Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Planfeststellungsbehörde

Abschrift

RECHTSAMT
als Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Planfeststellungsbeschluss

nach § 17 FStrG und § 18 AEG in Verbindung mit § 78 HmbVwVfG für die Verlegung der Bundesstraße B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) zwischen den Anschlussstellen HH-Georgswerder und HH-Wilhelmsburg-Süd nebst Anpassung von Eisenbahnbetriebsanlagen

Träger des Vorhabens:

Für die Bundesfernstraße:

Freie und Hansestadt Hamburg,

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation,

Amt für Verkehr und Straßenwesen

in Bundesauftragsverwaltung

Für die Eisenbahnbetriebsanlagen:

DB Netz AG

Regionalbereich Nord

Hamburg, den 26. Juni 2013

Az.: 150.1409-003 (vormals 60.18-052/005-005)

1 Entscheidung

1.1 Tenor

Auf Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen (Vorhabensträger Bundesfernstraßenmaßnahmen in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland) sowie der DB Netz AG (Vorhabenträgerin für den Ausbau des Knotens Hamburg), vom 15. Februar 2011 wird der Plan für das vorstehend bezeichnete Vorhaben mit Änderungen und Ergänzungen (Ziffer 1.2, S. 10) im Rahmen eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG), § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 78 des hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HmbVwVfG) festgestellt.

Die Einwendungen der Betroffenen und die Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens des Vorhabensträgers oder auf andere Weise erledigt haben (Ziffer 4.14.1, S. 114).

Für die Durchführung des Vorhabens ist die Enteignung zulässig, § 19 FStrG, § 22 AEG.

Rechtsbehelfsbelehrung:

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

In den Fällen, in denen die Zustellung durch eine öffentliche Bekanntmachung ersetzt wird, gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt. Für diejenigen Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, ist der Tag der Zustellung maßgebend.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. § 87b Abs. 3 und § 128a der Verwaltungsgerichtsordnung gelten entsprechend.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Inhalt:

1 Entscheidung 2

1.1 Tenor 2

1.2 Der Plan 10

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen 10
1.2.2 Regelungen zu einzelnen Planunterlagen 26

1.3 Fernstraßenrechtliche Widmung und Einziehung 27

1.4 Umstufung der Bundesautobahnen A 252 und A 253 zu Bundesstraßen 27

1.5 Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken 28

2 Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse 28

2.1 Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen 29

2.2 Umweltauswirkungen in der Bauzeit 29

2.3 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial 31

2.4 Gewässerschutz 32

2.5 Baum- und Gehölzschutz 32

2.6 Baustelleneinrichtung 32

2.7 Gefahren durch die Bauausführung 33

2.8 Vorübergehende Inanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung 33

2.9 Bauzeitliche Sondernutzung öffentlicher Wege 33

2.10 Sondernutzungserlaubnis für die Entwässerung der Eisenbahnbrücken 33

2.11 Baustellen, Nutzungskonflikte und Verkehr in der Bauzeit 34

2.12 Widerruf von Genehmigungen und Neuerteilung 34

2.13 Leitungsarbeiten 35

2.14 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung 35

2.15 Artenschutz 37

2.16 Biotopschutz 37

2.17 Befreiung von den Verboten der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Elbinsel 37

2.18 Wasserrechtliche Entscheidungen 37

2.18.1 Erlaubnis zur Niederschlagswasserversickerung 38

2.18.2 Erlaubnis zur Einleitungen in Oberflächengewässer 38

2.18.2.1 Einleitung in den Jaffe-Davids-Kanal 38
2.18.2.2 Einleitung in die südliche Wilhelmsburger Wettern 39
2.18.2.3 Weitere Einleitungen 40

2.18.3 Erlaubnis zum Gewässerausbau 42

2.18.4 Nebenbestimmung zum Einbau von Recyclingmaterial 42

2.18.5 Erlaubnisse und Bewilligungen für temporäre Maßnahmen 42

2.19 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung 42

2.20 Funktionskontrolle der Fledermauskästen 43

2.21 Einbau eines Fahrzeugrückhaltesystems 43

2.22 Verkehrsfreigabe und Verkehrslärmschutz 43

2.23 Im Erörterungstermin gestellte Anträge 43

3 Hinweise 43

3.1 Grunderwerbsverzeichnis 43

3.2 Umfang der Zulassung 43

3.2.1 Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG 44
3.2.2 Entschädigungen 44
3.2.3 Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, Fahrbahnmarkierungen, Verkehrszeichen 44

3.3 Flächeninanspruchnahme 44

3.4 Kampfmittel 45

3.5 Kostentragung 45

3.6 Außerkrafttreten der Entscheidung 45

4 Begründung 46

4.1 Verfahren 46

4.1.1 Antrag und Auslegung 46
4.1.2 Einwendungsfrist 46
4.1.3 Beteiligung der Betroffenen 46
4.1.4 Beteiligung der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzvereinigungen 47
4.1.5 Erörterungstermin 47
4.1.6 Planänderungen 47
4.1.7 Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens 48
4.1.8 Zulässigkeit der Freistellungsentscheidung 49

4.2 Planungsziel und wesentliche Planungsmerkmale 50

4.3 Planrechtfertigung 51

4.4 Prognosezeitraum 53

4.5 Alternativenprüfung 54

4.6 Wasserrechtliche Entscheidungen nach § 19 WHG 59

4.7 Private Belange 59

4.8 Begründung der Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse 61

4.8.1 Umweltauswirkungen in der Bauzeit 61
4.8.2 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial 62
4.8.3 Gewässerschutz 62
4.8.4 Baum- und Gehölzschutz 62
4.8.5 Baustelleneinrichtung 62
4.8.6 Gefahren durch die Bauausführung 62
4.8.7 Vorübergehende Inanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung 62
4.8.8 Fernstraßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis 62
4.8.9 Nutzungskonflikte, Verkehr und Baustellen 63
4.8.10 Aufhebung von Genehmigungen, Erlaubnissen etc. 63
4.8.11 Leitungsarbeiten 63
4.8.12 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz 63
4.8.13 Verkehrsfreigabe und Verkehrslärmschutz 64
4.8.14 Im Erörterungstermin gestellte Anträge 64

4.9 Umweltverträglichkeit 65

4.9.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen 65

4.9.1.1 Schutzgüter Menschen und menschliche Gesundheit 65
4.9.1.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 67
4.9.1.3 Schutzgut Boden 72
4.9.1.4 Schutzgut Wasser 73
4.9.1.5 Schutzgüter Klima und Luft 75
4.9.1.6 Schutzgut Landschaft 75
4.9.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter 76
4.9.1.8 Wechselwirkungen 77
4.9.1.9 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Umweltauswirkungen 77

4.9.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung 79
4.9.3 Artenschutz 86
4.9.4 Bewertung der Umweltauswirkungen 88

4.10 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen 89

4.10.1 Schallimmissionen 90

4.10.1.1 Straßenbedingte Schallimmissionen 90

4.10.1.1.1 Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen 90
4.10.1.1.2 Umfang der Schallschutzmaßnahmen 93

4.10.1.2 Bahnbedingte Schallimmissionen 97

4.10.1.2.1 Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen 97
4.10.1.2.2 Umfang der Schallschutzmaßnahmen 98

4.10.1.3 Gesamtlärmbetrachtung 100

4.10.2 Luftschadstoffe 102
4.10.3 Erschütterungen 107

4.11 Baubedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen u.ä. 108

4.11.1 Baulärm 108
4.11.2 Luftschadstoffe 110
4.11.3 Schäden durch Erschütterungen und Grundwasserabsenkung 110

4.12 Fernstraßenrechtliche Widmung, Einziehung und Umstufung 112

4.13 Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken 112

4.14 Einwendungen und Stellungnahmen 114

4.14.1 Einwendungen 114

4.14.1.1 Einzeleinwendungen 114

4.14.1.1.1 Einwendungen der Grunderwerbsbetroffenen 114

4.14.1.1.1.1 Einwender Nr. 8182 117
4.14.1.1.1.2 Einwender Nr. 8314 122
4.14.1.1.1.3 Einwender Nr. 8108 123
4.14.1.1.1.4 Einwender Nr. 8232 126
4.14.1.1.1.5 Einwender Nr. 8103 127
4.14.1.1.1.6 Einwender Nr. 7113 128
4.14.1.1.1.7 Einwendung Nr. 9002/2 130
4.14.1.1.1.8 Einwendung Nr. 9001/2 133

4.14.1.1.2 Einwendung Nr. 8300 134

4.14.1.1.2.1 Formelle Fehler der Planung 135
4.14.1.1.2.2 Materielle Fehler der Planung 140

4.14.1.1.2.2.1 Fehlende Planrechtfertigung 140
4.14.1.1.2.2.2 Verkehrslärmschutzverordnung / Gesundheitsschutz vor Lärm 151
4.14.1.1.2.2.3 Verstöße gegen Luftreinhalterecht 158
4.14.1.1.2.2.4 Verstoß gegen Entwicklungsgebot (§ 7 BauGB) 169
4.14.1.1.2.2.5 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Biotopschutz 170
4.14.1.1.2.2.6 Verstöße gegen besonderes Artenschutzrecht 175
4.14.1.1.2.2.7 Verstoß gegen Wasserrahmenrichtlinie und § 27 WHG 197
4.14.1.1.2.2.8 Auswirkungen auf öffentliche und private Belange 198
4.14.1.1.2.2.9 Verknüpfung mit Planungen der A 26 – Ost („Hafenquerspange") und Bahnplanungen 208
4.14.1.1.2.2.10 Fehlerhafte Alternativenprüfung 208
4.14.1.1.2.2.11 Hilfsantrag zu Schutzauflagen 210
4.14.1.1.2.2.12 Fehler in Luftschadstoffprognose und Bewertung 210
4.14.1.1.2.2.13 Unzureichende Konfliktbewältigung bzgl. Erschütterungen 210
4.14.1.1.2.2.14 Fehlerhafte Bewertung der Belange von Natur und Landschaft 210
4.14.1.1.2.2.15 Drohender Verlust von Werten und Heimat 211

4.14.1.2 Verfahrensrechtliche Einwendungen 213

4.14.1.2.1 Vorhabensträgerschaft unklar 213
4.14.1.2.2 Rolle der DEGES unklar 213
4.14.1.2.3 Auslegungsmängel 214
4.14.1.2.4 Ausgelegte Unterlagen unzureichend 215
4.14.1.2.5 Verschleppte Vorlage von Planänderungsunterlagen 216

4.14.1.2.6 Planänderungsunterlagen waren nicht durchgängig im Internet zugänglich 216
4.14.1.2.7 Zu kurze Einwendungsfrist im Planänderungsverfahren 217
4.14.1.2.8 Mangelnde Neutralität der Gutachter 217
4.14.1.2.9 Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens 218
4.14.1.2.10 Auslagerung von Vorhabensbestandteilen auf andere Verfahren 218
4.14.1.2.11 Unzulässige Einbeziehung anderer Vorhaben 218
4.14.1.2.12 Verschleierung einer Autobahnplanung 219
4.14.1.2.13 Fehlende vorrangige Planungsschritte 219
4.14.1.2.14 Unzureichende Beteiligung der Bürgerschaft 220
4.14.1.2.15 Nichtberücksichtigung des Wilhelmsburger Beteiligungsprozesses 220

4.14.1.3 Planrechtfertigung/Bedarf 221

4.14.1.3.1 Vorhandene Fernstraße ist sicher und ausreichend 221
4.14.1.3.2 Verkehrsbeeinflussende Maßnahmen sind ausreichend 221
4.14.1.3.3 Verkehrsabwicklung wird durch die Verlegung nicht verbessert 222
4.14.1.3.4 Umbau der Bahnanlagen verfehlen Zielsetzungen des AEG 222
4.14.1.3.5 Verkehrsprognosen 222
4.14.1.3.6 Forderung nach Verkehrskonzept 225
4.14.1.3.7 Abfahrt Mengestraße fehlt 230
4.14.1.3.8 Alternativenprüfung 230

4.14.1.4 Betriebsbedingte und anlagenbedingte Auswirkungen 231

4.14.1.4.1 Straßen-, Schienen- und Gesamtlärm 231
4.14.1.4.2 Erschütterungen 240
4.14.1.4.3 Sekundärer Luftschall 240
4.14.1.4.4 Luftschadstoffe 241
4.14.1.4.5 Schattenwurf durch Lärmschutzwände 242
4.14.1.4.6 Lichtverschmutzung 246
4.14.1.4.7 Beeinträchtigung des Funkempfangs 247
4.14.1.4.8 Beeinträchtigungen durch Verkehrszunahme 247
4.14.1.4.9 Neue Wegeführung Vogelhüttendeich 251
4.14.1.4.10 Beweissicherung erforderlich 254
4.14.1.4.11 Windbeeinflussung durch die Lärmschutzwände 254
4.14.1.4.12 Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Pacht (Schlüsselnummer 8124) 254
4.14.1.4.13 Wertminderung 256
4.14.1.4.14 Wegfall von Kleingärten 257

4.14.1.5 Baubedingte Auswirkungen 257
4.14.1.6 Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen Belangen 258

4.14.1.6.1 Umwelt- und Naturschutz 258
4.14.1.6.2 Rückbau des bisherigen Straßendamms 259
4.14.1.6.3 Zerschneidungswirkung 260
4.14.1.6.4 Vereitelung städtebaulicher Entwicklungen 262
4.14.1.6.5 Erholung 263
4.14.1.6.6 Kosten und Finanzierung 263
4.14.1.6.7 Sicherheitsfragen 264

4.14.1.6.7.1 Hochwasserevakuierung, Fluchtwege bei Sturmflut 264
4.14.1.6.7.2 Mehr Gefahrguttransporte bringen Gefahren 264
4.14.1.6.7.3 Sicherheitsgefahren wegen Parallelführung der Verkehrswege 265
4.14.1.6.7.4 Fluchtmöglichkeiten durch Lärmschutzwände 266
4.14.1.6.7.5 Unfallgefahren durch die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße 267
4.14.1.6.7.6 Beleuchtung 268

