Ziffer 2.6 und LBP).

Der bei Bauarbeiten anfallende belebte Oberboden (Mutterboden) ist fachgerecht abzutragen und zu lagern, schonend zu behandeln und entweder wieder einzubauen oder einer sinnvollen Folgenutzung zuzuführen (vgl. Ziffer 2.10 und LBP).

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch etc.) sind je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Beseitigung zuzuführen. Dies gilt insbesondere für kontaminiertes Bodenmaterial (vgl. Ziffer 2.1).

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in angrenzende Gewässer und das Grundwasser ist zu verhindern. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat unter Beachtung der wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften zu erfolgen. Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken. Die Verschleppungsgefahr von Schadstoffen aus dem Oberboden in grundwasserführende Schichten ist durch sachgemäße Auswahl der Pfahlsysteme zu minimieren. Baugrubenwasser ist ordnungsgemäß zu reinigen. Die Versorgung der Baumaschinen und Fahrzeuge mit Betriebsstoffen ist nur auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen vorzunehmen. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten, Ziffer 2.2.

Beeinträchtigungen des Grundwassers werden durch den gesetzlich vorgeschriebenen fachgerechten Umgang mit Treibstoffen, Öl- und Schmierstoffen sowie eine fachgerechte, regelmäßige Wartung von Maschinen während der Bauphase vermieden (vgl. auch Ziffer 2.10).

Das anfallende Oberflächenwasser von den Fahrbahnen wird künftig in das Entwässerungssystem der K20 geleitet und nach dortiger Reinigung in den Rugenberger Hafen abgeführt. Derzeit findet dies ungereinigt statt.

Bedingt durch den Mangel an zur Verfügung stehenden Flächen im Nahbereich der K30 ist die baubedingte Inanspruchnahme der westlich angrenzenden Ausgleichsflächen unvermeidbar. Da weder schwer ersetzbare Biotopstrukturen noch besonders wertvolle Tierlebensräume hiervon betroffen sind, ist dies in Hinblick auf die Gewährleistung der verkehrlichen Abwicklung mit Bedeutung für den Hamburger Raum hinnehmbar. Zur Vermeidung einer unnötigen Inanspruchnahme von Ausgleichsflächen, die gleichzeitig die im Plangebiet naturschutzfachlich wertvollsten Flächen darstellen, werden Bautabuflächen festgelegt.

Zur Vermeidung bzw. Minderung großflächiger Staubverfrachtungen abgelagerten Materials ist dieses in Trockenperioden zu befeuchten.

3.9.5 Bewertung der Umweltauswirkungen

Bewertungsmaßstab sind im Wesentlichen die Anforderungen der fach- und naturschutzrechtlichen Bestimmungen. Danach sind im Ergebnis keine Auswirkungen auf Natur und Umwelt zu erkennen, die einer Zulassung des Vorhabens entgegenstünden.

Verschiedene rechtliche Bestimmungen stellen das Gebot der Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen auf (vgl. z. B. § 13 BNatSchG). Das planfestgestellte Vorhaben bringt Beeinträchtigungen der Umweltschutzgüter mit sich. Soweit sie nicht verhindert oder minimiert werden können, sind sie für die Durchführung des Vorhabens erforderlich und unvermeidbar, um das Planungsziel zu erreichen. Auch sind sie insgesamt nicht von einem Ausmaß, das das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge als nicht vertretbar erscheinen ließe. Die Möglichkeit einer generellen Vermeidung der dargestellten Beeinträchtigungen böte nur der Verzicht auf das Vorhaben, der angesichts der verkehrlichen Bedeutung sowie der Bauälligkeit des Bauwerks im Ergebnis der Abwägung nicht in Frage steht.

Zudem fordert das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht das grundsätzliche Unterlassen der Baumaßnahme, sondern verlangt, dass im Zuge der Planung und Baudurchführung des konkret in Aussicht genommenen Vorhabens das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Rahmen des Vermeidbaren begrenzt wird. Dies ist zunächst im Wege einer entsprechenden Planung, die bereits im Vorfeld auf eine Minimierung der Beeinträchtigung von Umweltbelangen zielte, sowie ergänzend durch diesen Planfeststellungsbeschluss geschehen. So sind neben der Feststellung des vollständigen landschaftspflegerischen Begleitplans samt dessen umweltrelevanten Maßnahmen auch innerhalb der Nebenbestimmungen diverse Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Umweltschutzgüter besonders gesichert worden, vgl. Ziffer 2. Damit werden auch die Empfehlungen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Vermeidung und Minderung von Neubelastungen sowohl durch die Planung als auch in Ergänzung durch die Planfeststellung berücksichtigt. Im Übrigen ist ein wesentlicher Teil der vorhabensbedingten Auswirkungen nur für den Zeitraum der Bauarbeiten gegeben. Anlage- und betriebsbedingt geht mit dem Vorhaben zudem auch der positive Effekt der zukünftig erfolgenden Reinigung des Oberflächenwassers von den Fahrbahnen einher, bevor dieses in den Rugenberger Hafen eingeleitet wird.

Das geplante Vorhaben befindet sich im Hafengebiet im Bereich eines Hochwasserschutzpolders. Der gesamte Untersuchungsraum wird überwiegend von Verkehrswegen und industriell genutzten Flächen bestimmt. Es befinden sich keine Natura 2000-Gebiete im Untersuchungsraum oder seiner näheren Umgebung. Des Weiteren kommen keine sonstigen Schutzgebiete nach Bundes- oder Landesnaturschutzrecht im Untersuchungsraum vor. Im Umfeld der K30 sind im Zusammenhang mit dem Bau der 4. Elbtunnelröhre Ausgleichsmaßnahmen hergestellt worden. Diese anthropogen entstandenen Gehölz- und Ruderalflächen stellen die naturschutzfachlich wertvollsten Strukturen in dem großflächig insbesondere durch Bodenauftrag und Versiegelung vorbelasteten Untersuchungsgebiet dar. Die wenigen Gehölzbestände bereichern das Landschaftsbild. Eine besondere Bedeutung für die übrigen Schutzgüter ist nicht gegeben. Natürliche oder naturnahe Böden kommen nicht vor. Die Nutzungen im Untersuchungsraum und seiner näheren Umgebung unterliegen einer sehr starken Dynamik (Hafenerweiterung, Verkehrswegeplanung etc.). Das Landschaftsbild wird von den Nutzungen (Verkehrsanlagen und Industrie) maßgeblich beeinflusst. Der Untersuchungsraum ist durch die Immissionen aus Kfz-Verkehr und Industriebetrieben sowie Bodenverunreinigungen in den Auffüllungsböden stark vorbelastet.

Wie vorstehend gezeigt, sind weder bau- noch anlage- oder betriebsbedingt - mit Ausnahme der bauzeitlich mittleren bis geringen und anlagebedingt überwiegend geringen bis mittleren Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, der durch 100 m² Gehölzverlust hohen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen, der anlagebedingt geringen bis mittleren Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und der baubedingt geringen bis mittleren Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser - Beeinträchtigungen festzustellen, deren ökologisches Risiko ein geringes Maß überschreitet (sämtliche weiteren Schutzgüter sind bau-, anlage- und betriebsbedingt nicht oder nur gering beeinträchtigt). Dies liegt zum einen darin begründet, dass es sich bei dem Vorhaben lediglich um einen Ersatzneubau einer bereits vorhandenen baulichen Anlage handelt. Es ist jedoch auch eine Folge der erheblichen Vorbelastung des Untersuchungsraumes sowie der planfestgestellten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen (vgl. Ziffer 3.9.4 sowie den landschaftspflegerischen Begleitplan). Auch sind mit dem Vorhaben weder erhebliche Beeinträchtigungen von NATURA 2000-Gebieten noch die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG verbunden.

Für das Schutzgut Menschen ergeben sich aufgrund der Lage der A7 und den umgebenden Nutzungen keine erheblichen bau- oder anlagenbedingten Beeinträchtigungen. Dies gilt auch für betriebsbedingte Auswirkungen: Zwar verursacht der Verkehr auf der A7 für den Planfall 2030 an (nur) einem Immissionsort betriebsbedingte Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der Nachtzeit. Dies ist allerdings nicht relevant, da aufgrund der Büronutzung im betroffenen Gebäude in den Nachtstunden keine Nutzung stattfindet.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird in erster Linie von bau- und anlagenbedingten Wirkungen betroffen. Bauzeitlich gehen angelegte Biotoptypen auf rund 18.900 m² verloren, woraus eine mittlere Beeinträchtigung resultiert. Die dauerhaften Flächenverluste der Gehölzstrukturen und Gras-Krautfluren in einer Größenordnung von ca. 1.200 m² sind kleinflächig als hohe, primär als mittlere Beeinträchtigung zu beurteilen. Demgegenüber sind Störwirkungen auf die Fauna durch Bautätigkeiten aufgrund der Vorbelastung durch die Autobahn nicht relevant. Im Übrigen ist ein Ausweichen auf die nördlich als „Tabufläche“ gesicherten Vegetationsbereiche möglich.

Das Schutzgut Boden wird aufgrund seiner vollständig anthropogenen Überformung im Untersuchungsraum durch das Vorhaben anlagebedingt durch Umlagerung und Verdichtung nur gering beeinträchtigt. Lediglich die bauzeitliche Überbauung und Versiegelung durch den Hilfsdamm, die Baustelleneinrichtungsflächen und Zuwegungen auf vegetationsbestandenen, teilweise jedoch stark belasteten Böden führt auf bis zu 18.900 m² zu einer mittleren Beeinträchtigung des Schutzgutes.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich in erster Linie aus den Wasserhaltungen und werden von der Umweltverträglichkeitsstudie aus Umweltvorsorgegründen als mittel eingestuft, da ein Schadstoffeintrag in die offenen Baugruben aus Baubetrieb vor allem in Hinblick auf Altlasten nicht ausgeschlossen werden kann. Dauerhafte anlagenbedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers sind durch Bauwerke wie Spundwände und Gründungspfeiler zu erwarten. Sie

werden aus Umweltvorsorgegründen ebenfalls als mittel eingestuft. Betriebsbedingte Schadstoffeinträge durch Fahrbahnabwässer sind aufgrund der Ableitung in geschlossenen Systemen bzw. Entwässerungsrinnen, die über Reinigungsanlagen der K20 geleitet werden, nicht zu erwarten. Gegenüber dem heutigen Zustand bedeutet die Planung diesbezüglich eine Verbesserung. Dies gilt auch für die Oberflächengewässer, da Fahrbahnabwässer vor der Einleitung in den stark vorbelasteten Rugenberger Hafen erst eine Reinigungsanlage durchlaufen.

Relevante bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima und Luft sind nicht zu erwarten. Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch die Erhöhung des Kfz-Verkehrs können analog zur Beurteilung beim Schutzgut Menschen als gering beurteilt werden.

Für das Schutzgut Landschaft/Stadtbild bedeuten die Baumaßnahmen aufgrund der Wiederherstellbarkeit in überschaubaren Zeiträumen und der nicht vorhandenen Erholungsfunktion der isolierten Fläche zwischen Gleisanlage und Autobahn eine geringe Beeinträchtigung. Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen auf das Schutzgut treten nicht auf.

Baudenkmale sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie Ziffer 3.9.2 verwiesen. Es werden Kompensationsmaßnahmen vorgenommen, von denen Teile auch artenschutzrechtliche Funktionen übernehmen. Entscheidungserhebliche Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope und Schutzgebiete sowie auf besonders und streng geschützte Arten bestehen nicht, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht erfüllt, vgl. den Artenschutzbeitrag sowie Ziffer 3.9.3.

Insgesamt werden die sich durch das Vorhaben ergebenden Beeinträchtigungen auf ein verhältnismäßiges Maß minimiert. Angesichts des Stellenwertes des Vorhabens erscheint die verbleibende und unvermeidbare Restbeeinträchtigung hinnehmbar. Aus diesen Gründen ist das Vorhaben im Hinblick auf das öffentliche Interesse am Ausbau und gemessen am Planungsziel vorliegend den verbleibenden Beeinträchtigungen der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber vorrangig.

3.10 EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN

3.10.1 Einwendungen

Alle Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabensträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben.

3.10.1.1 Einwendung HHLA CTB

Der Einwendung wird stattgegeben, soweit die Vorhabensträgerin durch Nebenbestimmungen verpflichtet wird, die Beeinträchtigungen der Einwenderin auszuschließen oder zu mindern. Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die vereinbarten Minderungen der bau-

zeitlichen Inanspruchnahme laut der Einwendung beigefügtem und unten abgedrucktem Plan zugesagt hat. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH (CTB) erhob als betroffene Mieterin der westlich und östlich angrenzenden Flächen folgende Einwendung:

Wir möchten darauf hinweisen, dass CTB die westlich und östlich an die K30/A7 angrenzenden Flächen von der HPA gemietet hat. Die Firma HCCR (vgl. Ziffer 3.10.1.2; Anm. der Planfeststellungsbehörde) ist Untermieter des CTB im Bereich der östlich an die K30/A7 angrenzenden Flächen. Wir bitten um entsprechende Anpassung Ihrer Planfeststellungsunterlagen.

Allgemein:

Wir erheben Einwendungen gegen die Baumaßnahme im Allgemeinen. Während der Baumaßnahme ist durch die Umleitung und Verengung des Verkehrs auf der A7 in beiden Richtungen mit deutlichen Verkehrsbehinderungen im gesamten westlichen Hafen zu rechnen. Dies wird die Erreichbarkeit der von HCCR, CTB, des HHLA Container Terminals Altenwerder und anderen Standorten der HHLA operativ genutzten Flächen für Kunden und Mitarbeiter stark einschränken. Zur Minimierung dieser Einschränkung, Entlastung der Straßen und Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit unserer Anlagen insbesondere während der Baumaßnahmen sind eine Ausweitung des ÖPNV, insbesondere des vom Straßenverkehr unabhängigen Fährverkehrs der HADAG, unerlässlich. Hierzu ist die Frequenz des Fährverkehrs auf der Linie 61 deutlich zu erhöhen und durch eine weitere Haltestelle im Bereich des HHLA Container Terminals Altenwerder bzw. Güterverkehrszentrums Altenwerder aufzuwerten. Nur so kann es während der Baumaßnahmen gelingen, die Straßen vom Personenindividualverkehr durch die Mitarbeiter der HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort, der Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH, der HCCR sowie diverser Logistikbetriebe im GVZ Altenwerder zu entlasten und dadurch die Erreichbarkeit der operativen Anlagen sicherzustellen.

Vorhabensträgerin: *Während der Baumaßnahme wird eine ständige 6-streifige Verkehrsführung aufrechterhalten. Deutliche Verkehrsbehinderungen auf der Autobahn werden demzufolge nicht erwartet. Umleitungen des BAB-Verkehrs, d.h. Ableitung des Verkehrs und Führung durch den Hafen, sind nur in Ausnahmefällen kurzzeitig (z.B. bei Abbruch von Schilderbrücken – schwebende Lasten) vorgesehen. Insofern wird sich die Maßnahme nur unwesentlich auf die Hafenstraßen auswirken, da solche Sperrungen nur in verkehrsschwachen Nachtzeiten vorgesehen werden.*

Die Forderung nach Ausweitung des Fährverkehrs der HADAG und Neuanlage von Fähranlegern wird durch die Vorhabensträgerin zurückgewiesen.

Planfeststellungsbehörde: **Eine Verpflichtung der Vorhabensträgerin zu einer Ausweitung des ÖPNV scheitert bereits an der rechtlichen Unmöglichkeit einer solchen Nebenbestimmung. Die Vorhabensträgerin selbst betreibt keinen ÖPNV und ist auch nicht in der Lage, die Betreiber zu einer Ausweitung anzuhalten. Im Übrigen wird auf die Ziffer 2.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1):

Auf Seite 40 des Erläuterungsberichts werden die Baustelleneinrichtungsflächen beschrieben. Dazu nehmen wir wie folgt Stellung: Wir erheben Einwendungen gegen die Nutzung der Flächen. Bei den Flächen handelt es sich um operativ wertvolle Flächen, die, unmittelbar an unsere Produktionsstandorte angrenzend, entscheidend für den schnellen und effizienten Zu- und Abtransport der zu reparierenden Container sind. Sie haben damit maßgeblichen Einfluss auf die Kosten und die Kapazität der aktuell zu 100 % ausgelasteten Reparaturkapazitäten. Eine Verlegung dieser Fläche in andere – weiter entfernt liegende Bereiche – würde zu deutlich längeren Transportwegen und damit verbunden höheren Transportkosten und einer Reduzierung des erzielbaren Reparaturdurchsatzes führen, da die langen Transportwege bei Abräumung und Bestückung der Reparaturhallen zwangsweise zu langen Leerstandzeiten der Halle führen. Die Inanspruchnahme der Fläche ist auf zwingend notwendige Flächen zu begrenzen und zeitlich soweit wie irgend möglich zu minimieren. Alle in diesem Zusammenhang zusätzlich entstehenden Kosten (insbesondere Transportkosten / Personal- und Gerätekosten) sowie entgangenen Erlöse (Reparatur- und Lagergelderlöse) sind zu kompensieren.

Vorhabensträgerin: *Die in den Planunterlagen dargestellten Baustellenzufahrten entlang der K30 – Ostseite sind für die Erreichbarkeit und Abwicklung der Baumaßnahme unbedingt erforderlich. Diese wurden bereits auf ein technologisches Mindestmaß reduziert.*

Planfeststellungsbehörde: **Der für die Durchführung der Baumaßnahme zur Verfügung stehende Raum ist äußerst knapp bemessen. Inanspruchnahmen auf Flächen Dritter, auch derjenigen der Einwenderin, lassen sich nicht vermeiden. Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die Inanspruchnahme auf das Minimum zu reduzieren, vgl. Ziffer 2.6. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

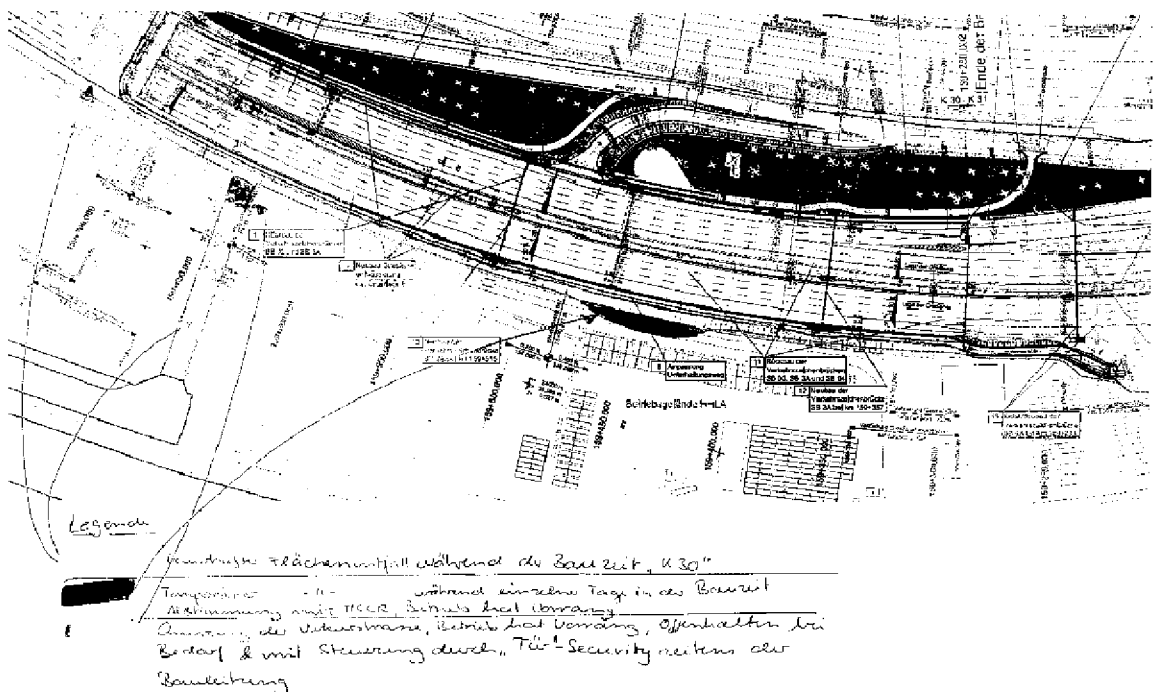
Desweiteren sind die BE-Flächen auf der Zeichnung als durchgehend gleichwertig genutzte Flächen dargestellt. Dies ist gem. Abstimmung mit der DEGES so nicht richtig: Im Anhang erhalten Sie einen Plan, in dem die unter der oben dargestellten Prämisse (Minimierung und Kompensation) vorbesprochene Nutzung der einzelnen BE-Flächen dargestellt ist. Es handelt sich dabei nur teilweise um die dauerhafte Abgabe von Flächen für die Bauzeit, teilweise um eine temporäre Nutzung durch die Baufirma, wobei die operativen Belange von HCCR jeweils und jederzeit Vorrang haben sollen bzw. teilweise um eine gemeinsame Nutzung.

Vorhabensträgerin: *Inhalt und Darstellung der Grunderwerbsplanung wurden im Vorfeld der Auslegung abgestimmt bzw. erläutert (s. Mail vom 20.12.2016./09.01.2017 – gemäß Anlage). Hier heißt es u.a.: „Die Darstellung im Grunderwerbsplan der Planfeststellungsunterlagen erfolgt gemäß Regelwerk (hier: „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau RE 2012“). Es wird qualitativ nur angegeben, ob es sich um Erwerb, vorübergehende Beanspruchung oder dauernd zu belastende Fläche (im Sinne einer Dienstbarkeit) handelt. Die genauen Modalitäten der z.B. vorübergehenden Beanspruchung, wie Art, Umfang, Dauer und Entschädigung werden hier nicht abgebildet und sind nicht Gegenstand*

der Planfeststellung. Diese Regelungen werden in den noch ausstehenden Bauerlaubnissen, Gestattungs- oder Entschädigungsverträgen geregelt.“

Eine Abstimmung der Vorhabensträgerin mit dem Einwender unter Einbeziehung der Baufirma während der Bauzeit wird von der Vorhabensträgerin zugesichert.

Planfeststellungsbehörde: Nach Rücksprache mit der Vorhabensträgerin entspricht der seitens der Einwenderin beigefügte Plan (s.u.) den Vereinbarungen zwischen der Vorhabensträgerin und der Einwenderin. Dies hatte die Vorhabensträgerin auch bereits in der o.a. Mail vom 20.12.2016/09.01.0217 erklärt: „Die Zeichnung entspricht unserer Abstimmung vom 15.12.16 und der tatsächliche Grunderwerb kann dann so erfolgen“.



Zu den Vorbemerkungen zum Regelungsverzeichnis sowie zum Regelungsverzeichnis (Unterlage 11):

Punkt 7; Kreuzende Leitungen sowie die laufenden Nummern 106, 123, 126, 127:

Wir erheben Einwendungen gegen die Verlegung der Trinkwasserleitung (Nr. 106), soweit diese Maßnahme eine betriebliche Störung bei HCCR verursacht. Sollte eine Verlegung zwingend erforderlich sein, hat dies auf Kosten des Vorhabenträgers und unter Rücksichtnahme auf die operativen Belange von HCCR zu erfolgen. Etwaige Unterbrechungen der Trinkwasserversorgung sind eng mit HCCR und dem CTB abzustimmen.

Vorhabensträgerin: Die Verlegung der Trinkwasserleitung ist erforderlich, da sie wegen des derzeit vorhandenen Kreuzungswinkels mit der K30 das System der Baugrundverbesserung (Ramm-

pfähle) behindert. Eine betriebliche Störung wird nur während des Umbindens der Leitung gesehen, was sich im allg. auf wenige Stunden beschränkt.