4.14.1.6.8 Verstoß gegen Flächennutzungsplan 269
4.14.1.6.9 Verstoß gegen § 27 WHG 269

4.14.1.6.10 Gewässerausbauten, Entwässerung der Straße 269
4.14.1.6.11 Unzureichende Entwässerung des Straßentrogs 270
4.14.1.6.12 Entstehung von „Angsträumen" 271
4.14.1.6.13 Verhinderung des Ausbaus des ÖPNV 272

4.14.1.7 Sonstige Auswirkungen des Vorhabens 273

4.14.2 Stellungnahmen 273

4.14.2.1 Dataport 274
4.14.2.2 Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr – GEKV 275
4.14.2.3 Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr 275
4.14.2.4 Bezirksamt Bergedorf, Wasserbehörde 276
4.14.2.5 Bezirksamt Bergedorf 277
4.14.2.6 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, V23 277
4.14.2.7 Eisenbahnbundesamt 279
4.14.2.8 Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz / V3 280
4.14.2.9 Kulturbehörde, Denkmalschutzamt 280
4.14.2.10 Hamburg PortAuthority 282
4.14.2.11 Vattenfall 285
4.14.2.12 Hamburg Wasser - HSE 289
4.14.2.13 Hamburger Verkehrsverbund 293
4.14.2.14 Unternehmensverband Hamburger Hafen 293
4.14.2.15 Landesbetrieb Verkehr 296
4.14.2.16 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, WVI/IH32 297
4.14.2.17 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer 299
4.14.2.18 Landwirtschaftskammer Hamburg 300
4.14.2.19 Handelskammer 301
4.14.2.20 Behörde für Inneres und Sport, VD51 304
4.14.2.21 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, V3 313
4.14.2.22 Internationale Bauausstellung Hamburg GmbH 323
4.14.2.23 internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh 328
4.14.2.24 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, PGS 336
4.14.2.25 Landesbetrieb für Immobilienmanagement und Grundvermögen 362
4.14.2.26 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland 369
4.14.2.27 Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg 389
4.14.2.28 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt IB 404
4.14.2.29 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt NR 408
4.14.2.30 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, U 425
4.14.2.31 BWVI/WL2 (ehemals BWA/Agrar) 444
4.14.2.32 Bezirksamt Hamburg-Mitte MR 3 448
4.14.2.33 Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz G25 498

5 Gesamtabwägung 502

6 Anhang: Schlüsselnummernverzeichnis 504

1.2 Der Plan

Zum festgestellten Plan gehören die folgenden unter Ziffer 1.2.1 genannten Planunterlagen. Die Regelungen unter Ziffer 1.2.2 hierzu sind zu beachten. Nicht festgestellt werden die Unterlagen, die in der nachfolgenden Tabelle als „nur nachrichtlich" oder „nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses" gekennzeichnet sind. Diese Unterlagen sind nur zur Information beigefügt bzw. betreffen veraltete Planungsstände. Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Blaueintragungen in Texten und Plänen bzw. durch Deckblätter kenntlich gemacht. Solche Unterlagen sind in den nachfolgenden Tabellen *blau und kursiv* dargestellt. Die Lärmtechnische Untersuchung wird in der überarbeiteten Fassung vom April 2013 festgestellt.

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung	Blatt Nr.	ersetzt durch	Maßstäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
00	***Erläuterungsbericht Planänderung***	***ohne***			
00	***Übersichtslageplan Änderungskomplexe***	***ohne***		***1 : 5.000***	***nur nachrichtlich***
1	**Erläuterungsbericht**				
1A	**Allgemeinverständliche Zusammenfassung § 6 UVPG**				**nur nachrichtlich**
2	**Übersichtskarte**			**1: 50.000**	**nur nachrichtlich**
3	**Übersichtslageplan**				
3.1	*Übersichtslagepläne B 4/75*			*1: 5.000*	
	Übersichtslageplan Station 0+000 – 4+762	*Blatt 1*	*Blatt 1A*		*nur nachrichtlich*
	Übersichtslageplan Flächennutzung Station 0+000 – 4+762	*Blatt 2*	*Blatt 2A*		*nur nachrichtlich*
3.2	Lagepläne Umbaubereich Bahn			1: 1.000	
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 1			
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 2			
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 2.1			

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 3			
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 4			
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 5			
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 6			
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 7			
	Lageplan Umbaubereich Bahn	Blatt 8			
4	***Übersichtshöhenplan***	***Blatt 1***	***Blatt 1A***	***1: 5.000 / 500***	
5	***Bauwerksverzeichnis***				*Siehe Hinweis unter Ziffer 1.2.2 dieses Beschlusses*
6	**Straßenquerschnitte**				**nur nachrichtlich**
6.1	*Ausgewählte Straßenquerschnitte B 4/75*			*1:100*	*nur nachrichtlich*
	Regelquerschnitt Station 0+360	*Blatt 1*	*Blatt 1A*		*nur nachrichtlich*
	Regelquerschnitt Station 0+900	*Blatt 2*	*Blatt 2A*		*nur nachrichtlich*
	Regelquerschnitt Station 1+240	*Blatt 3*	*Blatt 3A*		*nur nachrichtlich*
	Regelquerschnitt Station 1+980	*Blatt 4*	*Blatt 4A*		*nur nachrichtlich*
	Regelquerschnitt Station 2+287	*Blatt 5*	*Blatt 5A*		*nur nachrichtlich*
	Regelquerschnitt Station 3+640	*Blatt 6*	*Blatt 6A*		*nur nachrichtlich*
	Regelquerschnitt Station 4+020	*Blatt 7*	*Blatt 7A*		*nur nachrichtlich*

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
6.2	Sonstige Straßenquer-schnitte			1:100	nur nachrichtlich
	Regelquerschnitt Korn-weide	**Blatt 1**	**Blatt 1A**		**nur nachrichtlich**
	Regelquerschnitte Ram-pen AS HH-WB Süd	**Blatt 2**	**Blatt 2A**		**nur nachrichtlich**
	Regelquerschnitte Ram-pen AS HH-WB Mitte	**Blatt 3**	**Blatt 3A**		**nur nachrichtlich**
	Regelquerschnitt Zu-bringer AS HH-WB Mitte	**Blatt 4**	**Blatt 4A**		**nur nachrichtlich**
	Regelquerschnitt Vogel-hüttendeich	**Blatt 5**	**Blatt 5A**		**nur nachrichtlich**
	Regelquerschnitt Wege-netz	**Blatt 6**	**Blatt 6A**		**nur nachrichtlich**
7	**Lagepläne**			**1: 1.000**	
	Lageplan Station 0+000 – 0+983	*Blatt 1*	*Blatt 1A*		*Siehe Hinweis unter Ziffer 1.2.2 dieses Be-schlusses*
	Lageplan Station 0+000 – 0+412	*Blatt 1-1*	*Blatt 1-1A*		
	Lageplan Station 0+983 – 2+000	*Blatt 2*	*Blatt 2A*		
	Lageplan Station 2+000 – 2+850	*Blatt 3*	*Blatt 3A*		
	Lageplan Station 2+850 – 3+729	*Blatt 4*	*Blatt 4A*		*Siehe Hinweis unter Ziffer 1.2.2 dieses Be-schlusses*
	Lageplan Station 3+729 – 4+600	*Blatt 5*	*Blatt 5A*		
8	**Höhenpläne**			1: 1.000/10 0	
	Höhenplan Station 0+000 – 0+983	*Blatt 1*	*Blatt 1A*		

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Höhenplan Station 0+983 – 2+000	*Blatt 2*	*Blatt 2A*		
	Höhenplan Station 2+000 – 2+850	*Blatt 3*	*Blatt 3A*		
	Höhenplan Station 2+850 – 3+729	Blatt 4			
	Höhenplan Station 3+729 – 4+600	Blatt 5			
8.1	Sonstige Höhenpläne (z. B. kreuzende Wege u.a.)				
	Höhenplan Kornweide Station 0+210 – 0+656	*Blatt 1*	*Blatt 1A*		
	Höhenplan AS HH-WB Süd Ostrampe Achse 410	*Blatt 2*	*Blatt 2A*		
	Höhenplan AS HH-WB Süd Ostrampe Achse 411	*Blatt 3*	*Blatt 3A*		
	Höhenplan AS HH-WB Süd Ostrampe Achse 412	*Blatt 4*	*Blatt 4A*		
	Höhenplan AS HH-WB Süd Westrampe Achse 420	*Blatt 5*	*Blatt 5A*		
	Höhenplan AS HH-WB Süd Westrampe Achse 421	*Blatt 6*	*Blatt 6A*		
	Höhenplan AS HH-WB Süd Westrampe Achse 422	*Blatt 7*	*Blatt 7A*		
	Höhenplan AS HH-WB Mitte Ostrampe Achse 260	Blatt 8			
	Höhenplan AS HH-WB Mitte Ostrampe Achse 265	Blatt 9			
	Höhenplan AS HH-WB Mitte Westrampe Achse 270	Blatt 10			

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Höhenplan AS HH-WB Mitte Westrampe Achse 275	*Blatt 11*	*Blatt 11A*		
	Höhenplan Rotenhäuser Straße Station 0+112 – 0+443	*Blatt 12*	*Blatt 12A*		
	Höhenplan Vogelhüttendeich Station 0+070 – 0+450	*Blatt 13*	*Blatt 13A*		
9	Bodenuntersuchungen				nur nachrichtlich
10	Ingenieurbauwerke Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Darstellung der Ingenieurbauwerke nach Auskunft der Vorhabensträger inzwischen überholt ist. Diese Planunterlage wird daher weder festgestellt noch nachrichtlich wiedergegeben.				nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses
10.1	- entfällt -				
10.2	Bauwerksskizzen			1:50 bis 1:500	nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses
	Bauwerk 1, A-BW Durchlass südl. Wilhelmsburger Wettern	Blatt 1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses
	Bauwerk 2, Durchlass Bahndamm HPA	Blatt 2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses
	Bauwerk 3, Ü-BW Kornweidenbrücke	Blatt 3-1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses
	Bauwerk 3-2, Ü-BW Kornweidenbrücke, Bauphasenplan	Blatt 3-2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Bauwerk 4-1, Grundwas-sertrog, HGW +1.50m, Ansicht Ost	Blatt 4-1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 4-2, Grundwas-sertrog, HGW +1.50m, Ansicht West	Blatt 4-2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 5a+5b, Ü-BW Hafengleis, A2 Fach-werk/B 4 Fachwerk	Blatt 5-1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 6, A-BW Durch-lass-Kuckuckswettern, km 1+330, Bauph.	Blatt 6-1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 6, A-BW Durch-lass-Kuckuckswettern, km 1+330	Blatt 6-2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 7, Ü-BW Brack-straße	Blatt 7			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 8, Stützwand auf Bohrpfählen	Blatt 8			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 9, Brücke Neu-enfelder Straße, Flügel Süd-West	Blatt 9-1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 9a, Fluchttreppe an der Neuenfelderstraße	Blatt 9-2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 11, Berührungs-schutz Karl von Thielen Brücke	Blatt 11			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 12, A-BW-AS Rotenhäuser Straße	Blatt 12			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 13B/C, A-BW-AS Rotenhäuser Straße, Stützwände Nord	Blatt 13-1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 13A/E, A-BW-AS Rotenhäuser Straße, Stützwände Süd	Blatt 13-2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Bauwerk 13D, A-BW-AS Rotenhäuser Straße Stützwände Nord-West	Blatt 13-3			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 14-1, A-BW Ernst-August-Kanal, Stati-on 4+200, Grundriss	Blatt 14-1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 14-2, A-BW Ernst-August-Kanal, Stati-on 4+200, Schnitt B-B	Blatt 14-2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 15, A-BW Trog-anschluss	Blatt 15			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 16, Fuß- und Radwegbrücke	Blatt 16			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 17, Fuß- und Radwegbrücke	Blatt 17			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 18, - nicht belegt -				nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 19, EÜ Kornwei-de. Balken für LSW am Gleis 1280-1	Blatt 19			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 20, LSW an Treppe S-Bahn, Draufsicht und Schnitte	Blatt 20			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Bauwerk 21, Stützwand Max-Eyth-Straße, Drauf-sicht und Schnitte	Blatt 21			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
10.3	Lärmschutzwände			1:50 bis 1:500	nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 0+000.000 –0+266.000	Blatt 1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 0+266.000 – 0+540.000	Blatt 2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Lärmschutzwand km0+540.000 – 0+815.000	Blatt 3			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 0+815.000 – 1+065.000	Blatt 4			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 1+065.000 – 1+330.000	Blatt 5			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 1+330.000 – 1+595.000	Blatt 6			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 1+595.000 – 1+860.000	Blatt 7			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 1+860.000 – 2+125.000	Blatt 8			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 2+125.000 – 2+380.000	Blatt 9			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 2+380.000 – 2+645.000	Blatt 10			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 2+645.000 – 2+910.000	Blatt 11			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 2+910.000 – 3+175.000	Blatt 12			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 3+175.000 – 3+440.000	Blatt 13			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 3+440.000 – 3+700.000	Blatt 14			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 3+700.000 – 3+965.000	Blatt 15			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 4+000.000 – 4+245.000	Blatt 16			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Lärmschutzwand km 4+245.000 – 4+500.000	Blatt 17			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lärmschutzwand km 4+500.000 – Widerlager EÜ	Blatt 18			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
10.4	Lärmschutz Bahn				nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Ansicht der LSW am Gleis 1271-1 (Gleis 1)	Blatt 1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Ansicht der LSW am Gleis 1280-1 (Gleis 3)	Blatt 2-1			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Ansicht der LSW am Gleis 1280-1 (Gleis 3)	Blatt 2-2			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Ansicht der LSW am Gleis 1255- 1+2 (Gleis 7+8)	Blatt 3			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lageplan und Ansichten	Blatt 4			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lageplan und Ansichten	Blatt 5			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lageplan und Ansichten	Blatt 6			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lageplan und Ansichten	Blatt 7			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lageplan und Ansichten	Blatt 8			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lageplan und Ansichten	Blatt 9			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses
	Lageplan und Ansichten	Blatt 10			nicht Gegenstand des Planfeststellungsbe-schlusses