Die Vorhabensträgerin geht davon aus, dass es eine vertragliche Regelung gibt, die es HHLA gestattet, die BAB zu kreuzen. Dort wären dann die Kostenregelungen enthalten. Falls nicht, greifen die allgemeinen gesetzlichen Regelungen. Grundsätzlich gilt, dass Kostenregelungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Planfeststellungsbehörde: Die Unterbrechung der Wasserversorgung während der Umbindung ist auf das Minimum zu beschränken. Sie ist mit der Einwenderin sowie der Einwenderin zu Ziffer 3.10.1.2 rechtzeitig im Voraus abzustimmen, um einen Zeitpunkt wählen zu können, indem die Unterbrechung die Betriebsabläufe möglichst wenig beeinträchtigt, vgl. Ziffer 2.7. Im Übrigen wird auf Ziffer 3.1.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

Auch eine ggf. notwendige Sicherung der vorhandenen Leitungen (Nr. 123, 126, 127) ist durch den Vorhabensträger zu seinen Kosten durchzuführen (Lfd. Nr. 106: Trinkwasserleitung; Lfd. Nr. 123: Energieversorgungskabel; Lfd. Nr. 126: Schmutzwasserdruckleitung; Lfd. Nr. 127: Energieversorgungskabel).

Vorhabensträgerin: Die Vorhabensträgerin geht davon aus, dass es eine vertragliche Regelung gibt, die es HHLA gestattet, die BAB zu kreuzen. Dort wären dann die Kostenregelungen enthalten. Falls nicht, greifen die allgemeinen gesetzlichen Regelungen. Grundsätzlich gilt, dass Kostenregelungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 3.1.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

Planunterlagen 5/1

Das in den Zeichnungen vorhandene Gebäude „D1“ ist nicht mehr existent.

Vorhabensträgerin: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Bereich des Waschplatzes / Lichtmasts zeigt der Plan nicht die genaue Realität. Ein detailliertes Aufmaß ist durch den Vorhabensträger zu erstellen.

Vorhabensträgerin: Für die Ausführungsplanung wird die Vorhabensträgerin nochmal eine Aufnahme vor Ort durchführen.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

Wir erheben Einwendungen gegen eine Umsetzung des Zauns für die Abgrenzung der Baustraße und damit gegen eine Verlagerung der Grundstücksgrenze. Sollte eine Verlagerung aus baulichen Gründen zwingend erforderlich werden, ist eine Entschädigung für den Wegfall von Betriebsflächen und der damit verbundenen Erlöse einbußen unerlässlich (siehe oben die Erläuterung unter dem Punkt „Baustelleneinrichtungsflächen“). Während der Verlegung ist auf die operativen Belange von

HCCR Rücksicht zu nehmen und sind dadurch anfallende Kosten der Verlegung des Waschplatzes bzw. einzelner Anlagenteile durch den Vorhabensträger zu erstatten.

Vorhabensträgerin: *Wie oben bereits erläutert, ist die parallele Baustraße unbedingt erforderlich, um die Baumaßnahme zu erschließen und durchzuführen. Wegen Berücksichtigung der Baugruben muss die Baustraße nach Osten verschoben werden. Dies erfolgt aber weitgehend so, dass hierfür nur der derzeit vorhandene Grünstreifen zwischen Bestandszaun und Containerstellflächen genutzt wird.*

Entschädigungszahlungen für die Flächeninanspruchnahme sichert der Vorhabensträger im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu. Die Festlegung der Höhe erfolgt in den Grunderwerbsverhandlungen, die nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses geführt werden.

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

3.10.1.2 Einwendung HHLA HCCR

Der Einwendung wird stattgegeben, soweit die Vorhabensträgerin durch Nebenbestimmungen verpflichtet wird, die Beeinträchtigungen der Einwenderin auszuschließen oder zu mindern. Die Einwendung hat sich erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die vereinbarten Minderungen der bauzeitlichen Inanspruchnahme laut der Einwendung beigelegtem und unten abgedrucktem Plan zugesagt hat. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die HCCR Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH erhob als betroffene Untermieterin und operative Nutzerin der östlich angrenzenden Flächen folgende Einwendung:

Wir möchten darauf hinweisen, dass CTB die westlich und östlich an die K30/A7 angrenzenden Flächen von der HPA gemietet hat. Die Firma HCCR (vgl. Ziffer 3.10.1.2; Anm. der Planfeststellungsbehörde) ist Untermieter des CTB im Bereich der östlich an die K30/A7 angrenzenden Flächen. Wir bitten um entsprechende Anpassung Ihrer Planfeststellungsunterlagen.

Planfeststellungsbehörde: **Im Übrigen ist die von der HCCR erhobene Einwendung gleichlautend mit der Einwendung der HHLA CTB (Ziffer 3.10.1.1). Zur Begründung wird daher auf Ziffer 3.10.1.1 verwiesen.**

3.10.2 Stellungnahmen

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen samt Äußerungen der Vorhabensträgerin und den Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt. Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die ausschließlich Zustimmung enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben. Soweit die Planfeststellungsbehörde sich nicht äußert oder auf die Äußerungen der Vorhabensträgerin verweist, sieht sie keinen Anlass, von den Ausführungen und Zusagen der Vorhabensträgerin abweichende Anordnungen zu treffen, macht sich die Argumentation der Vorhabensträgerin zu eigen

und legt diese Argumentation ihrer Entscheidung zu Grunde, ohne dass es einer wörtlichen Wiederholung durch die Planfeststellungsbehörde bedürfte.

Der besseren Übersichtlichkeit halber erfolgt die Darstellung nicht in drei großen Textblöcken pro Stellungnahme (1. gesamte Stellungnahme, 2. gesamte Äußerung der Vorhabensträgerin, 3. gesamte Entscheidung der Planfeststellungsbehörde), sondern in einer jeweils auf ein Argument beschränkten Wiedergabe der Stellungnahme, der unmittelbar hierauf bezogenen Äußerung der Vorhabensträgerin und der diesbezüglich getroffenen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Dieses Muster wird Argument für Argument wiederholt, bis die gesamte Stellungnahme abschließend behandelt ist. Dabei erfolgt die Darstellung der Stellungnahme in Normalschrift, *die Äußerung der Vorhabensträgerin in Diagonalschrift* und **die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Fettschrift**.

3.10.2.1 Colt Technology Services

In dem oben genannten Bereich befinden sich Anlagen der Colt Technology Services GmbH.

Bei Aufgrabungsarbeiten in diesem Bereich sind folgende Punkte zu beachten:

1. 5 Arbeitstage vor Baubeginn muss Ihre Aufgrabung schriftlich angezeigt werden.
2. Durch eine ausreichende Anzahl von Probeschlitzten ist die tatsächliche Lage der Colt -Trasse zu ermitteln.
3. Generell ist eine Überbauung unserer Anlage nicht zulässig. Die Schächte müssen jederzeit zugänglich bleiben.

Vorhabensträgerin: *Die Hinweise werden in der Bauausführung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.9 und 2.12 verwiesen.**

Sollte es zu einer Störung an unseren Anlagen kommen und eine unzulässige Überbauung unsere schnelle Schadensbeseitigung verhindern, so werden Ihre Anlagen ohne jede Ankündigung und Übernahme irgendwelcher Kosten ausgebaut.

Wir weisen insbesondere darauf hin, dass stillgelegte Gasrohre nicht ausgebaut werden dürfen, Colt-Trassen können sich auch in stillgelegten Gasrohren befinden.

Vorhabensträgerin: *Die Hinweise werden in der Bauausführung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Hinweise in der Bauausführung zu berücksichtigen. Sollte es dennoch zu Konflikten zwischen dem Vorhaben und den Colt-Leitungen kommen, ist vor Schadensbeseitigung zunächst Kontakt mit der Vorhabensträgerin aufzunehmen. Die Durchführung eigenmächtiger Arbeiten an einer Bundesfernstraße ist unzulässig, selbst wenn die Vorhabensträgerin für den Konflikt verantwortlich ist. Die Vorhabensträgerin ist jedoch verpflichtet, an einer unverzüglichen Schadensbeseiti-**

gung mitzuwirken. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.9 und 2.12 verwiesen.

3.10.2.2 Dataport AöR

Im beplanten Gebiet sind HPA-IP-Trassen vorhanden. Anbei erhalten Sie einen Auszug aus dem HPA-IT-Bestandsplanwerk, welches für dieses Gebiet zu beachten ist.

Dataport führt die Leitungsauskunft für HPA durch und nach Beauftragung durch die HPA-IT werden von uns die Tief- und Kabelbauarbeiten am HPA-IT-Netz durchgeführt. Sollten Dienstbarkeiten für die HPA notwendig werden, müssen diese von der HPA-IT direkt bewilligt werden. Ansprechpartner für die HPA sind Hr. Götz und Hr. Rancka. Ihre Anfrage wird unter der BEA-Nr. 2016-7714 geführt. Bitte geben Sie diese bei weiteren Fragen stets an.

Vorhabensträgerin: *Die Hinweise werden in der Bauausführung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.9 und 2.12 verwiesen.**

3.10.2.3 Behörde für Inneres und Sport, Verkehrsdirektion 52

Im Einvernehmen mit dem WSPK 2 und PK 25 nimmt VD 52 als zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkung

Der Ausbau der A7 wird grundsätzlich begrüßt. Die Verlängerung des Standstreifens an der Rampe der vierten Elbtunnelröhre und die zukünftig längere Parallelführung der beiden Fahrstreifen sowie die normgerechte Herstellung der Trassierung/Querneigung kann die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Der im Straßenquerschnitt vorgesehene 3,00 m breite Seitenstreifen wird ausdrücklich begrüßt und trägt bei Ereignisfällen zur Verkehrssicherheit bei. Die damit einhergehende Verringerung der Fahrstreifenbreiten des ersten und zweiten Fahrstreifens von 3,75 m auf 3,50 m ist akzeptabel und im Einvernehmen mit dem LSBG zu befürworten.

2. Zu den Planfeststellungsunterlagen im Einzelnen

2.1. Markierungen und Verkehrszeichen

Es wird empfohlen, Baustellenein- und Ausfahrten, Verkehrsregelungen und Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs grundsätzlich nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu behandeln. Ansonsten könnten sich Maßnahmen, die durch geänderte Verkehrsverhältnisse oder sich entwickelnde Verkehrsunfallsschwerpunkte aus Sicherheitsgründen notwendig geworden sind, stets eine Änderung der Planfeststellungsunterlagen nach sich ziehen. Die Veränderung bzw. Anpassung der Fahrbahnmarkierungen ist ein probates Mittel der Verkehrsplaner und der anordnenden Straßenverkehrsbehörde, um Optimierungen im Straßennetz durchzuführen.

Vorhabensträgerin: *Die Darstellungen verkehrstechnischer bzw. verkehrsregelnder Ausstattungen erfolgen jeweils nachrichtlich. Die einvernehmliche Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde steht noch aus und wird im Rahmen der Einholung verkehrsbehördlicher Anordnungen für die maßgebenden Bauzustände und den Endzustand vorgenommen. Dies ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7, 3.1.2 und 3.7 verwiesen. Der bauzeitliche Verkehrsplan – und somit die verkehrstechnischen und verkehrsregelnden Ausstattungen während der Bauzeit- wird nicht planfestgestellt, sondern nur nachrichtlich mitgeteilt. Die dauerhaften verkehrlichen Regelungen sind hingegen dem späteren Betrieb zuzurechnen und ohnehin grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung.**

2.2 Lagepläne Verkehrsführung

In der Bauphase 03 und in der Bauphase 3.1 werden Baustellenausfahrten von der mittleren Baustelle auf den 2. Überholfahrstreifen der A7 notwendig (siehe unter Punkt 16.1.2/03 und 16.1.2/07). Die VD 52 sieht diese Verkehrssituation kritisch. Um eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten, muss im Vorwege ein Verkehrskonzept erstellt werden, welches Verkehrsgefährdungen durch sich in den fließenden Verkehr einfädelnde Baustellenfahrzeuge ausschließt.

Vorhabensträgerin: *Nicht planfeststellungsrelevant. Der Hinweis wird berücksichtigt und im Rahmen der noch ausstehenden Abstimmungen zur Einholung der verkehrsbehördlichen Anordnungen einvernehmlich geklärt.*

Planfeststellungsbehörde: **Angesichts der Tatsache, dass Arbeiten im mittleren Bereich der A7 durchzuführen sind, lässt sich das Ein- und Ausfädeln im laufenden Betrieb nicht vermeiden. Dies darf jedoch, wie die VD 52 zu Recht anmahnt, nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen. Es ist daher, wie von der VD 52 gefordert, ein entsprechendes Verkehrskonzept zu entwickeln und mit der VD 52 abzustimmen. Da dies erst im Anschluss an die Erstellung der Ausführungsplanung möglich ist und durch die Beteiligung der VD 52 gewährleistet ist, dass die Verkehrssicherheit aufrechterhalten werden wird, kann dies der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben und muss nicht planfestgestellt werden. Vgl. insoweit auch Ziffern 2.7, 2.12 und 3.7.**

Bei der Einrichtung des ca. 900 m langen einzelgeführten Fahrstreifens (siehe unter Lageplan 16.1.2/04 und 16.1.2/05) sind zur Störfallbeseitigung und für Rettungseinsätze mindestens zwei Nottore für die transportablen Schutzeinrichtungen vorzusehen. Die Nottoröffnungen müssen so gestaltet sein, dass sie, wenn sie nicht mehr erforderlich sind, durch herkömmliche zugelassene Elemente von transportablen Schutzeinrichtungen ersetzt werden können (Hinweis: Für Notöffnungen liegt derzeit keine Zulassung der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) vor. Diese haben sich jedoch in der Vergangenheit beim Ausbau der A7 bewährt. Ein entsprechender einvernehmlicher Abwägungsvermerk mit dem Straßenbaulastträger liegt vor.)

Vorhabensträgerin: *Nicht planfeststellungsrelevant. Der Hinweis wird berücksichtigt und im Rahmen der noch ausstehenden Abstimmungen zur Einholung der verkehrsbehördlichen Anordnungen einvernehmlich geklärt.*

Planfeststellungsbehörde: **Die bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht wird bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7, 2.12 und 3.7 verwiesen.**

Um Blendungen des Gegenverkehrs zu vermeiden, der durch die dortige Steigungsstrecke bei Dunkelheit und / oder Nässe entstehen kann, sind Sichtschutzblenden im Verschwenkbereich notwendig.

Vorhabensträgerin: *Nicht planfeststellungsrelevant. Der Hinweis wird berücksichtigt und im Rahmen der noch ausstehenden Abstimmungen zur Einholung der verkehrsbehördlichen Anordnungen einvernehmlich geklärt.*

Planfeststellungsbehörde: **Sichtschutzblenden sind Bestandteil der späteren betrieblichen Ausstattung der A7 und daher nicht Gegenstand der Planfeststellung, vgl. Ziffern 3.1.2., 3.7.**

Die zu errichtende bauzeitliche Mittelstreifenüberfahrt (MÜF) wird im Erläuterungsbericht unter Punkt 4.7.3 mit einer erforderlichen Länge von ca. 140 m beschrieben. Aus hiesiger Sicht ist die geplante MÜF bei der Überführung von drei Fahrstreifen mit 80 km/h nicht ausreichend dimensioniert. Hierüber muss im Vorwege seitens der Vorhabensträgerin ein Nachweis erbracht werden.

Vorhabensträgerin: *Entsprechend der beiliegenden Verkehrsführungspläne werden über die bauzeitliche MÜF max. 2 Fahrstreifen überführt. Aus diesem Grund ist die Länge von 140 m gemäß RAA, Ziffer 8.3, ausreichend dimensioniert. Eine Überleitung von 3 Fahrstreifen ist, auch aus Gründen der anschließenden Bauabschnitte, nicht erforderlich.*

Planfeststellungsbehörde: **Nach Auskunft der Vorhabensträgerin wurde die Mittelstreifenüberfahrt nach diversen Abstimmungen zum Bauablauf zwischenzeitlich auf ca. 200 m verlängert. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

2.3 Bauzustände auf der Autobahn

Die Flächen scheinen ausreichend bemessen. In den provisorischen Verkehrsführungen ist ausreichend Platz für eine bauliche Mitteltrennung vorzusehen. Aufgrund der Verkehrsstärke ist die durchgehende Aufrechterhaltung von 6 Fahrstreifen (3 je Fahrtrichtung) zwingend erforderlich. Die Fahrstreifenbreiten von 3,25 m sind einzuhalten. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass ausreichend Platz für eine erforderliche (Groß) Baustellenbeschilderung vorhanden ist. Dieser Um-

stand muss für die weitere Planung berücksichtigt werden.

Vorhabensträgerin: *Nicht planfeststellungsrelevant. Der Hinweis wird berücksichtigt und im Rahmen der noch ausstehenden Abstimmung zur Einholung der verkehrsbehördlichen Anordnungen einvernehmlich geklärt.*

Planfeststellungsbehörde: Die bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7 und 3.7 verwiesen.

2.3 Verkehrsbeobachtung über Video- und Kamerasysteme

Zur Verkehrsbeobachtung ist es erforderlich, die derzeitigen Kamerastandorte während der Bauphase beizubehalten. Um eine zügige Störfallbehebung bei Höhenkontrollen und anderen Ereignissen zu gewährleisten, sind zu jeder Bauphase Kamerastandorte an den jeweiligen Anhaltequerschnitten zur Identifizierung der detektierten Fahrzeuge erforderlich. Darüber hinaus muss die Ableitung der Fahrzeuge über die Betriebsabfahrt Ost zu jeder Zeit gewährleistet sein. Dieser Bereich darf nicht durch eine Baustelleneinrichtungsfläche eingeschränkt werden, da er von Rettungs- und Einsatzfahrzeugen genutzt wird.

Vorhabensträgerin: *Nicht planfeststellungsrelevant. Der Hinweis wird berücksichtigt und im Rahmen der noch ausstehenden Abstimmung zur Einholung der verkehrsbehördlichen Anordnungen einvernehmlich geklärt.*

Planfeststellungsbehörde: Die bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7 und 3.7 verwiesen.

2.4 Beleuchtung zur Bauzeit

Im Erläuterungsbericht unter Punkt 4.13 - Straßenausstattung - wird beschrieben, dass die vorhandene Beleuchtung während der Bauzeit zurückgebaut wird und im Zuge des Neubaus neu hergestellt wird. Aufgrund der besonderen Streckenverhältnisse, der unmittelbaren Nähe zum Elbtunnel mit Halt, Nothalt und Höhenkontrolle und um die Verkehrssicherheit im Bereich des Tunnelvorfeldes zu erhöhen, ist aus hiesiger Sicht eine adäquate Beleuchtung zur Bauzeit zwingend erforder-

lich.

Vorhabensträgerin: *Es ist beabsichtigt, die Beleuchtung während der Bauzeit bis zur Nothalt-Schranke vor dem Elbtunnel (K31) aufrecht zu erhalten. Im Hinblick auf die nötigen verkehrsbehördlichen Anordnungen für Änderungen an der Beleuchtungsanlage wird auf die noch ausstehenden Abstimmungen mit dem LSBG und VD hingewiesen.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7, 2.12, 3.1.2 und 3.7 verwiesen.**

2.6. Lageplan Endzustand

Derzeit befindet sich unter Punkt 5 lediglich ein nicht prüfungsfähiger Lageplan, auf dem nachrichtlich die Standorte der Streckenbeeinflussungsanlage und das Mittelstreifenüberleitungssystem dargestellt sind. Durch die Vorhabensträgerin wurde im Laufe des Verfahrens ein Lageplan für den Endzustand an VD52 nachgeliefert. Die Anordnung der verkehrstechnischen Einrichtungen ist in diesem Lageplan dargestellt. Nach unseren Erkenntnissen wurden die Standorte jedoch nicht mit allen verkehrlichen Szenarien überprüft. Damit die Bausicherheit vorliegt, sollte im Vorwege ein Nachweis hierüber erbracht werden.

Vorhabensträgerin: *Die Detailplanung der verkehrstechnischen Ausstattung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Der Lageplan gemäß Unterlage 5 stellt die wesentlichen baulichen Anlagen dar. Gleichwohl, der Hinweis wird berücksichtigt und im Rahmen der noch ausstehenden Abstimmungen zur Einholung der verkehrsbehördlichen Anordnungen einvernehmlich geklärt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 3.1.2 und 3.7 verwiesen.**

2.6. Nachgeordnetes Netz

Im Erläuterungsbericht wird nicht auf eine höhere Verkehrsbelastung durch den Baustellenverkehr eingegangen. Durch die geplante Aufschüttung des neu zu errichtenden Damms ist mit erheblichem Baustellenverkehr zu rechnen. Bereits heute ist der Hafen sehr stark belastet. Die Baustellenversorgung zum Altenwerder Damm sollte ab Finkenwerder Straße ausschließlich über den Knoten Rugenberger Damm erfolgen. Die An- und Abfahrt über den Knoten Waltershofer Damm sind möglichst zu vermeiden, da hier die Verkehrsanbindung zweier großer Containerterminals erfolgt, was die Leistungsfähigkeit der Straßen derzeit nahezu erschöpft. Die VD 52 hält eine verkehrstechnische Untersuchung für das innerstädtische Netz für erforderlich. Darüber hinaus behält sich die Straßenverkehrsbehörde/Polizei vor, durch die sich möglicherweise einstellende Mehrbelastung im nachgeordneten Netz entsprechende/notwendige Regelungen zu fordern, die zügig umzusetzen sind.

Vorhabensträgerin: *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der weiterführenden Planung geprüft bzw. im gebotenen Umfang berücksichtigt. Ggf. nötige Auflagen/Zwänge für den*

Baustellenverkehr wären dann Bestandteil der Vergabeunterlagen.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7 und 3.7 verwiesen.

2.6. Grundsätzliche Anmerkungen

Durch die hohe verkehrliche Bedeutung der A7 sowie der vorhandenen Verkehrsbelastung sind die Verkehrseinschränkungen während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Etwaige Fahrtrichtungssperrungen und Vollsperrungen sind durch die nicht leistungsfähige Umleitungsstrecke zur BAB A1 und weiterführend durch das gesamte Hamburger Stadtnetz zu vermeiden bzw. auf ein erträgliches Maß zu bündeln.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7 und 3.7 verwiesen.

Aufgrund der sich überschneidenden Bauabschnitte K20/K30/K31 und Altona sowie der Komplexität der einzelnen Betriebszustände des Elbtunnels und der parallelen Bauphasen in unmittelbarer Nähe des Elbtunnels hält die VD 52 eine gesonderte Verkehrskoordination zwischen den einzelnen Bauabschnitten für zwingend erforderlich.

Vorhabensträgerin: *Nicht planfeststellungsrelevant. Die Vorhabensträgerin führt bereits während der laufenden Planung in den genannten Abschnitten der A7 diverse Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde über die Verkehrsführung während der Bauzeit und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Betriebszustände des Elbtunnels durch. VD 52 ist an diesen Abstimmungen beteiligt.*

Planfeststellungsbehörde: Die bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht wird bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine Verkehrskoordination geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7 und 3.7 verwiesen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind in den jeweiligen Verkehrsführungen die vorhandenen Weißmarkierungen zu entfernen und durch hochwertige - mind. mit Markierungsfolie des Typs P7 oder gleichwertig - provisorische Weißmarkierungen zu ersetzen. Somit ist gewährleistet, dass auf ad hoc Lagen am Elbtunnel durch überkleben mit gelber Markierungsfolie zügig reagiert werden kann und somit eine beschleunigte Veränderung der Verkehrsführung möglich ist.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, geprüft und in der weiteren Planung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7 und 3.7 verwiesen.