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
11	***Schalltechnische Unter-suchung*** ***Erläuterungsbericht***				*Fassung vom April 2013*
11.1	*Berechnungsunterlagen Teil 1 und Teil 2*				*Fassung vom April 2013*
11.1	*Berechnungsunterlagen Teil 3*				*Fassung vom April 2013*
11.2	*Lagepläne der Immission-sorte*	*Blatt 1 bis Blatt 11*	*Blatt 1B bis Blatt 11B*		*Fassung vom April 2013*
11A	**Luftschadstoffuntersu-chung**				**nur nachrichtlich**
11B	***Verschattungsgutachten***				***Nur nachrichtlich***
12	**Umweltfachliche Unter-suchungen**				
12.1	Umweltverträglichkeits-studie				nur nachrichtlich
12.2	*Landschaftspflegerischer Begleitplan*				
	Bericht				
	Anlage I + I Maßnahmen-kartei				
	Bestandsübersicht	Karte 1		1:15.000	
	Bestand Konflikte	*Kar-te 2.1*	*Karte 2.1A*	*1:5.000*	
	Bestand Konflikte Legen-de	*Kar-te 2.2*	*Karte 2.2A*	*ohne*	
	Bestandsbewertung.pdf	*Kar-te 2.3*	*Karte 2.3A*	*1:5.000*	

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Planungsbewertung	*Kar-te 2.4*	*Karte 2.4A*	*1:5.000*	
	Konflikte Gehölzbiotope	*Kar-te 2.5-1, Blatt 1*	*Karte 2.5-1, Blatt 1A*	*1:1.000*	
	Konflikte Gehölzbiotope	*Kar-te 2.5-1-1, Blatt 1-1*	*Karte 2.5-1-1, Blatt 1-1A*	*1:1.000*	
	Konflikte Gehölzbiotope	*Kar-te 2.5-2, Blatt 2*	*Karte 2.5-2, Blatt 2A*	*1:1.000*	
	Konflikte Gehölzbiotope	*Kar-te 2.5-3, Blatt 3*	*Karte 2.5-3, Blatt 3A*	*1:1.000*	
	Konflikte Gehölzbiotope	*Kar-te 2.5-4, Blatt 4*	*Karte 2.5-4, Blatt 4A*	*1:1.000*	
	Konflikte Gehölzbiotope	*Kar-te 2.5-5, Blatt 5*	*Karte 2.5-5, Blatt 5A*	*1:1.000*	

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Maßnahmenübersicht.pdf	*Kar-te 3*	*Karte 3A*	*1:1.000*	
	Maßnahmen	*Kar-te 4.1, Blatt 1*	*Karte 4.1A, Blatt 1A*	*1:1.000*	
	Maßnahmen	*Kar-te 4.1-1, Blatt 1-1*	*Karte 4.1-1A, Blatt 1-1A*	*1:1.000*	
	Maßnahmen	*Kar-te 4.2, Blatt 2*	*Karte 4.2A, Blatt 2A*	*1:1.000*	
	Maßnahmen	*Kar-te 4.3, Blatt 3*	*Karte 4.3A, Blatt 3A*	*1:1.000*	
	Maßnahmen	*Kar-te 4.4, Blatt 4*	*Karte 4.4A, Blatt 4A*	*1:1.000*	
	Maßnahmen	*Kar-te 4.5, Blatt 5*	*Karte 4.5A, Blatt 5A*	*1:1.000*	
	~~Rückbau~~ Entsiegelung B 4/75	*Kar-te 4.6*	*Karte 4.6A*	*1:2.500*	
	Maßnahmen Bereich Kornweide	*Kar-te 4.7*	*Karte 4.7A*	*1:1.000*	

Nr. der Unterlage	Bezeichnung	Blatt Nr.	ersetzt durch	Maßstäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Maßnahmen Bereich Siedefeld	Karte 4.8		1:2.000	
	Maßnahmen Bereich Stübenhofer Weg	*Karte 4.9*	*Karte 4.9A*	*1:1.000*	
	Maßnahmen Bereich Neue Höder Wettern	*Karte 4.10*	*Karte 4.10A*	*1:2.000*	
12.3	Fachbeitrag Tiere und Pflanzen				nur nachrichtlich
12.4	Artenschutzbeitrag				nur nachrichtlich
12.5	Artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung				**nur nachrichtlich**
13	**Wassertechnische Untersuchung**				
13.1	*Erläuterungsbericht*				*nur nachrichtlich*
13.2	*Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer*				*nur nachrichtlich*
13.3	*Berechnungsunterlagen*				*nur nachrichtlich*
13.4	Übersichtslageplan Entwässerung			1:5.000	nur nachrichtlich
13.5	Lageplan Regenwasserableitung über IGS-Gelände			1:500	
	Abschlag 6/7 – Station 1+320 /1+353	Blatt 1			
	Abschlag 8 – Station 1+584	Blatt 2			
	Abschlag 9 – Station 1+975	*Blatt 3*	*Blatt 3A*		
13.6	*Längsschnitt Regenrückhaltebecken*	*Blatt 1*	*Blatt 1A*	*1:200*	*nur nachrichtlich*
13.7	*Ansichten RiStWag-Anlage Rotenhäuser Straße*	*Blatt 1*		*1:75*	

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
13.8	*Regelquerschnitt Wilhelmsburger Wettern*	*Blatt 1*		*1:100*	
14	**Grunderwerb**				Siehe Hinweis unter Ziffer 1.2.2 dieses Beschlusses.
14.1	Grunderwerbspläne			1:1.000	
	Grunderwerbsplan Station 0+000 – 0+983	*Blatt 1*	*Blatt 1A*		
	Grunderwerbsplan Station 0+983 – 2+000	*Blatt 2*	*Blatt 2A*		
	Grunderwerbsplan Station 2+000 – 2+850	*Blatt 3*	*Blatt 3A*		
	Grunderwerbsplan Station 2+850 – 3+729	*Blatt 4*	*Blatt 4A*		
	Grunderwerbsplan Station 3+729 – 4+600	*Blatt 5*	*Blatt 5A*		
14.2	Grunderwerbspläne - LBP-Maßnahme				
	Grunderwerbsplan LBP-Maßnahme Kornweide	Blatt E1		1:1.000	
	Grunderwerbsplan LBP-Maßnahme Kornweide Nord	Blatt E2		1:1.000	Siehe Hinweis unter Ziffer 1.2.2 dieses Beschlusses.
	- entfällt -	*Blatt E3*			
	Grunderwerbsplan LBP-Maßnahme Siedenfelder Weg 2	Blatt E4		1:2.000	
	Grunderwerbsplan LBP-Maßnahme am Dove-Elbe-Ufer	Blatt E5		1:1.000	
	Grunderwerbsplan LBP-Maßnahme Alte Wilhelmsburger Reichsstr.	Blatt E6		1:2.500	

Nr. der Unterlage	Bezeichnung	Blatt Nr.	ersetzt durch	Maßstäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Grunderwerbsplan LBP-Maßnahme Neue Höder Wettern	*Blatt E10*		*1:1000*	
14.3	*Grunderwerbsverzeichnis*				
15	**Sonstige Pläne (Versorgungsträger, Bahnanlagen)**				
15.1	Versorgungsträgerpläne			1:1.000	nur nachrichtlich
	Versorgungsträgerplan Station 0+000 – 0+983	*Blatt 1*	*Blatt 1A*		*nur nachrichtlich*
	Versorgungsträgerplan Station 0+000 – 0+412	*Blatt 1-1*	*Blatt 1-1A*		*nur nachrichtlich*
	Versorgungsträgerplan Station 0+983 – 2+000	*Blatt 2*	*Blatt 2A*		*nur nachrichtlich*
	Versorgungsträgerplan Station 2+000 – 2+850	*Blatt 3*	*Blatt 3A*		*nur nachrichtlich*
	Versorgungsträgerplan Station 2+850 – 3+729	*Blatt 4*	*Blatt 4A*		*nur nachrichtlich*
	Versorgungsträgerplan Station 3+729 – 4+600	*Blatt 5*	*Blatt 5A*		*nur nachrichtlich*
15.2	- entfällt -			1:5.000	
15.3	Bahnanlagen				
15.3.1	Pläne Bahnanlagen			1:1.000	
	Lageplan ~~Bahnfolgemaßnahme~~ Anpassung Bahnanlage	*Blatt LP-1*	*Blatt LP-1_A*	*1:1.000*	
	Lageplan ~~Bahnfolgemaßnahme~~ Anpassung Bahnanlage	*Blatt LP-2*	*Blatt LP-2_A*	*1:1.000*	
	Lageplan ~~Bahnfolgemaßnahme~~ Anpassung Bahnanlage	*Blatt LP-21*	*Blatt LP-21_A*	*1:1.000*	
	Lageplan ~~Bahnfolgemaßnahme~~ Anpassung Bahnanlage	*Blatt LP-3*	*Blatt LP-3_A*	*1:1.000*	

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
	Lageplan ~~Bahnfolgemaß-nahme~~ Anpassung Bahn-anlage	*Blatt LP-4*	*Blatt LP-4_A*	*1:1.000*	
	Lageplan ~~Bahnfolgemaß-nahme~~ Anpassung Bahn-anlage	*Blatt LP-5*	*Blatt LP-5_A*	*1:1.000*	
	Lageplan ~~Bahnfolgemaß-nahme~~ Anpassung Bahn-anlage	*Blatt LP-6*	*Blatt LP-6_A*	*1:1.000*	
	Lageplan ~~Bahnfolgemaß-nahme~~ Anpassung Bahn-anlage	*Blatt LP-7*	*Blatt LP-7_A*	*1:1.000*	
	Lageplan ~~Bahnfolgemaß-nahme~~ Anpassung Bahn-anlage	*Blatt LP-8*	*Blatt LP-8_A*	*1:1.000*	
15.4	**Evakuierungs- und Ret-tungswegekonzept**			**1:1.000**	**nur nachrichtlich**
15.4.1	*Lageplan Rettungsweg-konzept*	*Blatt LP-1*	*Blatt LP-1_A*		*nur nachrichtlich*
15.4.1	*Lageplan Rettungsweg-konzept*	*Blatt LP-2*	*Blatt LP-2_A*		*nur nachrichtlich*
15.4.1	*Lageplan Rettungsweg-konzept*	*Blatt LP-3*	*Blatt LP-3_A*		*nur nachrichtlich*
15.4.1	*Lageplan Rettungsweg-konzept*	*Blatt LP-4*	*Blatt LP-4_A*		*nur nachrichtlich*
15.4.1	Lageplan Rettungsweg-konzept	Blatt LP-5			nur nachrichtlich
15.4.1	*Lageplan Rettungsweg-konzept*	*Blatt LP-6*	*Blatt LP-6_A*		*nur nachrichtlich*
15.4.1	*Lageplan Rettungsweg-konzept*	*Blatt LP-7*	*Blatt LP-7_A*		*nur nachrichtlich*

Nr. der Unter-lage	Bezeichnung	Blatt Nr.	er-setzt durch	Maß-stäbe	Hinweise in Bezug auf die Verbindlichkeit der Feststellung
16	**Freistellungsunterlage Bahn**				
16.1	Pläne Freistellungsfläche			1:1.000	
16.2	Vollmacht von DB Netz AG				nur nachrichtlich
16.3	Nachweis der Eigentums-verhältnisse				
16.4	Erklärung der DB Netz AG zur Freistellbarkeit				nur nachrichtlich
17	**Verkehrsuntersuchun-gen**				**nur nachrichtlich**

1.2.2 Regelungen zu einzelnen Planunterlagen

Zu Unterlage 5:
Ziffer 10.21 des Bauwerksverzeichnisses wird nicht festgestellt. Der darin vorgesehene Abbruch der Fußgängerbrücke vom S-Bahnhof ist bereits erfolgt.

Zu Unterlage 7:
Blatt 1 und Blatt 1A, Lageplan Station 0+000 – 0+983, wird nicht festgestellt, soweit er einen Radweg auf dem Flurstück 4138 zwischen Georg-Wilhelmsstraße und der verlegten Wilhelmsburger Wettern vorsieht.

Blatt 4 und Blatt 4A, Lageplan Station 2+850 – 3+729: Die in diesem Lageplan dargestellten Maßnahmen auf Flächen, die südlich und westlich unmittelbar an das Flurstück 11165 angrenzen und nicht dem Ausbau der Dratelnstraße dienen, werden nicht festgestellt. Die im ursprünglichen Lageplan dargestellte „zusätzliche Zufahrt Autohaus" ist jedoch herzustellen und dem Eigentümer des Flurstücks 11165 zur uneingeschränkten Nutzung zur Verfügung zu stellen, solange nicht auf andere Weise eine Belegenheit des Flurstücks 11165 an der Dratelnstraße geschaffen wird.

Zu Unterlage 14 Grunderwerb:

Grunderwerbsverzeichnis Ziffern 1.94 und 4.4:
Der im ursprünglichen und im geänderten Grunderwerbsplan, Blatt 4, dargestellte dauerhafte Grunderwerb der westlich und südlich an das Flurstück 11165 des Einwenders Nr. 8182 unmittelbar angrenzende Fläche des Flurstücks 12162 (Bestandteil der Nr. 1.94 des Grunderwerbsverzeichnisses) und für das Flurstück 9531 (Bestandteil der Nr. 4.4 des Grunderwerbsverzeichnisses) wird nicht planfestgestellt.