Die einzelnen Verkehrsführungen müssen mit den jeweiligen Verkehrssteuerungen des Elbtunnels abgeglichen werden. Der VD 52 ist bekannt, dass der vorhandene Verkehrsrechner im Elbtunnel die einzelnen Bauphasen nicht mehr abbilden kann. Die Programme Nothalt, Halt, Höhenkontrolle und Fahrstreifensperrungen sind jedoch für die Verkehrssicherheit im Elbtunnel unerlässlich und durch einschlägige Regelwerke vorgeschrieben. Hierfür müssen im Vorlauf durch die Vorhabensträgerin die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, so dass alle sicherheitsrelevanten Programme des Elbtunnels abgedeckt sind.

Vorhabensträgerin: *Nicht planfeststellungsrelevant. Die Vorhabensträgerin führt bereits während der laufenden Planung in den genannten Abschnitten der A7 diverse Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde über die Verkehrsführung während der Bauzeit und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Betriebszustände des Elbtunnels durch. VD 52 ist an diesen Abstimmungen beteiligt.*

Planfeststellungsbehörde: Die bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffern 2.7 und 3.7 verwiesen.

3.10.2.4 Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr

Im Rahmen der Baumaßnahmen werden auch die westliche Betriebszufahrt abgebrochen und neu errichtet, die Fahrstreifenüberführungen mehrfach geändert und Trennbauwerke zwischen den einzelnen Fahrstreifen zu den vier Elbtunnelröhren temporär oder dauerhaft abgebrochen.

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

1. Baustelleneinrichtung

a) Beim Einrichten von Baustellen sind die notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.

Vorhabensträgerin: *Die Abstimmung wird zugesichert.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.

b) Für die Bauabschnitte sind der zuständigen Feuer- und Rettungswache Ansprechpartner zu benennen.

Vorhabensträgerin: Die Forderung wird berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.

c) Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten.

Vorhabensträgerin: Die Forderung wird berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.

d) Die Feuerwehrezufahrten sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten. Aus den Plänen geht die Abfolge bzw. Gleichzeitigkeit der folgenden Baumaßnahmen nicht hervor:

1. Abriss der heutigen Betriebszufahrt West,
2. Neubau der westlichen Fahrstreifenführung auf dem Damm mit temporärer Betriebszufahrt West,
3. Verschwenkung der Fahrstreifen mit Abbruch von Trennwänden und Asphaltierungsarbeiten zwischen den Ausfahrten der Tunnelröhren 3 und 4,
4. Neubau der Betriebszufahrt West auf die neue Brücke K30,
5. Neubau der Trennwänden zwischen den Ausfahrten der Tunnelröhren 3 und 4.

Es ist sicherzustellen, dass die Einsatzfahrzeuge vom Gebäude der Tunnelfeuerwehrwache Süd ohne Rangieren/Zurücksetzen

– über die Betriebszufahrt Ost, West oder zwischen den Ausfahrten der Tunnelröhren 3 und 4 alle vier Elbtunnelröhren (ggf. auch entgegen der übliche Fahrtrichtung) erreichen können und

– über die Betriebszufahrten West oder zwischen den Ausfahrten der Tunnelröhren 3 und 4 die A7 in Richtung Süden bis zur Abfahrt Hamburg-Waltershof erreichen können.

Vorhabensträgerin: Die Forderungen werden berücksichtigt. Entsprechende Auflagen werden im Bauvertrag fixiert. Der Auftragnehmer und die künftige Bauüberwachung werden die Feuerwehr an Planung und Einrichtung der Verkehrsführungen während der Bauzeit beteiligen und die speziellen Belange der Feuerwehr hinreichend würdigen.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.

Für wartende Baufahrzeuge und anderen Zulieferverkehr muss vor den Feuerwehrezufahrten ein Wartebereich eingerichtet und den Verkehrsteilnehmern zugeteilt werden. Um die Feuerwehrezufahrten jederzeit frei zu halten, hat die Vorhabensträgerin sicherzustellen, dass die Feuerwehrezufahrten zwischen Tunnelfeuerwache Süd und Elbtunnelröhren nicht als Wartezone verwendet wer-

den oder immer eine ausreichende Breite für alle zu erwartenden Fahrtrichtungen zur Verfügung stehen.

Die Änderung der Verkehrsführung und veränderte Feuerwehrezufahrten sind der zuständigen Feuer- und Rettungswache rechtzeitig – mindestens 24 Stunden vorher – mitzuteilen

Vorhabensträgerin: *Auf das ständige Freihalten der Feuerwehrezufahrten wird in den Ausschreibungsunterlagen explizit hingewiesen. Die Forderung wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.**

e) die Infrastrukturanbindung der Tunnelfeuerwehrwache Süd (besonders Energie, Kommunikation mit Alarmierung) muss während der gesamten Bauphase gegeben sein.

Vorhabensträgerin: *Eine Unterbrechung der Infrastrukturanbindung ist nicht vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.**

2. Zuständig für die Maßnahme BAB A7 Ersatzneubau Ingenieurbauwerk K30 ist die Feuer- und Rettungswache Osdorf, Harderweg 10, 22549 Hamburg. Der Ansprechpartner ist der Wachführer Tel: 040/42851-1401, E-Mail-Adresse: wf14@feuerwehr.hamburg.de.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen.*

3.10.2.5 Behörde für Umwelt und Energie

Amt für zentrale Aufgaben, Recht und Beteiligungsangelegenheiten BE2

Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie

Naturschutz

1. Nutzung der planfestgestellten Ausgleichsfläche

Es ist geplant, zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der A7 die Straßenrampe (K30) südlich des Elbtunnels durch ein neues Dammbauwerk mit Stützwand zu ersetzen. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse ist es notwendig, während der Bauphase und in geringem Anteil auch dauerhaft Ausgleichsflächen für den Ausbau der 4. Elbtunnelröhre in Anspruch zu nehmen. Aufgrund der zeitlich beschränkten Beanspruchung und eher geringen Biotopqualität der Fläche sowie der Minderungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen, wird von einem Änderungsverfahren des Planfeststellungsbeschlusses zur 4. Elbtunnelröhre abgesehen. Aus Sicht von NGE 3 ist die naturschutzfachliche Funktion der Fläche auf Dauer gesichert. Die Zustimmung der BUE/NGE 32 zur Nutzung der Ausgleichsfläche ist als ausdrückliche Ausnahme zu sehen.

2. Sollte die Beanspruchung der Ausgleichsfläche länger als 5 Jahre dauern (laut Antragsunterlagen dauert der Bau ca. 4 Jahre), ist der Eingriff neu zu berechnen und entsprechend auszugleichen.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf Ziffer 2.10 verwiesen.**

3. Ökologische Baubegleitung:

Um die Funktionsfähigkeit langfristig aufrecht zu erhalten, sind die Maßnahmen in der Unterlage 9.3 (Sicherung von Bautabuflächen sowie Rückbau und Rekultivierung der Ausgleichsflächen) durch eine ökologische Baubegleitung zu garantieren. Die ökologische Baubegleitung hat der BUE/NGE 32 während der Bauphase regelmäßig zu berichten. Die Hinweise in der Unterlage 9.3, dass die Kontrolle durch die FHH, BUE, NGE zu erfolgen hat, ist zu streichen und durch eine ökologische Baubegleitung zu ersetzen. Die ökologische Baubegleitung ist auch bei dem Abriss der Rampe zu beteiligen (Vergrämung, Kontrolle), um brütende Vögel auszuschließen.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin sichert zu, dass während der Bauzeit eine ökologische Baubegleitung (Umweltbaubegleitung) tätig sein wird. Die Kontrolle der Maßnahmen 2.1, 3.1, 3.2 und 3.3 (siehe Unterlage 9.3) erfolgt durch die durch die Vorhabensträgerin zu beauftragende Umweltbaubegleitung und nicht durch die FHH, BUE, NGE.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffern 2.10 und 2.12 verwiesen. Aufgrund der Zusage ist eine Änderung der Unterlage 9.3 nicht erforderlich. Im Übrigen wird der LBP planfestgestellt und ist bereits aus diesem Grunde einzuhalten.**

4. Bei der Fällung der Gehölze ist darauf zu achten, dass das Schnittgut abgeräumt wird. Sollte das Schnittgut länger liegen bleiben, ist durch die ökologische Baubegleitung sicherzustellen, dass sich beim Abräumen darin keine brütenden Vögel befinden.

Vorhabensträgerin: *Die zeitnahe Beräumung des Schnittgutes nach dem Fällen wird zugesichert.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.**

5. Wiederherstellung:

Weiterhin sind auf den Ausgleichsflächen nur zertifizierte gebietsheimische Gehölze mit Herkunftsnachweis zu verwenden. Die Zertifikate sind vorzulegen. Für die geplanten kräuterreichen Ansaaten ist auf den Ausgleichsflächen gebietsheimisches Regio-Saatgut zu verwenden.

Vorhabensträgerin: *Die Hinweise werden beachtet, sofern entsprechend zertifizierte Gehölze und gebietsheimisches Saatgut auf dem Markt vorhanden sind.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.**

6. Artenschutz:

Keine Bedenken bei der Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen.

7. Die Höhe der Ausgleichszahlung ist vor der Zulassung in Abstimmung mit der BUE/NGE 32 zu ermitteln und in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Vorhabensträgerin: *Die Abstimmung der Ausgleichszahlung wird BUE/NGE 32 zugesagt. Sie orientiert sich am im LBP dargelegten Punktwert-Defizit gemäß Staatsrätemodell.*

Planfeststellungsbehörde: **Abstimmung und Berechnung sind zwischenzeitlich erfolgt (Mail der Vorhabensträgerin vom 21.06.2017). Im Übrigen wird auf Ziffer 2.12 verwiesen.**

8. Die Wiederherstellung der Ausgleichsflächen ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Umwelt und Energie abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme vorzulegen.

Vorhabensträgerin: *Die landschaftspflegerische Ausführungsplanung ist Bestandteil des weiteren Planungsverfahrens. Die Abstimmung mit der BUE/NGE 32 wird zugesichert.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.**

9. Die DEGES ist verpflichtet, 3 Monate nach Fertigstellung des Ersatzneubaus der K30 mit dem Rückbau und der Wiederherstellung der Ausgleichsfläche der 4. Elbtunnelröhre zu beginnen und zügig umzusetzen. Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahme ist bei der Zulassungsbehörde und der BUE/NGE 32 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nachzuweisen ist.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin sichert zu, dass sie umgehend nach verkehrlicher Entbehrlichkeit die Umfahrung zurückbauen wird und die Flächen gemäß LBP wiederherstellt. BUE/NGE 32 wird an der Abnahme beteiligt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.**

10. Die Pflegemaßnahmen sind nach der Wiederherstellung der Ausgleichsmaßnahme zu beginnen und dauerhaft fortzuführen.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabensträgerin wird die Ausgleichsmaßnahmen herstellen und die 1-jährige Fertigstellungs- und 2-jährige Entwicklungspflege durchführen. Die dauerhafte Unterhaltung erfolgt nach Abschluss der Pflege durch BWVI/LSBG.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.**

11. Die Beendigung der Arbeiten zur Herstellung des Ersatzneubaus ist der BUE/NGE 32 unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Dies gilt auch für eine länger als ein Jahr andauernde Unterbrechung der Arbeiten.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.

Hinweise:

- Die Ersatzgeldzahlung hat an die BUE/NGE 32 zu erfolgen. Eine Zahlungsaufforderung wird nach Rechtskraft der Planfeststellung durch die BUE zugeschickt. Die Zahlung ist mit Rechtskraft der Zulassung zu leisten.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Höhe des Ersatzgeldes beträgt 187.000,- Euro, vgl. Ermittlung des Büros Schaper Steffen Runtsch vom 13.06.2017.

- Die Erteilung des Einvernehmens nach § 8 HmbBNatSchAG wird erfolgen, sobald der Entwurf eines Planfeststellungsbeschlusses oder eines Auszuges, der die Festsetzungen zur Eingriffsregelung enthält, bei der BUE/NGE 32 vorliegt.

- BUE/NGE 32 bittet um Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses, der die Festsetzungen zur Eingriffsregelung enthält, inklusive der zu diesem Kapitel gehörenden Zeichnungen.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*

Planfeststellungsbehörde: Das Einvernehmen wurde mit Schreiben der BUE/NGE 3211 vom 20.11.2017 erteilt.

Amt für Immissionsschutz und Betriebe

(Ansprechpartnerin: Frau Dr. Kristin Müller, IB 02, Tel: 040 42840 3131)

Abwasserwirtschaft – Einleitung des Oberflächengewässers

(Ansprechpartner: Herr Masch, NUE/IB 3212, Tel: 42840-2660)

Seitens der Dienststelle BUE/IB 32 wird hinsichtlich der vorgesehenen Einleitungen in den Rugenberger Hafen das Einvernehmen gem. § 19 Absatz 3 WHG hergestellt, wenn die in der Anlage aufgeführten Nebenbestimmungen vollständig in den Bescheid aufgenommen werden.

Um Hergabe von einem Exemplar des Genehmigungsbescheides an die Dienststelle BUE/IB 32 wird gebeten.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.*

Planfeststellungsbehörde: Die von IB 32 formulierten Nebenbestimmungen sind in vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden, vgl. Ziffer 2.11.

Amt für Umweltschutz

(Ansprechpartnerin: Frau Dr. Mechthild Recke, U12)

Aus Sicht von U1 bestehen gegen das o.g. Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken oder Ein-

wände.

- Wie dem vorgelegten Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, werden die Hochwasserschutzeinrichtungen während und nach der Umsetzung nicht beeinträchtigt. Die Maßnahme befindet sich im Zuständigkeitsbereich der HPA.
- Die Entwässerung sowie die Reinigung des Straßenabwassers der K30 wurde im Rahmen der Planungen zur K20 im Vorfeld mit U1 abgestimmt, dementsprechend bestehen keine weiteren Anforderungen.
- Im Erläuterungsbericht (u.a. Kap. 8.4.1 Baubedingte Wirkungen auf das Grundwasser) wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Baumaßnahmen Wasserhaltungen erforderlich werden können. Da noch keine konkrete Ausführungsplanung vorliegt, können auf Basis der vorliegenden Unterlagen keine Auflagen/Bedingungen zur Grundwasserabsenkung festgelegt werden. Sollten also Grundwasserabsenkungen im Rahmen der Bauausführung vorgenommen werden, ist eine Wasserrechtliche Erlaubnis bei U12 einzuholen.

Vorhabensträgerin: *Eine Grundwasserabsenkung im Rahmen der Bauausführung ist derzeit nicht vorgesehen. Die benannten Wasserhaltungen beziehen sich lediglich auf das ggf. erforderliche Abpumpen von Schichtenwasser aus den Baugruben. Die Forderung wird zur Kenntnis genommen und im Eintrittsfall eine Wasserrechtliche Erlaubnis eingeholt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffern 2.12 und 2.13 verwiesen.**

3.10.2.6 Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Soweit aus den Plänen ersichtlich, werden die neuen Stützwände in Beton ausgeführt. Aus stadtgestalterischer Sicht wäre eine Begrünung der Wände wünschenswert.

Vorhabensträgerin: *Der Forderung wird nicht entsprochen. Das Bauwerk K30 befindet sich innerhalb des wirtschaftlich genutzten Hafengeländes, dass u.a. geprägt ist von intensiver Nutzung als Containerstellfläche. Gleichzeitig ist der Baubereich nicht für die Öffentlichkeit nutzbar. Visuell bedeutsam ist der Blick von der A7 in Richtung West mit dem vorgelagerten Gehölzband, der wiederhergestellt wird. Aus diesem Grund werden hier keine besonderen stadtgestalterischen Ansprüche gesehen. Vgl. hierzu auch die Antwort zur Stellungnahme der AG Naturschutz.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Fragen der Gestaltung sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies kann anders sein, wenn Vorhaben in einer diesbezüglich empfindlichen Umgebung durchgeführt werden sollen. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Zudem ergäben sich bei einer Begrünung auch ein zusätzlicher Aufwand sowie Kosten für Pflege, Schnitt sowie Untersuchungen und Unterhaltung des Bauwerkes. Der diesbezügliche Aufwand steht im Kontext zur Umgebung nicht in einem angemessenen Verhältnis.**

3.10.2.7 Hamburg Port Authority

Im Rahmen dieser Stellungnahme sind folgende Behörden und Einheiten der HPA beteiligt worden: L213 (Wasserbehörde), B (Hafenbahn), F32 (Property Management), S2-AK (Projekt Autobahnkoordination), S43 (Umwelt- und Naturschutz).

Gegen die Maßnahme bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

Die Wasserbehörde (HPA L213) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

Das Vorhaben liegt im wasserrechtlichen Zuständigkeitsbereich der Wasserbehörde HPA L213.

Vorhabensträgerin: Es sind sowohl die BUE wie auch HPA beteiligt worden, mit beiden besteht Einvernehmen.

Der Bereich Property Management (HPA 32) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung (Ansprechpartnerin Frau Eggers):

Die Flächen in Waltershof am Bauwerk K30 sind seitens der HPA an die HHLA CTB vermietet. Sollten Mietflächen temporär oder langfristig für den Ausbau der K30 benötigt werden, so ist dies vorher mit dem Mieter abzustimmen. Die Abstimmung wird HPA F32 vornehmen und im Mietvertrag festschreiben.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Vorgespräche mit dem Pächter haben bereits stattgefunden.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

Die Einheit Hafenbahn (HPA B) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung (Ansprechpartner Herr Schrade):

Die Zufahrt zum Stellwerk muss zu jeder Zeit gewährleistet werden.

(BS-05)

1. Die Leitungen der „neu“ gebauten Druckluftleitung mit Stromzuführung für die Druckluftanlagen im Bahnhof MUE können nicht umgelegt werden und müssen entsprechend geschützt werden.
2. Kabelkanäle und Schächte dürfen nicht überbaut werden
3. Suchschachtungen sind zu veranlassen
4. Sicherstellung, dass unsere Anlagen nach den anerkannten Regeln der Technik geschützt werden, Regellichtraumprofil, Abstand zur Oberleitung, Signalen und Maste.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt. Aktuelle Recherchen zur Druckluftleitung haben ergeben, dass diese die K30 **nicht** quert. Damit gibt es keine direkte Betroffenheit. Die Hinweise 2.-4. Werden berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12**

verwiesen.

(B31)

Von Seiten der Bahnentwicklung gibt es keine Bedenken gegen die Realisierung der Maßnahme in der in den Unterlagen dargestellten Form. Strategische Ausbaumaßnahmen der Hafenbahn sind nicht betroffen. Voraussetzung ist, dass die für Hafenbahnbelange erforderliche Fläche südlich des Stellwerks Ct (vgl. Anhang) zukünftig nicht über das heutige und im Grunderwerbsplan (Unterlage U10 1 0) dargestellte Maß durch bahnfremde Nutzung belegt wird.

Planfeststellungsbehörde: Eine Inanspruchnahme über das planfestgestellte Maß hinaus ist nicht zulässig, vgl. Ziffer 2.6.

(B12)

Der Bahnbetrieb darf zu keiner Zeit behindert oder gefährdet werden.

Unabhängig anderer Anmeldefristen ist für jede Baumaßnahme mit bahnbetrieblichen Beeinflussungen ein Betra-Antrag 8 Wochen bei der Baubetriebskoordination (BBk) und die erste Seite des Sicherungsplanes 3 Wochen vor Baubeginn bei der für Bahnbetrieb zuständigen Stelle (BZS) einzureichen.

Der Hafenbahn dürfen durch diese Maßnahme keine Kosten entstehen.

Die Kampfmittelfreiheit wird von der Hafenbahn nicht bestätigt, sie ist vor der Maßnahme durch den Besteller abzuklären.

Vor Beginn der Bauarbeiten muss mit Herrn Bruns (B242), Tel.: 040 428473380 eine Kabeleinweisung durchgeführt werden.

Vorhabensträgerin: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eingriffe in die Gleisanlagen der Hafenbahn sind nicht vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.

Es werden zwei (digitale) Exemplare des Genehmigungsbescheides für die Sachakten erbeten. Die HPA bittet weitere Verschickungen zu der Maßnahme zentral an HPA S41 zu senden.

3.10.2.8 Hamburg Wasser

Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung (HSE):

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken seitens der HSE zur o.g. Planfeststellung. Im Plangebiet ist eine Schmutzwasserverbindungsleitung DN 3200 (Düker) vorhanden, vgl. Leitungsbestandsplan HSE in der Anlage. Der Düker befindet sich in einer Tiefenlage von ca. 75 m. Eine Gefährdung dieser Leitung ist im Rahmen der Baumaßnahme, insbesondere bei der Tiefengründung der einzelnen Bauwerke, auszuschließen.

Vorhabensträgerin: Die Tiefgründung des Bauwerkes K30 wird sich bis zu einer Tiefe von ca. 15 m erstrecken. Damit ist die Gefährdung der HSE-Leitung ausgeschlossen.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.9 verwiesen.

Sollte wider Erwarten die Gründung des geplanten Dammbauwerks K30 oder des geplanten Hilfsdamms oder sonstiger Bauwerke bis in den Bereich des Dükers reichen, sind weitere Abstimmungen mit der HSE erforderlich. In diesem Fall sind ergänzende Detailpläne mit Darstellung der (Gründungs-) Baumaßnahme (Draufsicht und Längsschnitte mit lagegenauer Darstellung der HSE-Leitung) zur Prüfung bei der Hamburger Stadtentwässerung einzureichen.

Vorhabensträgerin: Die Forderung wird berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffer 2.12 verwiesen.

Die grundsätzlich zu beachtenden Hinweise und Auflagen sind dem beigefügten Merkblatt „Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen“ zu entnehmen.

Vorhabensträgerin: Das Merkblatt wird berücksichtigt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie Ziffern 2.9 und 2.12 verwiesen.

Stellungnahme der Hamburger Wasserwerke (HWW):

Soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen, sind HWW Anlagen nicht betroffen. Gegen die Maßnahme werden keine Einwendungen erhoben.

3.10.2.9 Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg

Die Mitgliedsverbände der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg nehmen zu dem o.g. PFV wie folgt Stellung:

Unsere Prüfung der Antragsunterlagen hat ergeben, dass die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen nicht genehmigungsfähig sind.

Begründung:

Es wird von falschen Randbedingungen ausgegangen und es fehlen wichtige Gutachten und Pläne. Neben anderen Punkten sind die wichtigsten Mängel und Beanstandungen hier aufgeführt:

1. Es fehlen klare Planfeststellungsgrenzen, die angegebene Baustrecke von km 159+705,6 bis 159,288,0 ist in etwa 300m zu kurz (über 50%), die Baugrenze hat nichts mit der Planfeststellungsgrenze zu tun.

Vorhabensträgerin: Die in den Lageplänen (Unterlage 5/0 und 5/1) als Baufeldgrenze bezeichnete Linie ist gleichzeitig die Planfeststellungsgrenze. Beginn und Ende der Baustrecke beziehen sich

allein auf den unmittelbaren Ersatzneubau der K30, alle Maßnahmen außerhalb dieser Baustrecke sind Anpassungsmaßnahmen, die zur Durchführung des Ersatzneubaus erforderlich sind.

Planfeststellungsbehörde: Der Gegenstand der Planfeststellung ist aus den Lageplänen sowie den übrigen Unterlagen klar ersichtlich. In den Lageplänen dienen hierzu insbesondere die farblichen Kennzeichnungen sowie die Nummern des Regelungsverzeichnisses mit zugehörigen Inhaltsangaben.

2. Die festgeschriebene Randbedingung „Anschluss an die K20“ ist nicht maßgebend, da die K20 auch umgebaut werden muss. Daher muss die K20 auch in dieses Verfahren integriert werden, da z.B. bei der Mittelüberfahrt Gründungselemente eingebracht werden sollen, die beim Umbau der K20 mitgenutzt werden sollen.