Grunderwerbsverzeichnis Nr. 4.21.1
Die dauerhafte Inanspruchnahme des Flurstücks 11477 (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 4.21.1) wird nur insoweit planfestgestellt, als hier ausweislich des geänderten Lageplans, Blatt 4, auch Fernstraßenanlagen wie z.B. eine Stützwand vorgesehen ist. Im Übrigen wird die Inanspruchnahme des Flurstücks 11477 nur vorübergehend für die Bauzeit planfestgestellt, um den Straßenbau hier zu ermöglichen.

Grunderwerbsverzeichnis Nr. 1.54.1 und Nr. 1.54.2
Die für die Anlage eines Radwegs und der LBP-Maßnahmen 2.3G, 2.4G und 11A vorgesehene dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme des Flurstücks 4138 zwischen Georg-Wilhelm-Straße und verlegter Wilhelmsburger Wettern wird nicht festgestellt (vergl. Grunderwerbsverzeichnis 1.54.1 und 1.54.2).

Grunderwerbsverzeichnis Nr. E1.2.1
Nr.E1.2.1 des Grunderwerbsverzeichnisses wird mit der Maßgabe festgestellt, dass vom Flurstück 5586 nicht 11.802 m² dauernd zu erwerben sind, sondern 5.649 m².

Grunderwerbsverzeichnis Nr. E2.02.1 und Nr. E2.03.1
Das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan „LBP-Maßnahme Kornweide Nord" (Unterlage 14.2, Blatt E2) werden insoweit nicht festgestellt, als dort die Inanspruchnahme der Flurstücke 9803 (Nr. E2.03.1) und 9804 (E2.02.1) dargestellt ist.

1.3 Fernstraßenrechtliche Widmung und Einziehung

Mit der Freigabe für den Verkehr wird die neu gebaute Straße gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG zur Bundesfernstraße (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG) in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland gewidmet und Bestandteil der Bundesstraße 75. Das gilt auch für den Lärmschutzwall auf der Westseite der neuen B 75 etwa zwischen km 2+000 und 2+100 und die daran anschließende Lärmschutzwand (Bauwerksverzeichnis Nr. 30.55).

Im gleichen Zeitpunkt wird die für den weiträumigen Verkehr entbehrlich werdende Teilstrecke der Bundesstraße B 4/75 von der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd bis zur Kreuzung mit den Bahnanlagen bei Baukilometer 4+593 (Bestandstrasse) einschließlich aller Fernstraßenbestandteile der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd eingezogen (§ 2 Abs. 4 FStrG).

Die Bestandstrasse oder Teile davon werden durch diesen Beschluss nicht als öffentlicher Weg im Sinne des Hamburgischen Wegegesetzes gewidmet.

1.4 Umstufung der Bundesautobahnen A 252 und A 253 zu Bundesstraßen

Mit der Freigabe für den Verkehr auf der hier planfestgestellten Straße werden die bisherigen Bundesautobahnen A 252 und A 253 jeweils vollständig von einer Bundesautobahn zu einer Bundesstraße abgestuft und Bestandteil der Bundesstraße 75. Die abgestuften Strecken sind keine Ortsdurchfahrten im Sinne des § 5 Abs. 4 FStrG, so dass die Straßenbaulast unverändert beim Bund bleibt. Die Umstufung betrifft weder den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße noch betrifft sie eine notwendige Folgemaßnahme. Sie ist daher von der Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1HmbVwVfG nicht erfasst und ergeht als eigenständige Entscheidung der obersten Landesstraßenbaubehörde.

1.5 Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken

Mit der Freigabe für den Verkehr auf dem hier planfestgestellten Abschnitt der Bundesstraße werden die in der Unterlage 16.1 und 16.3 benannten Flächen gemäß § 23 AEG von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt. Das gilt auch, soweit auf den freigestellten Flächen Anlagen errichtet werden, die auch zur Entwässerung des bleibenden Bahngeländes dienen und die mit dem Baulastträger der Fernstraße gemeinsam genutzt werden sollen. Dabei handelt es sich um die folgenden Entwässerungsleitungen:

Bauwerksverzeichnis Nr.	**Station Straße (gemäß Unterlage 13.1)**	**Station Bahn Strecke 1255 (gemäß Unterlage 13.1)**	**Station Bahn (gemäß Bauwerksverzeichnis)**	**Einleitstelle**
60.1	1+320	8,5+20	8,5+20	Kuckuckswettern
60.2	1+584	8,7+85	8,7+85	IGS Gelände
60.3	1+975	9,1+75	9,1+75	IGS Gelände
60.4	2+615	9,7+12 (lt. Aussage der Vorhabensträger ist mit dieser Angabe gemeint: „**9,8+11**“)	9,8+11	Neuenfelder Wettern
60.5	2+852	10,+45 (lt. Aussage der Vorhabensträger ist mit dieser Angabe gemeint: „**10,0+47**“)	10,0+47	Neuenfelder Wettern

2 Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse

Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die nachfolgenden Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse zu beachten, beauftragte Unternehmen darauf und die Pflicht zu deren Beachtung hinzuweisen sowie die im Planfeststellungsverfahren, insbesondere im Erörterungstermin abgegebenen bzw. in diesem Beschluss wiedergegebenen Zusagen einzuhalten bzw. für deren Einhaltung durch beauftragte Unternehmen zu sorgen. Solche Zusagen sind Bestandteil der Vorhabenbeschreibung und müssen daher nicht gesondert angeordnet werden. Sie sind daher auch dann einzuhalten, wenn ihre Einhaltung in diesem Beschluss nicht gesondert angeordnet wird oder wenn sie nur im Begründungsteil dieses Beschlusses wiedergegeben werden. Spätere Zusagen gehen im Zweifel früheren Zusagen vor. 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 befolgen.

2.1 Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen

Mit diesem Beschluss werden nach Maßgabe der Unterlage 11 dem Grunde nach Ansprüche auf Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG gewährt.

Verbleiben Grenzwertüberschreitungen (insbesondere in Außenwohnbereichen), so haben die Betroffenen Anspruch auf entsprechende Entschädigung durch die Vorhabensträger leisten, § 42 Abs. 2 S. 2 BImSchG i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 3 HmbVwVfG. Kommt zwischen dem Vorhabensträger und dem Betroffenem keine Einigung über den Umfang der Entschädigung zustande, setzt das Bezirksamt Hamburg-Mitte auf Antrag eines der Beteiligten im Einzelfall die Entschädigung durch schriftlichen Bescheid fest (§ 42 Abs. 3 BImSchG in Verbindung mit der Hmb. Anordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Amtl. Anz. 2005, S. 1811).

Anträge sind zu richten an:

Bezirksamt Hamburg Mitte
Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt
Abteilung für technischen Umweltschutz, Wohnraumschutz
Klosterwall 2
20095 Hamburg
Tel: 040 - 42854 - 4664
Email: umweltschutzmitte@hamburg-mitte.hamburg.de

2.2 Umweltauswirkungen in der Bauzeit

Die Vorhabensträger sind verpflichtet zu gewährleisten, dass während der Durchführung der Baumaßnahme die aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsbestimmungen sowie der VDI-Richtlinien und sonstigen rechtlichen und technischen Vorschriften zur Minderung von Immissionsbelastungen eingehalten werden. Schädliche Umwelteinwirkungen, etwa durch Lärm-, Geruchs-, Luftschadstoff- und Erschütterungsimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern; nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG). Insbesondere sind auch die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) sowie die Maßgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen", Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden" und Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen" zu beachten.

Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind. Die Vorhabensträger haben im Bauvertrag gemäß ihrer Zusage weitestgehend lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren vorzuschreiben.

Die Verwendung von Rammen in der Nähe von Gebäuden darf aus Gründen des Lärm- und Erschütterungsschutzes nur im Ausnahmefall erfolgen; z.B. sind Pfosten von Lärmschutz-

wänden also im Regelfall auf Bohrpfählen aufzustellen. Ein Ausnahmefall ist beispielsweise gegeben, wenn das Einbringen aufgrund bodenmechanischer Hemmnisse mit erschütterungsärmeren oder leiseren Einbringverfahren nicht zum Erfolg führt oder ein Gründungselement mittels des erschütterungsärmeren oder leiseren Einbringverfahrens nicht die statisch erforderliche Endfestigkeit erreicht. Ebenso können Ausnahmefälle vorliegen, wenn zur Vermeidung oder Verkürzung von Eisenbahnstreckensperrungen oder ähnlichen Behinderungen des Eisenbahnverkehrs auf platz- oder zeitsparende Verfahren zurückgegriffen wird. Die Vorhabensträger haben zu gewährleisten, dass das Rammen nur im Rahmen der Erforderlichkeit angewandt wird. Eine später zum Beispiel im Rahmen der Ausschreibung oder der Bauausführung entwickelte, hiervon abweichende Vorgehensweise bleibt unbenommen, wenn und soweit sie das vorstehend umschriebene Erschütterungs- und Lärmschutzziel in gleichwertiger Weise verfolgt.

Zur Minimierung impulshaltigen Baulärms ist bei dem Einsatz von Drehbohrgeräten für die Herstellung von Bohrpfählen oder Bodenankern sowie bei Schlitzwandbaggern auf ein Ausklopfen durch gegenläufiges Drehen des Bohrkopfes bis zum Anschlag oder durch das Anschlagen der Schaufeln zu verzichten und der anhaftende Boden auf andere Weise zu beseitigen.

Um die Anwohnerinnen und Anwohner vor Schallimmissionen zu schützen, ist – soweit es im Einzelfall möglich ist – im Zuge der Baumaßnahmen im Gleisbereich auf den Einsatz von sog. akustischen Rottenwarnanlagen zu verzichten.

Um die baubedingten Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe so gering wie möglich zu halten, sind folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu ergreifen:

- der Transport auf der Baustraße hat überwiegend auf befestigten Straßen zu erfolgen,
- die befestigten Baustraßen sind regelmäßig zu reinigen,
- die unbefestigten Baustraßen sind regelmäßig zu befeuchten,
- durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abdeckung, Beregnung o. ä.) ist sicherzustellen, dass es insbesondere bei Trockenheit oder windigem Wetter nicht zu Verwehungen offenliegender Baumaterialien oder Erdmassen kommt,
- es sind ausschließlich Transport- und Baufahrzeuge mit Partikelfilter einzusetzen,
- Schmutzmitnahme auf öffentliche Straßen ist auszuschließen (z. B. mittels Reifenreinigungsanlagen).

Die Umsetzung dieser Minderungsmaßnahmen ist im Rahmen einer Bauüberwachung zu überprüfen.

Die absehbar von den Bauarbeiten betroffenen Anlieger sind je nach Bauabschnitt rechtzeitig vorab von dem Beginn und der vorgesehenen Art und Dauer der jeweils geplanten Baumaßnahmen zu unterrichten. Darüber hinaus haben die Vorhabensträger den Anliegern einen Ansprechpartner vor Ort zu benennen, an den sie sich im Hinblick auf bauzeitliche Beeinträchtigungen jederzeit wenden können.

Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die vorstehenden Anforderungen entsprechend auszuschreiben, bei der Vergabe durch Aufnahme entsprechender Bestimmungen in Bauverträge und Leistungsbeschreibungen zu gewährleisten und die Einhaltung bei der Bauausführung zu überwachen.

Die Einhaltung der vorgenannten Vorschriften, Richtlinien und eigens angeordneten Nebenbestimmungen haben die Vorhabensträger durch regelmäßige Baustellenkontrollen zu gewährleisten. Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.1, S. 61 verwiesen.

2.3 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

Bei der Baumaßnahme anfallendes Aushubmaterial ist entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (27.09.1994) ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Bei der Verwertung sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)" zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006). Diese Regeln gelten nicht für Oberboden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden und bei der Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht ist § 12 der BundesBodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch etc.) sind je nach 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 Bezirksamt Hamburg-Mitte, Geschäftsstelle im Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt, Tel. +49 40 428 54-4649, umweltschutzmitte@hamburg-mitte.hamburg.de

das Schadensmanagement der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Tel.: 42840-2300, E-Mail schadensmanagement@bsu.hamburg.de),

die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, U2 Bodenschutz/Altlasten, Billstraße 84, 20539 Hamburg und ggf.

das Eisenbahn-Bundesamt, Schanzenstraße 80, 20357 Hamburg

zu benachrichtigen.

Außerhalb der Dienstzeiten dieser o.g. Stellen erfolgt die Alarmierung über die Polizei, Polizeinotruf 110 oder Tel.: +49 40 42866 – 6054).

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).

Ergibt sich der Verdacht, dass sich Altlasten oder andere Bodenverunreinigungen über das Baufeld des Vorhabens hinaus erstrecken oder ist das bereits bekannt, ist durch Abstimmung mit den o.g. Dienststellen sicher zu stellen, dass der Bau und das fertiggestellte Vorhaben eine Sanierung dieser Altlasten oder anderen Bodenverunreinigungen nicht vereitelt.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.2, S. 62 verwiesen.

2.4 Gewässerschutz

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in angrenzende Gewässer ist zu verhindern. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat unter Beachtung der wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften (z. B. §§ 5 Abs. 1, 32 und 48 Abs. 2 WHG, § 28 a HWaG, die „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben") zu erfolgen.

Insbesondere

- ist die Versorgung von Baumaschinen und -fahrzeugen mit Betriebsstoffen auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen (z.B. bituminöse Schwarzdecke, Betongroßflächenplatten (transportabel) mit geeignetem Fugenguss vorzunehmen,
- ist bei der Versorgung von Baumaschinen und -fahrzeugen mit Betriebsstoffen ein Sicherheitsabstand zu Gewässern, offenen Baugruben und zu von Grundwasserabsenkungen erfassten Bereichen von mindestens 20 m einzuhalten,
- müssen Behälter, in denen Betriebsstoffe gelagert werden, doppelwandig sein oder als einwandige Behälter in Auffangwannen aufgestellt werden; die Behälter müssen außerdem den beförderungsrechtlichen Anforderungen genügen,
- sind Geräte und Hilfsmittel (Ölbinder, Besen Schaufeln, Behältnisse) zur Aufnahme ausgelaufener Betriebsmittel vorzuhalten,
- müssen ausgelaufene Betriebsmittel unverzüglich aufgenommen werden und entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen entsorgt werden,
- ist das mit dem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen befasste Personal in die Sorgfaltspflichten einzuweisen.

Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken.

Für eventuell notwendig werdende Pfahlgründungen ist ein Verfahren zu wählen, das eine Verschleppung von Schadstoffen aus der Auffüllung durch die Kleischicht in den obersten Hauptwasserleiter verhindert. Das Pfahlgründungsverfahren ist mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) -U23 – bzw. soweit es sich um Maßnahmen auf Bahngelände handelt mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.3, S. 62 verwiesen.

2.5 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.

2.6 Baustelleneinrichtung

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.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.5, S. 62 verwiesen.

2.7 Gefahren durch die Bauausführung

Bei einer durch die Bauausführung drohenden Gefahr der Schädigung Einzelner, der Allgemeinheit oder der Umwelt, insbesondere der Schutzgüter Boden und Gewässer, sind unverzüglich Gegenmaßnahmen zu ergreifen und die unter Ziffer 2.3 genannten Stellen sowie ggf. Polizei und Feuerwehr zu benachrichtigen. Außerdem sind entsprechende Hilfsmittel vorzuhalten.

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.6, S. 62 verwiesen.

2.8 Vorübergehende Inanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung

Die geplante vorübergehende Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen, vgl. auch Ziff. 3.3, S. 44. Nach vollständiger Beendigung der Baumaßnahmen sind die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und baulichen Anlagen einschließlich des Aufwuchses mindestens entsprechend dem vorherigen Zustand wiederherzustellen, sofern nicht die Herstellung eines anderen Zustands aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen zulässig oder geboten ist. So müssen etwa rechtswidrige Zustände (z.B. Schwarzbauten) nicht wieder hergestellt werden.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.7, S. 62 verwiesen.

2.9 Bauzeitliche Sondernutzung öffentlicher Wege

Dieser Beschluss umfasst die erforderlichen Sondernutzungserlaubnisse nach § 19 Abs. 1 HWG für die Errichtung des Vorhabens und die notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen auf der Grundlage des Grunderwerbsplans, soweit dafür öffentliche Wege nach dem HWG in Anspruch zu nehmen sind. Sie ist im Hinblick auf die Flächen, die nicht dauerhaft dem Vorhabensträger zuzuordnen sind (d. h. im Wesentlichen die Baustelleneinrichtungsflächen) in Anlehnung an § 17 c Nr. 1 FStrG auf zehn Jahre nach Eintritt der Unanfechtbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses befristet. Der Vorhabensträger ist verpflichtet, den Zeitpunkt, die Dauer und den räumlichen Umgriff der Sondernutzung rechtzeitig vorher bei der Wegeaufsichtsbehörde anzuzeigen.

2.10 Sondernutzungserlaubnis für die Entwässerung der Eisenbahnbrücken

Für die Einleitung des auf den neuen Bahnbrücken über der neuen B 75 anfallenden Regenwassers in die Straßenentwässerungsanlage im Bereich der Trogstrecke wird eine unentgeltliche, widerrufliche Sondernutzungserlaubnis gemäß § 8 FStrG erteilt. Nach § 8 Abs. 2a FStrG hat die DB Netz AG als Erlaubnisnehmerin die Anlagen so zu errichten und zu unterhalten, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde. Die DB Netz AG hat auf Verlangen der für die Erlaubnis zuständigen Behörde die Anlagen auf ihre Kosten zu ändern und alle Kosten zu ersetzen, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen. Hierfür kann der Träger der Straßenbaulast angemessene Vorschüsse und Sicherheiten verlangen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.8, S. 62 verwiesen.

2.11 Baustellen, Nutzungskonflikte und Verkehr in der Bauzeit

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Dabei sind der Berufs- und Wirtschaftsverkehr an den Wochentagen, der Freizeitverkehr insbesondere am Wochenende sowie etwaige Großveranstaltungen zu berücksichtigen. Während der Durchführung von Veranstaltungen sind die hierfür erforderlichen Land- und Wasserflächen von baubedingten Einschränkungen so weit wie möglich freizuhalten.

Die bauzeitliche Verkehrslenkung ist frühzeitig zusammen mit den Vorhabensträgern der im räumlichen Bereich des Vorhabens gleichzeitig geplanten Baumaßnahmen sowie der Verkehrsdirektion (VD 52), dem Polizeikommissariat 443, der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (BWVI/KOST) und dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer / Abteilung Planung und Entwurf Stadtstraßen (BWVI/LSBG/S 2) zu entwickeln und abzustimmen. Soweit erforderlich, sind weitere Betroffene wie z.B. die Feuerwehr zu beteiligen.

Bei erforderlichen Umleitungen 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 der umgeleiteten Wegebeziehungen ist auszuschildern.

Der durch die Baumaßnahme bedingte Transport- und Baustellenverkehr ist möglichst störungsarm, in der Regel auf kürzestem Wege auf Hauptverkehrsstraßen zu führen.

Die sichere Erreichbarkeit sowie die Gewährleistung der Belieferungsmöglichkeiten der Anlieger sind zu gewährleisten. Ebenfalls sicherzustellen ist deren bauzeitliche Anbindung an die Ent- und Versorgungsleitungen sowie an das Telekommunikationsnetz. Muss die Erreichbarkeit der Anlieger oder deren Anschluss an die Ver- und Entsorgungsleitungen kurzzeitig unterbrochen werden, 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; dabei sind die terminlichen Belange der Betroffenen soweit möglich zu berücksichtigen. Ausgenommen hiervon sind kurzfristige Unterbrechungen, die nicht vorhersehbar und auch nach Abwägung mit den betroffenen Belangen dringend erforderlich sind.

Bei einer Veränderung der Wegebeziehungen oder der Sichtbarkeit der einzelnen Nutzungen sind ggf. gut sichtbare Hinweisschilder, jedoch ohne vordringlich werbenden Charakter, anzubringen.

Der Baufortschritt ist so zu planen, dass die Standdauer provisorischer Zugänge möglichst minimiert wird und die neu geplanten Brücken und Wege möglichst schnell zur Verfügung gestellt werden können.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.9, S. 63 verwiesen.

2.12 Widerruf von Genehmigungen und Neuerteilung

Mit der aus der Feststellung des Plans resultierenden Verpflichtung zum Ausbau oder zur Änderung von Leitungen, zum Abbruch oder zur Änderung baulicher Anlagen, zur Aufgabe oder zeitweiligen Aussetzung einer Nutzung etc. werden die diesen Sachverhalten zu Grunde liegenden Genehmigungen etc. widerrufen, soweit sie dem Ausbau entgegenstehen.

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 ursprünglich zuständige Behörde zuständig. Weitere Einzelheiten ergeben sich ggf. aus der Entscheidung über die einzelnen Einwendungen und Stellungnahmen.

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 3.2. Soweit hierfür noch nicht alle entscheidungserheblichen 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, besitzt wieder die ursprünglich zuständige Behörde.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.10, S. 63 verwiesen.

2.13 Leitungsarbeiten

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

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

Die Maßgaben der Vattenfall AG (Ziffer 4.14.2.11, S. 285 dieses Beschlusses) zu den maximalen Bauwerks- und Arbeitshöhen unter der Hochspannungsfreileitung sind einzuhalten.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.11, S. 63 verwiesen.

2.14 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Mit diesem Beschluss werden die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) dargestellten nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft zugelassen. Die Umsetzung der ebenfalls im LBP dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist verpflichtend und durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen, mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32

abzustimmen und dort rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die im LBP, insbesondere in den Maßnahmenblättern, dargestellten Maßnahmen umzusetzen. Die in den Maßnahmeblättern benannte „Zeitliche Zuordnung" ist jeweils einzuhalten. Maßnahmen, die erst nach Abschluss der Straßen- oder Bahnbaumaßnahmen vorgesehen sind, müssen begonnen werden, sobald fachliche Gründe bzw. Gründe des Bauablaufs nicht mehr dagegen sprechen. D.h., dass die Maßnahmen ggf. auch dann in Angriff genommen werden müssen, wenn das Straßen- bzw. Bahnbauvorhaben an anderer Stelle noch nicht abgeschlossen ist. Das gilt insbesondere für die Gestaltungsmaßnahmen und die Maßnahmen an der bisherigen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße, die Maßnahmen am Ernst-August-Kanal (Maßnahmenkomplex 5), die Biotopentwicklungen (Maßnahmenkomplex 6), die FCS-Maßnahmen (Maßnahmen 7.2A und 7.3A), die Baumpflanzungen (Maßnahme 11 A) sowie die Bahn-Maßnahmen DB 2.1G, DB 2.8G und DB 12A.

Wenn und soweit die LBP-Maßnahmen 2.3G, 2.4G und 11A nicht auf dem Flurstück 4138 hergestellt werden können, weil dieser Beschluss insoweit keine enteignungsrechtliche Vorwirkung entfaltet, ist adäquater Ersatz an anderer Stelle nachzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich insoweit weitere Anordnungen vor.

Im Hinblick auf die Maßnahmen 1.1 V und DB 1.1 V, die die Einhaltung der artenschutzrechtlichen Schutzzeiten gemäß § 39 BNatSchG vorsehen, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, im Einzelfall und im Benehmen mit BSU/NR Abweichungen von der strikten Einhaltung der Schutzzeiten zuzustimmen, sofern die Wirksamkeit der Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V und DB 1.1 V hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

Die Details können der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung überlassen bleiben, da diese mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32, vor Baubeginn abzustimmen ist.

Spätestens drei Monate nach Fertigstellung der Arbeiten zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten für die Kompensationsmaßnahme nachzuweisen ist. Alternativ zur Maßnahmenabnahme kann der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 eine Bestätigung des mit der Durchführungsplanung beauftragten Fachbüros vorgelegt werden, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Die in der Maßnahmenkartei dargestellten und planfestgestellten Pflegemaßnahmen sind unverzüglich nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und plangemäß fortzuführen.

Über die Durchführung der Pflegemaßnahmen ist der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / NR 32 erstmalig zwei Jahre nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen und im Anschluss daran nach drei weiteren Jahren ein Bericht eines beauftragten Fachbüros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle als Soll-Ist-Vergleich enthalten ist. Im Rahmen der Funktionskontrolle wird geprüft, ob sich die Maßnahme so entwickelt hat, dass die angestrebte Funktion erreicht werden kann, bereits erreicht worden ist bzw. weiter besteht. Bei den artenschutzrechtlich begründeten Maßnahmen (7.1 A und 7.2 A) ist die Funktionskontrolle durch einen Ornithologen durchzuführen, der prüft ob sich die Ausgleichsmaß-

nahmen so entwickelt haben, dass sie den Lebensraumansprüchen der Arten entsprechen und grundsätzlich zur Ansiedlung der Arten geeignet sind. Sind die angestrebten Funktionen nicht oder noch nicht erreicht, müssen die Gründe ermittelt werden. Hieraus sind Rückschlüsse zu ziehen, z.B. Fortschreibung der Pflege, Änderung der Pflege, Festlegung notwendiger Nachbesserungen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.12, S. 63 verwiesen.

2.15 Artenschutz

Die Planfeststellungsbehörde erteilt nach Ausübung ihres Abwägungsermessens mit diesem Beschluss nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG Ausnahmen von artenschutzrechtlichen Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG für Beeinträchtigungen der Arten Feldschwirl, Kuckuck und Sumpfrohrsänger mit der Maßgabe, dass die im LBP genannten Maßnahmen 7.1 AFCS und 7.2 AFCS umzusetzen sind.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.12, S. 63 verwiesen.

2.16 Biotopschutz

Dem Vorhaben steht das Verbot nach § 30 BNatSchG entgegen, gesetzlich geschützte Biotope zu zerstören oder erheblich zu beeinträchtigen. Von diesem Verbot werden die Vorhabenträger nach Ausübung des Abwägungsermessens mit diesem Beschluss gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG für die vorgesehenen Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope befreit, weil dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Die plangemäßen Eingriffe in folgende Biotope werden zugelassen:

- Sonstiges, naturnahes, nährstoffreiches Kleingewässer, naturnahes Gehölz feuchter bis nasser Standorte, Schilf-Röhricht, ID-Nr. 22060435 in Höhe Baukilometer
- Brack, naturnah, nährstoffreich (Galgenbrack), ID Nr. 3950257
- Sonstiger Sumpf nährstoffreicher Standorte, Graben mittlerer Nährstoffgehalte mit Stillgewässercharakter, ID Nr. 2530257
- Angelegtes Kleingewässer, naturnah, nährstoffarm, ID Nr. 2540257
- Wettern, Hauptgraben, ID Nr. 2510257
- Waldtümpel, ID Nr. 3990257
- Wettern, Hauptgraben, ID Nr. 14920257

2.17 Befreiung von den Verboten der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Elbinsel

Das Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Elbinsel könnte im Bereich der Eisenbahnüberführung über den Ernst-August-Kanal durch den Bau der Lärmschutzwand betroffen sein. Vorsorglich wird daher von den Verboten der Landschaftsschutzverordnung Wilhelmsburger Elbinsel nach § 67 BNatSchG befreit, weil dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

2.18 Wasserrechtliche Entscheidungen

Die nachstehenden wasserrechtlichen Entscheidungen ergehen dem Grunde nach. Es wird darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der §§ 13 Abs. 1

WHG, 19 Abs. 4 WHG etwa auf Anregung der Wasserbehörden unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes auch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen erlassen kann. Anlass für nachträgliche Anordnungen können z.B. signifikante Änderungen der Bemessungsregenmengen sein, wenn deshalb angesichts der angespannten Entwässerungssituation in Wilhelmsburg Nachforderungen zum Schutz der Gewässer vor signifikantem Schadstoffeintrag erforderlich werden.

Beim Bezirksamt Hamburg-Mitte Bezirksamt Hamburg-Mitte, M/MR 131, Klosterwall 8, 20095 Hamburg sind rechtzeitig vor Baubeginn die weiteren erforderlichen bauzeitlichen wasserrechtlichen Genehmigungen, wie etwa Einleitungserlaubnisse, Entnahme von Oberflächenwasser, temporäre abschnittsweise Anhebung des Wasserspiegels, zu beantragen. Hierzu ist die Ausführungsplanung vorzulegen. Dann werden unter anderem die Ausbildung der Einleitstelle, und weitere technische Details durch die Wasserbehörde geregelt.

2.18.1 Erlaubnis zur Niederschlagswasserversickerung

Gemäß §§ 8 und 9 Abs. 1 Nummer 4 und Absatz 2 Nummer 1 sowie § 10, § 13 sowie § 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I, 2009 Seite 2585 ff) wird erlaubt, an den in den festgestellten Lageplänen bezeichneten Stellen der im Zuge des Neubaus der Wilhelmsburger Reichstraße einzurichtenden Versickerungsanlagen das auf den Straßenverkehrsflächen im Bereich der neuen Wilhelmsburger Reichstraße und der umzubauenden Kornweide anfallende Niederschlagswasser über die belebte Bodenzone der Bankette sowie über 34 Mulden (davon sind 5 als Ost- und Westmulde angelegt) von insgesamt ca. 11.490 m2 Fläche und max. 0,4 m Tiefe (s. Unterlage 13) zu versickern.

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

Auflagen und Bedingungen:

1. Die Sickereinrichtungen sind ständig in einem betriebsfähigen Zustand zu halten. Um die Funktionsfähigkeit der Sickereinrichtungen zu erhalten, ist anfallendes Sediment bedarfsweise zu beseitigen.
2. Ablagerungen wassergefährdender Stoffe (wie z.B. Mineralöle, Benzinrückstände usw.), hervorgerufen durch Unfälle o.ä., sind unverzüglich der Wasserbehörde anzuzeigen, nach Absprache zu entfernen und schadlos zu beseitigen.
3. Bei evtl. Auftreten von Beeinträchtigungen für Nachbargrundstücke, sowie für öffentliche Verkehrswege behält sind der Wasserbehörde bzw. der Planfeststellungsbehörde nachträgliche Anordnungen in Bezug auf weitere Maßnahmen z.B. zur Vergrößerung der Versickerungskapazität ausdrücklich vorbehalten.

2.18.2 Erlaubnis zur Einleitungen in Oberflächengewässer

2.18.2.1 Einleitung in den Jaffe-Davids-Kanal

Gemäß den §§ 8, 10, 13 und 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 31.07.2009 in Verbindung mit dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) vom 29.03.2005, in den zur Erlaubniserteilung jeweils gültigen Fassungen wird unter Vorbehalt weiterer Benutzungsbedingungen und Auflagen widerruflich erlaubt, das im Bereich des im Entwässerungsabschnitt EA 8 anfallende Niederschlags- und Ober-

flächenwasser von den angeschlossenen Straßenflächen, nach Behandlung in einer RiSt-Wag-Anlage in den Jaffe-Davids-Kanal einzuleiten.

Die Anlage ist nach dem Stand der Technik herzustellen. Das Rückhaltebecken ist gemäß den Vorgaben der Unterlage 13.7 PÄ (Ansichten RiStWag-Anlage Rotenhäuser Straße) herzustellen. Vor Einbau der Anlage hat der Erlaubnisinhaber der Wasserbehörde (Bezirksamt Hamburg-Mitte, M/MR 131, Klosterwall 8, 20095 Hamburg) die gewählte Anlage (Hersteller mit Datenblättern) zu benennen und aussagefähige Unterlagen einzureichen. Nach Fertigstellung ist eine Abnahme der Anlagen gemäß § 65 Abs. 2 HWaG bei der Wasserbehörde zu beantragen.

Die Einleitungsstelle ist in geeigneter Weise gegen Erosion zu sichern. Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Gewässereigentümer abzustimmen.

Die Herstellervorgaben sind bei Inbetriebnahme der Anlage zu berücksichtigen. Eigenmächtige Veränderungen an der Anlage oder Teilen davon sind unzulässig.

Ein Wartungs- bzw. Unterhaltungskonzept (abhängig von den Herstellervorgaben) der Reinigungsanlage ist vor Inbetriebnahme der Anlage der Wasserbehörde vorzulegen.

Der Ablauf ist sechsmal jährlich, sowie nach außergewöhnlichen Ereignissen auf die Parameter abfiltrierbare Stoffe, Ammonium-N, Gesamt-P, TOC, DOC, Blei (Pb) gesamt, Kupfer (Cu) gesamt, Zink (Zn) gesamt und Kohlenwasserstoffe zu untersuchen. Sofern die Werte stabil eingehalten werden, kann in Absprache mit der Wasserbehörde eine Reduzierung der Analysenhäufigkeit oder des Analysenumfangs festgelegt werden.

Die Analysen sind durch ein anerkanntes Fachlabor durchführen zu lassen. Die Analysen und Messverfahren sind gemäß dem Amtlichen Anzeiger vom 22.01.2010 (Analysen und Messverfahren Seite 127) durchzuführen. Die Analysenergebnisse der Eigenüberwachung sind der Wasserbehörde (Bezirksamt Hamburg-Mitte, M/MR 131, Klosterwall 8, 20095 Hamburg) umgehend per Post oder Fax (42854 3396) zuzusenden.

Festgestellte Anteile von Leichtflüssigkeiten sind schon bei geringen Mengen abzusaugen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Abscheider, Rohrleitungen und Schächte sind nach jedem Schadensfall auf Verunreinigungen zu überprüfen und ggf. zu reinigen.

Der Betreiber der Anlage hat ein Betriebstagebuch zu führen und der zuständigen Wasserbehörde auf Verlangen vorzulegen. Im Betriebstagebuch sind die o.g. Kontrollen und durchgeführten Arbeiten zu vermerken.

Beginn und Abschluss der auszuführenden Bauarbeiten sowie der Benutzungsbeginn sind der Wasserbehörde anzuzeigen.

Nach Bestandskraft dieses Beschlusses ist die Eintragung dieser wasserrechtlichen Erlaubnis ins Wasserbuch vorgesehen.

2.18.2.2 Einleitung in die südliche Wilhelmsburger Wettern

Gemäß den §§ 8, 10, 13 und 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 31.07.2009 in Verbindung mit dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) vom 29.03.2005, in den zur Erlaubniserteilung jeweils gültigen Fassungen wird unter Vorbehalt weiterer Benutzungsbedingungen und Auflagen widerruflich erlaubt, das im Bereich der Kreuzung Kornweide im Entwässerungsabschnitt EA 1 anfallende Nie-

derschlagswasser nach Behandlung in einer Reinigungsanlage bestehend aus Retentionsbodenfilter und Regenklärbecken in die südliche Wilhelmsburger Wettern einzuleiten.

Die Anlage ist nach dem Stand der Technik herzustellen. Das Rückhaltebecken ist gemäß den Vorgaben der Unterlage 13.3.3 PÄ herzustellen. Beginn und Abschluss der auszuführenden Bauarbeiten sowie der Benutzungsbeginn sind der Wasserbehörde (Bezirksamt Hamburg-Mitte, M/MR 131, Klosterwall 8, 20095 Hamburg) anzuzeigen. Nach Fertigstellung ist eine Abnahme der Anlagen gemäß § 65 Abs. 2 HWaG bei der Wasserbehörde zu beantragen.

Die Einleitungsstelle in die südliche Wilhelmsburger Wetter ist mit Wasserbaupflaster gegen Erosion zu sichern. Die Verwendung von Schlacken ist unzulässig.

Der Retentionsbodenfilter darf erst nach Abschluss der Anwachszeit von mindestens sechs Monaten in Betrieb genommen werden. Zur Sicherstellung des Anwuchses ist bis dahin ein Dauerwasserstand im Retentionsfilterbecken einzustellen.

Bis zum Beginn der Betriebsphase des Retentionsbodenfilters ist das Wasser über das Rückhaltebecken abzuleiten.

Der Ablauf ist im Regelbetrieb zweimal jährlich und nach außergewöhnlichen Ereignissen auf die Parameter abfiltrierbare Stoffe, Ammonium-N, Gesamt-P, TOC, DOC, Blei (Pb) gesamt, Kupfer (Cu) gesamt und Zink (Zn) gesamt untersuchen.

In den ersten drei Betriebsjahren (Einfahrphase) ist der Zu- und Ablauf sechsmal jährlich zu beproben und auf die oben aufgeführten Parameter zu analysieren. Die Kontrolle hat ausschließlich während Niederschlagsereignissen zu erfolgen, nicht bei Trockenwetterabfluss. Die Analysen sind durch ein anerkanntes Fachlabor durchführen zu lassen. Die Analysen und Messverfahren sind gemäß dem Amtlichen Anzeiger vom 22.01.2010 (Analysen und Messverfahren Seite 127) durchzuführen. Die Analysenergebnisse der Eigenüberwachung sind der Wasserbehörde (Bezirksamt Hamburg-Mitte, M/MR 131, Klosterwall 8, 20095 Hamburg) umgehend per Post, email oder Fax (42854 3396) zuzusenden. Ein Wartungs- bzw. Unterhaltungskonzept zur Pflege des Retentionsbodenfilters ist der Wasserbehörde vor Inbetriebnahme des Bodenfilters vorzulegen. Der Retentionsbodenfilter ist bei nachlassender Reinigungsleistung ggf. zu erneuern.

In Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde kann die Anzahl der jährlichen Kontrollen abhängig von der Reinigungsleistung reduziert werden.

Der Filter ist erstmalig, kurz nach der Anwuchsphase auf seine Durchlässigkeit zu prüfen und die Ergebnisse der Wasserbehörde (Bezirksamt Hamburg-Mitte, M/MR 131, Klosterwall 8, 20095 Hamburg) zu übermitteln. Alle fünf Jahre ist die Filterdurchlässigkeit zu kontrollieren.

Nach Bestandskraft dieses Beschlusses ist die Eintragung dieser wasserrechtlichen Erlaubnis ins Wasserbuch vorgesehen.

2.18.2.3 Weitere Einleitungen

Gemäß den §§ 8, 10, 13 und 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 31.07.2009 in Verbindung mit dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) vom 29.03.2005, in den zur Erlaubniserteilung jeweils gültigen Fassungen wird unter Vorbehalt weiterer Benutzungsbedingungen und Auflagen widerruflich erlaubt, die Notüberläufe der Mulden-Rigolen-Systeme im Zuge der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße an vorhandene Vorfluter anzuschließen.

Folgende Einleitungen über Notüberläufe der Entwässerungsrigolen und Einläufe von Drainageleitungen (Grundlage Unterlage 13.1 PÄ) werden in diesem Beschluss genehmigt:

- Entwässerungsabschnitt EA 1 von km 0+0.50 bis km0+979 (Unterlage 7 Plan 1 PÄ)

  Die Notüberläufe der Mulden/Rigolen 1 und 2 entwässern in die südliche Wilhelmsburger Wettern, die Mulden/Rigolen 3 bis 5 entwässern in vorhandene Bestandsgräben.

- Entwässerungsabschnitte EA2 von km 0+979 bis km 1+338 und EA3 km1+338-km 1+584 (Unterlage 7 Plan 1 und 2 PÄ)

  Die Notüberläufe der Mulden/Rigolen 6 bis 8 entwässern bei Station km +1+350 in die Kuckuckswettern.

- Entwässerungsabschnitt EA4 von km 1+584 bis km 1+933 (Unterlage 7 Blatt 2 PÄ)

  Die Notüberläufe der Mulden/Rigolen 9 Ost/9 West entwässern in Bestandsgräben auf der Parkanlage

- Entwässerungsabschnitt EA 5 von km 1+933 bis km 1+975 (Unterlage 7 Blatt 2+3)

  Die Notüberläufe der Mulden/Rigolen 10 bis 12 entwässern in Bestandsgräben bei Station km 2+030 auf der Parkanlage

- Entwässerungsabschnitte EA6 von km 1+975 bis km 2+740 und EA 7 von km 2+740 bis km 3+065 (Unterlage 7 Blatt 3 und 4 PÄ)

  Die Notüberläufe der Mulden/Rigolen 13 bis 22 entwässern in die Neuenfelder Wettern.

  Der Entwässerungsabschnitt EA 6 entwässert bei Station km 2+511 und der EA7 bei Station km 2+852 in die Neuenfelder Wettern.

- Entwässerungsabschnitt EA 11 von km 4+160 bis km 4+600

  Der Notüberlauf der Mulde/Rigole 29 wird über den Graben am Böschungsfuß an den Ernst-August-Kanal angeschlossen

  Die Entwässerung des Brückenbauwerkes über der Rubbertstraße und dem Ernst-August-Kanal wird in das Mulden-Rigolen-System an der Rubbertstraße eingeleitet

  Der nordwestliche Abschnitt des Entwässerungsabschnittes EA 11 wird über die Bestandsentwässerung am Honartsdeicher Weg geleitet.

Die Einleitungsstellen sind in geeigneter Weise z.B. mit Wasserbaupflaster (Naturstein oder Betonstein) gegen Erosion zu sichern z.B. durch Umpflasterung des Einlaufbereiches in die betroffenen Gewässer. Beginn und Abschluss der auszuführenden Bauarbeiten sowie der Benutzungsbeginn sind der Wasserbehörde (Bezirksamt Hamburg-Mitte, M/MR 131, Klosterwall 8, 20095 Hamburg) anzuzeigen. Nach Fertigstellung der baulichen Anlagen ist auf Grundlage eine Abnahme der Anlagen gemäß § 65 Abs. 2 HWaG bei der Wasserbehörde zu beantragen.