Vorhabensträgerin: Der Forderung nach Integration der K20 in das gegenständliche Verfahren wird nicht entsprochen. Der Ersatzneubau der K30 ist notwendig und erfolgt unabhängig von der K20. Es ist ein Anschluss an die bestehende K20 vorgesehen, die i.d.Z. herzustellende Mittelstreifenüberfahrt kann als temporäreres Bauwerk ausgeführt werden und nach der Baumaßnahme vollständig zurückgebaut werden. Da die Vorhabensträgerin zeitgleich die Planungen für die 8-streifige Erweiterung der K20 durchführt, wurde aus wirtschaftlichen Gründen untersucht, inwieweit Elemente der Erweiterungsmaßnahme bereits genutzt werden können. Für die K20 ist das entsprechende Planrechtsverfahren für das Jahr 2017 vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Den Gegenstand der Planfeststellung bildet eine als eigenständiges Bauwerk zu betrachtende bauliche Anlage, die die Aufgabe hat, den Verkehr im Tunnelvorfeld zu entzerren und den einzelnen Röhren zuzuführen. Bauliche Anlagen in den Anschlussbereichen, die für die Durchführung der Baumaßnahme erforderlich sind oder auch dauerhaft genutzt werden sollen (wie die genannte Mittelstreifenüberfahrt, Rückbau von Bauwerkskappen oder Trenninseln), sind ebenfalls Gegenstand des Vorhabens. Dass diese baulichen Anlagen sich nicht innerhalb des Bauwerks K30 befinden, ist unerheblich. Ihre Erforderlichkeit ergibt sich aus der Planung, die im Gesamtzusammenhang den Planunterlagen entnommen werden kann. Dass die Baumaßnahmen an der K30 nicht im Zusammenhang mit denjenigen an der K20 zur Planfeststellung beantragt wurden, was ebenso möglich gewesen wäre, ergibt sich aus der Tatsache, dass der Ersatzneubau aufgrund der Baufälligkeit des Bauwerkes K30 dringlich ist. Der Zeitverzug, der sich bei gemeinsamer Planung ergeben hätte, lässt sich daraus ersehen, dass die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der K20 erst im Oktober 2017 beantragt worden ist. Deren Planfeststellung ist demnach nicht vor Herbst 2018 zu erwarten, so dass für den Beginn der Arbeiten am Ersatzneubau der K30 mindestens ein zusätzliches Jahr hätte veranschlagt werden müssen. Da es sich dabei jedoch um eine als eigenständiges Bauwerk zu betrachtende bauliche Anlage handelt, die zu ersetzen ist, steht auch einer eigenständigen Planfeststellung nichts im Wege. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

3. Es liegen den Unterlagen keine Bodengutachten bei, ebenso keine Bohrprofile, obwohl in den

Altunterlagen solche vorhanden sind und diese für das Bauverfahren wichtig sind.

Vorhabensträgerin: Auf den Punkt 4.11 des Erläuterungsberichts wird hingewiesen. Grundlage von Planung und Bau sind diverse Baugrundgutachten, welche sowohl für das Bestandsbauwerk vorliegen als auch aktuell im Zusammenhang mit der Planung des Ersatzneubaus aufgestellt wurden.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

4. Es fehlt eine Setzungsberechnung für die gewählte Lösung und eine Aussage über die Auswirkungen auf die vorhandenen Bauwerke (bei der vorgeschlagenen Lösung hat es am Mühlenberger Loch Setzungen von über 70 cm und Bodenverdrängung in 60 m Entfernung gegeben).

Vorhabensträgerin: Die Setzungsberechnungen wurden im Zuge der Entwurfsplanung für die Festsetzung der dargestellten Baugrundverbesserung durchgeführt. Auswirkungen der Bodenverdrängung durch das Einbringen der Pfähle in Form von Hebungen an der Geländeoberkante sind nur in unmittelbarer Nähe zu erwarten. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzte die Vorhabensträgerin: Für die Beurteilung der geplanten Pfahlgründung werden im Nahbereich der K30 in einem Probefeld Pfähle eingebracht und hinsichtlich des Last-Verformungsverhaltens untersucht. Hierbei werden auch die Auswirkungen auf den Boden bzw. das unmittelbare Umfeld während der Pfahleinbringung untersucht und hinsichtlich relevanter Verformungen beurteilt, um Rückschlüsse für die zur Anwendung kommende Technologie zu erhalten. Negative Auswirkungen auf andere Bauwerke können dadurch ausgeschlossen werden.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 3.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Im Übrigen liegt die Vermeidung von Setzungen in der angeführten Größenordnung schon im Eigeninteresse der Vorhabensträgerin, da die Auswirkungen auch das eigene Bauwerk betreffen und dieses im Zweifel unbenutzbar machen.

5. Die aufgeständerte Platte wurde damals gerade aus dem Grunde gewählt, um Grundwasserströme und Setzungsverhalten bei dem schwierigen Übergang Brücke/Tunnel zu kontrollieren. Jetzt sollen hier Flächenkräfte von über 100kN/m² OHNE Nachweis aufgebracht werden (ohne Baugrundgutachten, Bohrprofile, Setzungs- und Verdrängungsgutachten). Die Blockade von Grundwasserströmen wird erwartet, wird aber ohne weitere Betrachtung als Möglichkeit hingenommen.

Vorhabensträgerin: Die Lastabtragung erfolgt über die Baugrundverbesserung mit geogitterbewehrtem Gründungspolster und den starren Traggliedern in den tragfähigen Baugrund. Von einer Blockade der Grundwasserströmungen durch die Pfähle wird auf Grund des Rasters von ca. 2x2 m nicht ausgegangen. Die Grundwasserströmung wird durch die „schlanken“ Tragglieder bei einem Flächenanteil von ca. 4% ($A_{\text{Pfahl}}/A_{\text{Boden}} = 0,16 \text{ m}^2/4\text{m}^2$) nicht beeinflusst. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzte die Vorhabensträgerin: Den Planungen des Ersatzneubaus liegt ein Baugrundgutachten zu Grunde, welches alle erforderlichen Untersuchungen des anstehenden Bodens enthält und darauf aufbauend Empfehlungen für die Gründungskonstruktion gibt. Im Rah-

men der Anlage und Untersuchung eines Probefeldes für die Pfahlkonstruktion werden diese Ergebnisse bzw. Annahmen verifiziert.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 3.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

6. Es sollen Geosäulen im Abstand von 2,10 m eingebaut werden, ohne eine Aussage zu Mindesteinbindung, Tragfähigkeit, Setzung, Verformung, Bodenverdrängung, Einfluss des Tidenhubs und Auswirkung auf die Tunneleinfahrt, Brückengründung und Gleise.

Vorhabensträgerin: *Es werden keine Geosäulen, sondern „schlanke“ Rammpfähle als starre Tragglieder der Baugrundverbesserung eingebracht. Die Aussagen zu Mindesteinbindung und Tragfähigkeit sind im Baugrundgutachten enthalten. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzte die Vorhabensträgerin: Im Rahmen der Anlage und Untersuchung eines Probefeldes für die Pfahlkonstruktion werden die Ergebnisse des Baugrundgutachtens verifiziert bzw. die gewählten Gründungskonstruktionen in situ untersucht und beurteilt. Die sich daraus ggf. ergebenden Maßnahmen haben keinen wesentlichen bzw. planfeststellungsrelevanten Einfluss auf die Planung, es werden dadurch keine Rechte Dritter oder Umweltbelange zusätzlich beeinträchtigt*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 3.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

7. Statt des Umfahrdammes mit Behelfsbrücke könnten hier die Brückenelemente zwischen-genutzt werden, die später bei der K20 eingebaut werden, um die zusätzliche Fahrspur zu generieren.

Vorhabensträgerin: *Der Vorschlag ist technisch nicht umsetzbar und daher zurückzuweisen. Die Brückenelemente der K20 weisen weder die Konstruktion noch die Breite auf, die für den Hilfsdamm erforderlich sind.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

8. Bei der gewählten Variante wird nicht klar, welchen Vorteil der halbseitige Abbruch gegenüber einer Unterfüllung der vorhandenen Platte hat, da alle dafür vorgesehenen Maßnahmen auch mit geringeren Einschränkungen unter der Brücke ausführbar sind, und nach der Unterfüllung der Umbau für jede Spur einzeln erfolgen könnte, ohne Bypass.

Vorhabensträgerin: *Eine Unterfüllung der vorhandenen Platte ist aus konstruktiven Gründen nicht möglich. Unter der Fahrbahn können aufgrund der zur Verfügung stehenden geringen Höhe weder die Rammpfähle für die Tragfähigkeit des Bauwerkes (bis ca. 15 m Tiefe) eingebracht werden, noch ist es möglich, den Damm fachgerecht einzubauen und ausreichend zu verdichten.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

9. So könnte die planfestgestellte Ausgleichsfläche der 4. Elbtunnelröhre, die in dem stark vorbelasteten Hafengebiet zu den naturschutzfachlich wertvollen Bereichen zählt, erhalten bleiben und

andere Flächen als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt werden.

Vorhabensträgerin: *Keine weitere Stellungnahme (siehe Punkt 8). Es wird weiterhin auf die Abstimmungen mit der BUE verwiesen, die der Nutzung der BE-Fläche zugestimmt hat.*

Planfeststellungsbehörde: **Zur Inanspruchnahme der Ausgleichsfläche wird auf Ziffern 3.10.2.5 und 2.10, im Übrigen auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

10. Die Regenwasserbehandlungsanlage könnte in die Auffüllung unter der Fahrbahn integriert werden und würde so keinen Platz beanspruchen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung ist technisch nicht umsetzbar. Eine Regenwasserbehandlungsanlage erfordert immer auch eine Wartung durch die Autobahnmeisterei (Spülung, Reinigung, Instandhaltung). Dazu wären jeweils Verkehrseinschränkungen auf der Autobahn erforderlich (Fahrzeugstellflächen für Spülfahrzeuge, Kräne usw.), die in diesem verkehrlich hochsensiblen Bereich nicht umsetzbar wären. Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass für die Regenwasserbehandlungsanlage bereits eine Fläche unter der Fahrbahn der K20 genutzt wird, die künftig auch Wasser aus der K20 behandeln wird. Insofern wurde hier bereits eine optimale Lösung ohne zusätzliche Platzbeanspruchung gewählt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf Ziffern 2.11 und 3.10.2.5 und im Übrigen auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

11. In den Stützwänden könnten Pflanztaschen ausgebildet werden und somit als Ausgleichsmaßnahme eine Begrünung der Fläche ermöglicht werden.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird abgelehnt. Das bestehende Bauwerk hat nur eine sehr geringe Lebensraumfunktion, die isolierte Lage zwischen Bahnanlagen und Hafenlogistikflächen schränkt den Biotop- und Habitatverbund stark ein. Die im LBP festgelegte Begrünung der Stützwand der an der Westseite vorgelagerten Fläche bindet das Bauwerk bestandsorientiert ein. Weiterhin werden hier ökologische Probleme gesehen, da weder ausreichend Wurzeltief, noch entsprechende Bewässerungsmöglichkeiten mit vertretbarer Kosten-Nutzen-Relation bestehen.*

Eine direkte Begrünung der Fassade durch Ranker oder Klimmer wird durch die Vorhabensträgerin abgelehnt, da dadurch die notwendigen, regelmäßigen Bauwerksprüfungen behindert werden und gleichzeitig verhindert werden muss, dass die Pflanzen über die Bauwerksoberkante auf die Fahrbahn wachsen. Siehe hierzu auch die Antwort zur Stellungnahme der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf Ziffer 3.10.2.6 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

12. Da die gesamte Strecke K20 und K30 in ein Planfeststellungsverfahren zusammengefasst gehört, werden sich dort auch Ausgleichsmaßnahmen finden lassen, so dass keine Ausgleichszahlung erfolgen muss.

Vorhabensträgerin: *Wie im LBP dargelegt, stehen auch im Suchraum der K20 keine zusätzlichen Kompensationsflächen zur Verfügung, die für die K30 herangezogen werden könnten.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

13. Das Bauwerk für die provisorische Mittelüberfahrt wird in den Unterlagen nicht dargestellt (siehe Plan 16.3/1), obwohl es für die Maßnahme zwingend erforderlich ist und die Gründungselemente beim Umbau der K20 genutzt werden sollen.