Der Fernstraßenbaulastträger hat die Mulden regelmäßig zu kontrollieren und anfallenden Unrat zu entfernen.

Um die Funktionsfähigkeit des Mulden/Rigolensystems zu gewährleisten, ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Bodenverdichtungen im Bereich der Mulden vermieden werden. Auftretende Verschlammungen und Ablagerungen im Mulden/Rigolensystem sind zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

Bei Havarien mit Austritt von Betriebsstoffen ist der betroffene Abschnitt des Mulden/Rigolensystems umgehend zu reinigen.

Nach Bestandskraft dieses Beschlusses ist die Eintragung dieser wasserrechtlichen Erlaubnis ins Wasserbuch vorgesehen.

2.18.3 Erlaubnis zum Gewässerausbau

Dieser Beschluss umfasst auch die Erlaubnis zum Ausbau der Wilhelmsburger Wettern, der Dränagegräben am nördlichen Trogportal und der Dränagegräben am Ernst-August-Kanal sowie der Drainagegräben auf dem IGS-Gelände westlich der neuen B 75 zwischen km 0+700 und km 1+400 entsprechend den festgestellten Unterlagen gemäß § 48 HWaG.

2.18.4 Nebenbestimmung zum Einbau von Recyclingmaterial

Für den Einbau von Recyclingmaterial ist das Merkblatt „Ermittlung des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg" mit Stand vom November 2010 zu beachten. (Gegenwärtig etwa einsehbar unter http://www.hamburg.de/contentblob/1029218/data/merkblatt-ersatzbaustoffe.pdf). Danach kann Recyclingmaterial nur mit einem Abstand von 1,50 m oberhalb des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes eingebaut werden.

2.18.5 Erlaubnisse und Bewilligungen für temporäre Maßnahmen

Bauzeitliche Grundwasserabsenkungen vor allem im Bereich der Trogstrecke werden dem Grunde nach zugelassen. Für die technische Ausgestaltung, Zeitpunkt und Umfang vorübergehender Grundwasserabsenkungen ist das Einvernehmen mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt – Schutz und Bewirtschaftung des Grundwassers – U12 zu stellen. Die Liste der Unterlagen, die dafür einzureichen sind, ist gegenwärtig unter folgendem Internet-Link zu finden: http://www.hamburg.de/vorueberg-grundwasserabsenkungen/

Soweit mit diesem Beschluss noch nicht erteilt, sind für temporäre Wasserhaltungen mit Einleitungen in Gewässer, temporäre Gewässerverrohrungen, Verfüllungen bzw. Anlagen am Gewässer (z.B. Spundwände) wasserrechtliche Erlaubnisse bzw. wasserrechtliche Genehmigungen zu beantragen, in der die Gewässerbenutzungen geregelt werden. Hierunter fallen z.B. Grenzwerte für Einleitungen zum Schutz der Wasserqualität, Ausbildung von Einleitstellen und weitere Details (z.B. einzusetzendes Bodenmaterial). Aussagefähige Unterlagen sind beim Bezirksamt Hamburg-Mitte (Wasserbehörde/MR 13) rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen.

2.19 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung

Mit diesem Beschluss wird die Genehmigung nach § 9 DSchG zum teilweisen Abbruch des Denkmals Nr. 28429 „Bahnbetriebswerk Hamburg-Wilhelmsburg <Betriebsgebäude (Werkhalle); Maschinenhaus>") erteilt. Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.2.9, S. 280 verwiesen.

2.20 Funktionskontrolle der Fledermauskästen

Die Funktionskontrolle der Fledermauskästen (Maßnahme 4.1A) hat innerhalb des Unterhaltungszeitraums jeweils einmal jährlich zu erfolgen hat. Zur Begründung wird auf S. 460 dieses Beschlusses hingewiesen.

2.21 Einbau eines Fahrzeugrückhaltesystems

Auf der Ostseite der neuen B 75 ist von Baukilometer 1+000 bis Baukilometer 2+800 parallel zu den Bahnanlagen ein Fahrzeugrückhaltesystem der Aufhaltestufe H4b gemäß Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) einzubauen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.14.1.6.7.3, S. 265 verwiesen.

2.22 Verkehrsfreigabe und Verkehrslärmschutz

Der Verkehr auf der neuen B 75 darf erst freigegeben werden, wenn auch die planfestgestellten notwendigen Lärmschutzmaßnahmen an der Straße funktionsfähig errichtet sind.

Des Weiteren haben die Vorhabensträger sicherzustellen, dass die planfestgestellten Lärmschutzanlagen dauerhaft die in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) vorausgesetzte lärmmindernde Wirkung besitzen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.13, S. 64 verwiesen.

2.23 Im Erörterungstermin gestellte Anträge

Soweit noch nicht beschieden, werden alle im Erörterungstermin gestellten Anträge abgelehnt.

3 Hinweise

3.1 Grunderwerbsverzeichnis

Die zahlenmäßigen Flächenangaben im Grunderwerbsverzeichnis sind nicht durch besondere Feldvermessungen ermittelt, sondern anhand der zeichnerischen Darstellungen der Grunderwerbspläne berechnet worden. Die bei diesem Berechnungsverfahren nicht zu vermeidenden Ungenauigkeiten bedingen, dass den Flächenangaben im Betroffenenverzeichnis nur orientierende Funktion zukommt. Maßgeblich sind demgegenüber die festgestellten zeichnerischen Darstellungen selbst.

3.2 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).

Eine Besonderheit gilt für Zulassungen, die aufgrund des zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses noch nicht ausreichend vorliegenden Detaillierungsgrades der Planung noch nicht abschließend beurteilt werden konnten, die jedoch keiner abschließenden Würdigung bedürfen, weil sie unter keinem Gesichtspunkt dem Vorhaben entgegenstehen können und deshalb keiner Einräumung eines Vorbehaltes bedürfen. Diese Zulassun-

gen werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach erteilt, bedürfen aber noch der späteren Ergänzung. Da diese Ergänzung nach Lage der Dinge jedoch nicht abwägungserheblich ist, wird sie durch die insoweit auch sachnähere Behörde vorgenommen, die nach Erlass des Planfeststellungsbeschluss und Erlöschen der Konzentrationswirkung (wieder) hierfür zuständig ist. Zweckmäßigerweise hat der Vorhabensträger demnach vor Baubeginn bei den zuständigen Stellen die ggf. noch erforderlichen Zulassungen zu beantragen. Dies betrifft u. a. wasserrechtliche und abwasserrechtliche Zulassungen und straßenverkehrsbehördliche Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs und auf Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalgeregelte Knoten sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen.

3.2.1 Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG

Das Amt für Natur- und Ressourcenschutz der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat das Einvernehmen nach § 8 HmbBNatSchAG am 29.05.2013 erteilt.

3.2.2 Entschädigungen

Die Entschädigung für eine unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, Entscheidungen über den Kaufpreis bei freihändigem Grunderwerb, Schadensersatz- und ähnliche Ansprüche sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, da der Planfeststellungsbeschluss nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend regelt, vgl. § 75 Abs. 1 Satz 2 HmbVwVfG.

Über die Enteignung und die Enteignungsentschädigung entscheidet ggf. die Enteignungsbehörde, sofern sich Betroffene und Vorhabensträger nicht einigen. Nach § 19 FStrG ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

Mit diesem Beschluss werden Ansprüche auf Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG dem Grunde nach festgestellt (Ziffer 2.1, S. 29 dieses Beschlusses). Im Übrigen enthält dieser Beschluss keine Festsetzungen öffentlich-rechtlicher Entschädigungsansprüche etwa nach § 74 Abs. 2 HmbVwVfG oder §§ 8a, 9 FStrG.

3.2.3 Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen, Fahrbahnmarkierungen, Verkehrszeichen

In den Plänen dargestellte Fahrbahnmarkierungen, Verkehrszeichen oder andere Regelungen auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung werden nicht festgestellt. Sie sind in den Planfeststellungsunterlagen als Beispiel dafür wiedergegeben, dass und wie die Verkehrsflüsse geleitet werden können. Andere Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen u.ä. sind denkbar. Darüber entscheidet aber nicht dieser Planfeststellungsbeschluss, sondern ggf. die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

3.3 Flächeninanspruchnahme

Eine - auch nur vorübergehende - Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Soweit zusätzliche Flächen beansprucht werden sollen, sind etwa dafür erforderliche Genehmigungen, Zustimmungen oder Einwilligungen gesondert einzuholen. Auch innerhalb der genehmigten Flächen ist die Inanspruchnahme auf das unbedingt Erforderliche zu begrenzen.

3.4 Kampfmittel

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

3.5 Kostentragung

Soweit dieser Planfeststellungsbeschluss keine ausdrücklichen Regelungen über die Kostentragung enthält, ist die Kostentragung (z. B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen) 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. Über Kostentragungspflichten entscheidet die Planfeststellungsbehörde nur, soweit das gesetzlich vorgesehen ist, etwa gemäß § 12 Abs. 4 FStrG. Im Übrigen ergeben sich die Kostentragungspflichten z. B. aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen, den Verträgen zwischen den Leitungsunternehmen und der Freien und Hansestadt Hamburg oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Daneben ergeben sich u. U. Kostenfolgen für die Vorhabensträger aus deren Zusagen.

3.6 Außerkrafttreten der Entscheidung

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 17 c Nr. 1 FStrG, § 18 c Nr. 1 AEG).

4 Begründung

4.1 Verfahren

4.1.1 Antrag und Auslegung

Die Planfeststellung gemäß §§ 17 FStrG, 18 AEG, 72 ff. HmbVwVfG erfolgt auf Antrag der Vorhabensträger vom 15. Februar 2011. Die Planunterlagen einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen sowie der Unterlagen zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken haben in der Zeit vom 17. Februar 2011 bis zum 16. März 2011 in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg und in den Räumen Krieterstraße 18, 21109 Hamburg zur Einsicht ausgelegen. Beide Auslegungsorte befinden sich im Bezirk Hamburg-Mitte. Auf die Auslegung war im Amtlichen Anzeiger Nr. 13 vom 15. Februar 2011 hingewiesen worden.

Wegen der beantragten Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 23 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im elektronischen Bundesanzeiger vom 15. Februar 2011 zur Stellungnahme bis zum 30. März 2011 aufgefordert. Stellungnahmen sind nicht eingegangen.

4.1.2 Einwendungsfrist

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnte bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei dem Bezirksamt Hamburg-Mitte, Rathaus Wilhelmsburg, Einwendungen gegen den Plan erheben. Diese Einwendungsfrist endete am 30. März 2011. Mit ihrem Ablauf sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung hingewiesen worden. Für Vereinigungen gilt dies entsprechend (vgl. hierzu auch §§ 73 Abs. 4, 5 HmbVwVfG, 17 a Nr. 3 FStrG, 18a Nr. 3 AEG)

4.1.3 Beteiligung der Betroffenen

Die nicht ortsansässigen und die ortsansässigen Grunderwerbsbetroffenen und Betreiber von Gleisanschlüssen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind gleichermaßen von der Auslegung der Planunterlagen gemäß §§ 17 a Nr. 4 FStrG, § 18a Nr. 4 AEG, 73 Abs. 5 Satz 3 HmbVwVfG benachrichtigt worden, obwohl das Verfahrensrecht die Bekanntgabe der Auslegung der Planunterlagen im Amtlichen Anzeiger im Hinblick auf die ortsansässigen Betroffenen insoweit genügen lässt. Im Hinblick auf die Schwierigkeit einer exakten Bestimmung des Betroffenenkreises ist dies auch zweckmäßig. Andererseits wiegt die Betroffenheit der Grundeigentümer und der Betreiber von Gleisanschlüssen aufgrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses aber besonders schwer, während gleichzeitig zumindest deren Kreis bestimmbar ist und ihre Ermittlung z.B. durch die grundbuchliche Eintragung in der Regel keine besonderen Schwierigkeiten aufweist. Aus diesen Gründen erschien es als angemessen, diese Grundeigentümer und die Betreiber von Gleisanschlüssen zusätzlich zur Bekanntgabe im Amtlichen Anzeiger unmittelbar schriftlich von der Auslegung der Planunterlagen zu unterrichten.

4.1.4 Beteiligung der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzvereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat unter dem 11.02.2011 die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und andere Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme ebenfalls bis zum 30.03.2011 aufgefordert. Mit gleichem Schreiben wurden die in Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen über das Vorhaben, die öffentliche Auslegung und das Datum des Ablaufs der Stellungnahmefrist unterrichtet, obwohl nach § 17 a Nr. 2 FStrG die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 S. 1 HmbVwVfG insoweit genügte.

4.1.5 Erörterungstermin

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind vom 23. bis 27.04.2012 erörtert worden. Der Erörterungstermin war zuvor im Amtlichen Anzeiger Nr. 27 vom 03.04.2012 bekanntgemacht sowie den Vorhabensträgern, den Behörden, den Trägern öffentlicher Belange, den Personen, die Einwendungen erhoben haben und den Vereinigungen, die fristgerecht Stellung genommen haben schriftlich bekannt gegeben worden.

Die Behörden, die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen haben zur Vorbereitung der Erörterung die Synopse mit den innerhalb des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und den Erwiderungen des Vorhabensträgers hierzu erhalten. Die Einwender haben zur Vorbereitung auf den Erörterungstermin die Erwiderungen des Vorhabensträgers auf ihre Einwendung erhalten.

4.1.6 Planänderungen

a) Die Vorhabensträger haben im Januar 2013 geänderte Planunterlagen eingereicht. Die Änderungen betreffen vor allem eine geänderte Führung des Vogelhüttendeichs, die Ausführung eines Regenrückhaltebeckens im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd, eine geänderte Straßenentwässerung im Bereich Rotenhäuser Straße, eine fledermausgerechte Beleuchtung unter der Brücke über den Ernst-August-Kanal, die verlegte Wilhelmsburger Wettern, die Straßenentwässerung der Kornweide, die Radwegführung im Bereich der Kornweide, die Rampen und Zubringer an der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße, Änderungen an Ver- und Entsorgungsleitungen, Anpassungen von Bahnanlagen auch in Bezug auf Rettungswege und eine Änderung des Landschaftspflegerischen Begleitplans, z.B. im Hinblick auf die Bilanzierung von Einzelbäumen und die eine neue Ausgleichsmaßnahme „Neue Höder Wettern". Daneben haben die Vorhabensträgerinnen eine überarbeitete Lärmtechnische Untersuchung sowie – für den Bereich Katenweg und Siebenbrüderweide – ein Verschattungsgutachten eingereicht.