Vorhabensträgerin: *Es wird auf die Ausführungen zu Punkt 2 verwiesen.*

Planfeststellungsbehörde: **Das Bauwerk wird im Erläuterungsbericht unter Ziffer 4.7.3 (S. 19/20) beschrieben und ist in den Plänen U16 1 2 Bl.3 Lageplan VF und U 16.3 Bl.1 Lageplan dargestellt.**

14. Die Höhenkontrolle muss so umgebaut werden, dass sie nur je für die jeweilige Doppelspur auslöst und so nur die jeweils betroffene Tunnelröhre schützt, den übrigen Verkehr aber weiterlaufen lässt.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird abgelehnt und auf die Zuständigkeit der Fachbehörden verwiesen. Abstimmungen zum Umbau und zur Nutzung der Höhenkontrolle erfolgen mit der Verkehrsbehörde sowie dem LSBG, Elbtunnelsteuerung. Im dem Erörterungstermin ergänzte die Vorhabensträgerin: Früher wurde die Höhenkontrolle in der geschilderten Art und Weise betrieben. Dies hatte oft zur Folge, dass das auslösende Fahrzeug anschließend die Spur wechselte und dann doch in den Elbtunnel einfuhr. Aus Sicherheitsgründe ist daher kurzfristig vollständig zu sperren.*

Planfeststellungsbehörde: **Es handelt sich um eine betriebliche Regelung, die nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

15. Der Anschluss des Hochwasserschutzes in der Bau- und Endphase ist mit Details der jeweiligen Ausführung nachzuweisen.

Vorhabensträgerin: *Belange des Hochwasserschutzes werden mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

16. Der Schallschutz, Beleuchtung und Sichtschutz sind an die jetzt geltenden Anforderungen anzupassen. Außerdem ist eine moderne Lichtleittechnik für die variable Spurführung vorzusehen, so dass auf große Schilderbrücken verzichtet werden kann.

Vorhabensträgerin: *Bezgl. des Schallschutzes wird auf die Unterlagen 7 und 17 der Planfeststellungsunterlage verwiesen, aus denen hervorgeht, dass die geltenden Vorschriften angewendet und eingehalten werden. Daraus ergeben sich keine besonderen Schallschutzmaßnahmen. Die Beleuchtung wird nach dem Stand der Technik wieder hergestellt. Maßnahmen der Verkehrstechnik*

und der Umfang der nötigen Verkehrsausstattung werden einvernehmlich mit den zuständigen Fachbehörden und dem Betreiber (LSBG) abgestimmt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

Nachdem der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg wunschgemäß das Bodengutachten, Geotechnischer Bericht, Band 1 und 2, übersandt worden war, ergänzte selbige ihre Stellungnahme unter dem 04.08.2017 wie folgt:

Unsere Prüfung hat ergeben, dass die vorgelegten Gutachten nicht ausreichend sind. Die in diesem Gutachten aufgeführten Punkte, die noch vor der Ausführung zu klären sind, entsprechen genau den von uns vorgebrachten Bedenken. Neben anderen Punkten sind die wichtigsten hier aufgeführt:

1. Der vorgelegte geotechnische Bericht Band 2 ist nur ein Vorabzug vom 22.06.2017, so dass sich die Frage stellt, welches Gutachten den Planungen der Entwurfsplanung zu Grunde lag.

***Vorhabensträgerin:** Im Zuge der weiterführenden Planungen inkl. RAB-ING werden die Aussagen im nötigen Umfang präzisiert. Die vorläufige Endfassung des gegenständlichen Gutachtens wurde am 31.07.17 fertiggestellt. Hier gab es nur geringe redaktionelle Änderungen, an den Aussagen des Vorabzuges vom 22.06.17 hat sich nichts geändert.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 3.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

2. Unter Punkt 3.3.2 auf der Seite 13 werden Bedenken wegen der negativen Mantelreibung und des nicht erfassbaren erheblichen Seitendruckes geäußert, die noch geklärt werden müssen.

***Vorhabensträgerin:** Die Problematik ist bekannt und wird im Zuge der weiterführenden Planung geklärt. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzte die Vorhabensträgerin: Im Rahmen der Anlage und Untersuchung eines Probefeldes für die Pfahlkonstruktion werden die Ergebnisse des Baugrundgutachtens verifiziert bzw. die gewählten Gründungskonstruktionen in situ untersucht und beurteilt. Hierbei wird explizit auch die Problematik der negativen Mantelreibung untersucht. Die sich daraus ggf. ergebenden Maßnahmen haben keinen wesentlichen bzw. planfeststellungsrelevanten Einfluss auf die Planung, es werden dadurch keine Rechte Dritter oder Umweltbelange zusätzlich beeinträchtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 3.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

3. Diese Aussagen sollten erst nach der Auswertung von Versuchen in einem Testfeld erfolgen, das laut Gutachten im März 2017 errichtet werden soll. Aufgrund welcher Genehmigung erfolgt dies und mit welchem Versuchs-kriterium?

***Vorhabensträgerin:** Zur Verifizierung der Ergebnisse des Baugrundgutachtens und Wahl des bestgeeigneten Gründungsverfahrens wurde ein Probefeld eingerichtet. Das Probefeld befindet sich im Nahbereich auf Flächen der FHH, relevante Beeinträchtigungen Dritter sind nicht gegeben*

und die Herstellung des Probefeldes erfolgte in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Eine gesonderte Baugenehmigung war und ist nicht erforderlich.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

4. Die fehlenden Angaben, die unter 3.3.3 aufgeführt sind, sind genau die Bedenken, die die Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg auch angeführt hat und bei denen uns vom Antragsteller zugesichert wurde, dass diese Punkte komplett vom Gutachten abgedeckt werden. Wir können nur feststellen, dass diese Zusage nicht stimmt und somit keine genehmigungsfähige Unterlage für das gewählte Bauverfahren vorliegt.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis bzw. Einwand kann nicht nachvollzogen werden. Der Pkt. 3.3.3 des Geotechnischen Gutachtens, Band 2, trägt den Titel „Ergänzende Hinweise zur Planung und Ausführung einer Tiefgründung“. Die hierin enthaltenen Hinweise werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzte die Vorhabensträgerin: Im Rahmen der Anlage und Untersuchung eines Probefeldes für die Pfahlkonstruktion werden die Ergebnisse des Baugrundgutachtens verifiziert bzw. die gewählten Gründungskonstruktionen in situ untersucht und beurteilt. Die sich daraus ggf. ergebenden Maßnahmen haben keinen wesentlichen bzw. planfeststellungsrelevanten Einfluss auf die Planung, es werden dadurch keine Rechte Dritter oder Umweltbelange zusätzlich beeinträchtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 3.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

In den vorliegenden Gutachten fehlen Aussagen, welche Setzungen nötig sind, damit das gewählte Tragsystem „bewehrte Erde“ überhaupt tragfähig wird und wie sich diese notwendigen Setzungen mit den tiefgegründeten Stützmauern vertragen, die nur minimale Setzungen haben sollen, maximal 10 mm. Wenn man dem Gutachten glaubt, dann scheidet eine solche Kombination der Konstruktionen von vornherein aus.

Vorhabensträgerin: *Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzte die Vorhabensträgerin: Im Rahmen der Anlage und Untersuchung eines Probefeldes für die Pfahlkonstruktion werden die Ergebnisse des Baugrundgutachtens verifiziert bzw. die gewählten Gründungskonstruktionen in situ untersucht und beurteilt. Hierbei wird auch das Setzungsverhalten untersucht. Die sich daraus ggf. ergebenden Maßnahmen haben keinen wesentlichen bzw. planfeststellungsrelevanten Einfluss auf die Planung, es werden dadurch keine Rechte Dritter oder Umweltbelange zusätzlich beeinträchtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf Ziffer 3.7 sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

Völlig unklar bleibt, wo der verdrängte Boden verbleibt und welche Auswirkungen er auf die vorhandenen Bauwerke hat. Da auch die nahe Kohlbrandinnenkurve der Süderelbe eine instabile Böschung hat, was durch ständiges Nacharbeiten von HPA belegt ist, sollte auch dieser Bereich mit betrachtet werden.

Vorhabensträgerin: *Die Böschungen der "Köhlbrandinnenkurve" sind über 100 m vom Baufeld entfernt und damit weit außerhalb des Einflussbereiches der Baumaßnahme. Die Planungen zum Ersatzneubau der K30 erfolgen unter Beteiligung und in direkter Abstimmung mit der HPA. Gleichwohl wird der Hinweis zur Kenntnis genommen und im Zuge der weiteren Planung geprüft.*

Planfeststellungsbehörde: **Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

4 GESAMTABWÄGUNG

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange gegen- und untereinander ist in angemessener Weise all das eingestellt worden, was nach der Lage der Dinge erkennbar oder zu ermitteln war. Dazu gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den dahinter stehenden Interessen insbesondere auch die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der Anlieger sowie dessen Umweltauswirkungen.

Die Erneuerung des baufälligen Bauwerks, die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als generelles Planungsziel und die sichere und reibungslose Bewältigung des derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens rechtfertigen die Ausbaumaßnahme. Den ebenfalls mit dem Vorhaben verbundenen zahlreichen Beeinträchtigungen wird mittels entsprechender Planungsdetails sowie Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Soweit Beeinträchtigungen verbleiben, sind diese im Ergebnis unvermeidbar und nach sorgfältiger Abwägung auch zumutbar.

Auch im Übrigen wird, soweit das Vorhaben Rechte und Belange Dritter beeinträchtigen kann, dies durch Nebenbestimmungen verhindert oder werden die Folgen gemindert. Das Ergebnis ist in der planfestgestellten Form zumutbar. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der weit überwiegende Teil der potentiellen Beeinträchtigungen lediglich mittelbarer und temporärer Natur sein wird. Im Übrigen erfordert das Wohl der Allgemeinheit die Feststellung des Plans.

Auch den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Artenschutzbelangen wird, insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, angemessen Rechnung getragen. Auch diese Belange sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Die diesbezüglichen Beeinträchtigungen bergen insgesamt gesehen lediglich ein geringes bis mittleres ökologisches Risiko. Diejenigen Eingriffe, die als unvermeidbar akzeptiert werden müssen, sind vom Vorhabensträger auszugleichen. Dieser Ausgleich ist vorliegend verpflichtend planfestgestellt worden, indem der landschaftspflegerische Begleitplan zum Gegenstand der Planfeststellung erhoben wurde, vgl. Ziffer 3.9.2, 3.9.3. Angesichts der vom Vorhaben ausgehenden nachhaltigen Verbesserungen der Standsicherheit des Bauwerkes sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erscheint die mäßige Zurücksetzung der Umweltbelange als gut vertretbar. Auch insoweit steht der Zulassung des Vorhabens nichts entgegen.

Das Vorhaben ist geeignet und erforderlich, um die angestrebten Planungsziele herbeizuführen. Ihm stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, dass dies zu einer Versagung der

Zulassung führen oder zu Planänderungen Anlass geben würde. Eindeutig vorzugswürdige Alternativen, mittels derer das verfolgte Planungsziel mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Rechte und Belange erreicht werden könnte, sind nicht erkennbar.

In der Abwägung sämtlicher betroffener Belange wiegt das Gewicht der für die Durchführung des Vorhabens streitenden Belange schwerer als die damit einhergehenden Beeinträchtigungen, da es ohne den die Baufälligkeit beseitigenden Ersatzneubau und ohne den Ausbau der A7 in absehbarer Zukunft zu einer inakzeptablen Verkehrssituation mit den damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf eine Vielzahl unterschiedlicher Belange einschließlich der Belange der Anlieger und der Umweltbelange käme. Dagegen sind die durch das Vorhaben selbst ausgelösten Beeinträchtigungen zu einem großen Teil auf die Bauzeit beschränkt, von geringerem Gewicht als die bei Verzicht auf das Vorhaben drohenden Beeinträchtigungen und im Wege einer ausgewogenen Planung gemäß den technischen Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben weitestmöglich minimiert worden.

Dem Antrag auf Zulassung des Vorhabens wird damit nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Planfeststellungsbehörde