Die Änderungen des Vorhabens lassen auch veränderte Schallauswirkungen an zahlreichen Immissionsorten erwarten. Die Vorhabensträgerinnen haben mitgeteilt, dass zwar nach wie vor der Schienen- und Straßenlärm gegenüber dem Zustand ohne das Bauvorhaben fast überall abnehmen werde. An einigen Immissionsorten falle diese Minderung jedoch geringer aus als im Zuge der bisherigen Planung. Insbesondere könnten deswegen bei einigen Immissionsorten, anders als bei der bisherigen Planung, die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung nicht mehr unterschritten werden. Bei anderen Immissionsorten könnten dagegen diese Grenzwerte erstmals eingehalten werden, so dass die bisher für diese Be-

troffenen vorgesehenen Erstattungsleistungen für Schallschutzaufwendungen am Gebäude nicht mehr vorgesehen seien.

Da es sich um die Änderung eines ausgelegten Planes handelte und dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden konnten, wurde den bekannten Betroffenen die Änderung mitgeteilt und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen gegeben; auch die Vereinigungen im Sinne der §§ 17a Nr. 2 FStrG, 18a Nr. 2 AEG wurden entsprechend beteiligt (§§ 73 Abs. 8 HmbVwVfG, 17a Nr. 6 FStrG). Um auch ggf. unbekannte erstmalig oder stärker als bisher Betroffene zu erreichen, erfolgte zusätzlich und über das in § 73 Abs. 8 HmbVwVfG, § 17a Nr. 6 FStrG vorgesehene Mitteilungsverfahren hinaus eine Benachrichtigung über die Planänderungen auch durch öffentliche Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger vom 15. Januar 2013.

b) Auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde haben die Vorhabensträger im April 2013 ergänzende Aussagen zur Schalltechnischen Untersuchung in Form einer überarbeiteten Untersuchung zugesandt. Unter anderem haben die Vorhabensträger nähere Erläuterungen zum sog. Vollschutz sowie ergänzende Berechnungen zu den Außenwohnbereichen und den Reflexionswirkungen von Gebäuden und Lärmschutzwänden vorgenommen. Dadurch errechneten sich an einigen Immissionsorten geringfügig veränderte Beurteilungspegel. Diese Änderungen beeinflussen in der Gesamtschau die Beurteilung nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht. An einigen Immissionsorten ändert sich dadurch aber die Einschätzung, ob Grenzwerte der 16. BImSchV knapp unter- oder überschritten werden. An diesen Immissionsorten ergeben sich dementsprechend auch Änderungen bei der Beurteilung, ob ein Anspruch auf Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen besteht oder nicht.

4.1.7 Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens

Für die Straßen- und Bahnbauvorhaben zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße war ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren nach § 78 HmbVwVfG in der Zuständigkeit der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation durchzuführen, weil bei der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mehrere selbständige Vorhaben zusammentreffen. Das sind einerseits die Verlegung des Gütergleises einschließlich der Anpassung der Leitungen und der Schaffung von Puffergleisen, andererseits der Bau der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße und schließlich der für beide Maßnahmen wirksame Lärmschutz.

Dabei könnte die Anpassung der Bahnanlagen als notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 VwVfG angesehen werden, weil sie ihren Sinn nur in der Flächenfreimachung für die Fernstraße hat. Die Anpassung ist aber dennoch keine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 VwVfG, weil sie ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraussetzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 - 4 C 54/84). Die Anpassung der Bahnanlagen erfordert ein eigenes Planungskonzept, weil der aktuelle und künftige Eisenbahnverkehr auch im Hinblick auf den Flächenbedarf auf dieser Strecke zu berücksichtigen ist. Ein über den Normalfall deutlich hinausgehender planerischer Koordinierungsbedarf, der ein einheitliches Planfeststellungsverfahren nach § 78 I VwVfG erfordert, kann auch dann vorliegen, wenn sich in einem Bündelungsabschnitt die Trassen der geplanten Verkehrsbauten nicht überschneiden oder kreuzen (BVerwG, Urteil vom 27.11.1996 - 11 A 99/95). Das liegt hier auch noch an der erforderlichen Koordination der Lärmschutzmaßnahmen mit dem Ziel einer möglichst großen Synergie.

Das Bundesverwaltungsgericht sieht die Überschneidung und Kreuzung verschiedener Trassen sowie auch deren enge Parallelführung als „Musterbeispiele" für die Notwendigkeit einer einheitlichen Zulassungsentscheidung an (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996 - 11 A 86/95, BVerwGE 101, 73). Es betont dabei, dass der Grundsatz der Einheitlichkeit der Planungsentscheidung, der in § 78 I VwVfG Ausdruck gefunden hat, von der Rechtsprechung seit jeher als Ausfluss des planerischen Gebots der Konfliktbewältigung betrachtet worden sei, das wiederum aus dem Abwägungsgebot abzuleiten sei. Die Überschneidung und Parallelführung mehrerer Verkehrswege eigne sich unter diesem Aspekt geradezu als Musterbeispiel dafür, dass durch eine Häufung von Verflechtungen auf verhältnismäßig engem Raum zwecks Bewältigung der vielfältigen Konflikte eine Koordinierung der Vorhaben erforderlich werde, die nicht mehr durch bloße gegenseitige Rücksichtnahme und Abstimmung der Vorhabensträger geleistet werden könne. In einer derartigen Situation sei ein "Wettlauf der Zulassungsbehörden" untragbar. Erst recht wären divergierende Entscheidungen einer vernünftigen Lösung der von der Planung aufgeworfenen Konflikte abträglich. Dem erhöhten planerischen Koordinierungsbedarf müsse deswegen durch eine einheitliche Zulassungsentscheidung Rechnung getragen werden. Die Kompetenzfrage dürfe sich nicht als Schranke für eine in jeder Hinsicht optimale Planung erweisen.

Zuständigkeiten und Verfahren richten sich nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Das ist die Fernstraße, weil sie das deutlich raumgreifendere, mit deutlich mehr Auswirkungen behaftete Vorhaben ist. Demgegenüber können die Bahnmaßnahmen räumlich begrenzter auf vorhandenem Bahngelände ohne unmittelbare verkehrliche Auswirkungen und mit nur geringfügigen Umweltauswirkungen verwirklicht werden.

Demzufolge ist das gemeinsame Planfeststellungsverfahren von der Freien und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation nach den Verfahrensregelungen des FStrG und des HmbVwVfG zu führen. Das ist dem Eisenbahn-Bundesamt auch vor Einleitung des Verfahrens mitgeteilt worden; das Eisenbahn-Bundesamt hat insoweit keine Bedenken geäußert und wurde fortlaufend beteiligt.

4.1.8 Zulässigkeit der Freistellungsentscheidung

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße erfordert die Beseitigung betriebsnotwendiger Bahnanlagen im westlichen Teil der zweckgebundenen Bahnflächen, den Ersatz dieser Bahnanlagen weiter östlich, den Umbau des Güterbahnhofs mit Reduktion auf wenige Puffer- bzw. Dispositionsgleise und den Bau der Fernstraße teilweise auf den zurzeit zweckgebundenen Flächen. In den Änderungen an den Streckengleisen liegt keine Stilllegung im Sinne des § 11 AEG, weil die Kapazität der Strecke nicht gemindert wird. Auch der Betrieb des Bahnhofs wird durch dessen Umbau nicht dauernd eingestellt.

Die eisenbahnrechtliche Zweckbindung steht dem vorliegenden Vorhaben nicht entgegen, insbesondere stellt es kein Planfeststellungshindernis dar. Die Planfeststellungsbehörde ist nämlich vorliegend auch „zuständige Planfeststellungsbehörde" im Sinne von § 23 Abs. 1 AEG. Welche Behörde insoweit zuständig ist, bestimmt sich nach den Regelungen über das Planfeststellungsverfahren in §§ 72 ff. VwVfG und den jeweiligen Fachgesetzen. Da ein gemeinsames fernstraßenrechtliches und eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 VwVfG stattfindet (siehe dazu bereits die Erläuterungen unter Ziffer 4.1.7, S. 48

dieses Beschlusses), ist die Planfeststellungsbehörde also auch berufen, die Entscheidung über die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken zu treffen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass selbst eine Planfeststellungsbehörde, die über ein (primär) fernstraßenrechtliches Vorhaben zu entscheiden hat, dazu befugt sein kann, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken auszusprechen. Die Freistellung kann nämlich zu den für das Straßenvorhaben notwendigen Entscheidungen gehören und somit von der Konzentrationswirkung erfasst sein. Das ist auch gängige Praxis z.B. bei der Planfeststellung von Kreuzungen zwischen Straßen und Schienenwegen. Die Entscheidung über die Freistellung ist nicht anders zu handhaben als andere Entscheidungen, die im Rahmen der (fernstraßenrechtlichen) Planfeststellung für eine Inanspruchnahme der erforderlichen Flächen oder sonstigen Rechte (z.B. Eigentums-, Naturschutz- oder Planungsrechte) zu treffen sind.

Die Entscheidungen über die erforderlichen Straßen- und Bahnbaumaßnahmen und die Freistellung nach § 23 AEG können auch zeitgleich mit diesem Planfeststellungsbeschluss getroffen werden. Insbesondere ist die Rechtssicherheit im Hinblick auf die Frage gewahrt, ob und wann die Flächen der gemeindlichen Planungshoheit unterliegen. Denn der eisenbahnrechtliche Fachplanungsvorbehalt wird vorliegend nahtlos durch einen fernstraßenrechtlichen Fachplanungsvorbehalt abgelöst, so dass die betreffenden Flächen zu keinem Zeitpunkt in die unbeschränkte Planungshoheit der Gemeinde zurückfallen. Davon ausgenommen sind einige wenige Flächen auf der Westseite der neuen B 75. Aber auch insoweit ist mit dem Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe hinreichend klar bestimmt, ab wann diese Flächen der gemeindlichen Planungshoheit unterliegen. Die Verkehrsfreigabe auf der Fernstraße erfolgt zwar deutlich nach der Räumung von betriebsnotwendigen Bahnbetriebsanlagen, ist aber einerseits ein eindeutig bestimmbarer und beschreibbarer Zeitpunkt und lässt andererseits keine Zweifel daran, dass auf den Flächen keinerlei Bahnbetriebsanlagen (Gleise oder Leitungen o.ä.) mehr vorhanden sind. Außerdem gibt es kein Gebot, die Freistellung möglichst frühzeitig zu erklären.**Planungsziel und wesentliche Planungsmerkmale**

Die Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) ist eine anbaufreie Fernstraße in der Baulast des Bundes. Das Gleiche gilt für die Teile der Autobahnen A 253 und A 252, die durch diesen Beschluss zu Bundesstraßen umgestuft werden, aber in der Baulast des Bundes bleiben. Die Verbindung A 253 - B 4/75 - A 252 weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf und ist neben der Autobahn A 7 im Westen und den Autobahnen A 1 und A 255 im Osten eine von drei wichtigen Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung im Süden von Hamburg. Der Stadtteil Wilhelmsburg ist an die B 4/75 über die Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg und HH-Wilhelmsburg-Süd angebunden.

Die vorhandene B 4/75 einschließlich aller ihrer Bauwerke ist dringend instandsetzungsbedürftig. Der Unterbau der Bundesstraße weist deutliche Tragfähigkeitsdefizite auf. Bei einer Gesamtbreite von 14 m, zwei Fahrstreifen pro Richtung und fehlenden Standspuren ist zudem derzeit kein verkehrssicherer Zustand vorhanden.

Entlang der Wilhelmsburger Reichsstraße befinden sich bislang keine Lärmschutzanlagen. Darüber hinaus zerschneidet die B 4/75 im Bereich zwischen den Anschlussstellen HH-Hamburg-Wilhelmsburg und HH-Wilhelmsburg-Süd derzeit Park-, Kleingarten- und andere Grünflächen.

Ebenfalls in Nord-Süd-Richtung und in einem Abstand von maximal 500 Metern von der Wilhelmsburger Reichsstraße verlaufen Gleisanlagen der Eisenbahn-Vorhabensträgerin. Es handelt sich um acht durchgehende Gleise (Fern-, Güterzug- und S-Bahn-Gleise) samt

dazugehörigen Abstellgleisen. Obwohl sich östlich der Bahntrasse nahezu durchgehend Wohnbebauung befindet, gibt es entlang der Bahnanlagen ebenfalls kaum (ausreichende) Anlagen des aktiven Lärmschutzes.

Zwischen der bisherigen B 4/75 und dem Bahnbereich haben über viele Jahrzehnte hinweg kaum städtebauliche Entwicklungsprozesse stattfinden können. Auf diese Weise sind die Bereiche, in denen sich Wohnbebauung, soziale Einrichtungen sowie Freizeitangebote befinden, räumlich deutlich voneinander getrennt.

Für beide Verkehrswege, die Wilhelmsburger Reichsstraße und die Gleise, ist für den Zeitraum bis 2025 aus unterschiedlichen Gründen ein steigendes Verkehrsaufkommen prognostiziert worden.

Aus den vorgenannten Gründen soll die Wilhelmsburger Reichsstraße zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder auf einer Länge von ca. 4,6 km an die östlich gelegenen Bahnanlagen verlegt werden. Bei Bau-km 3+300 soll eine neue Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg-Mitte entstehen. Sie schließt künftig an die Rotenhäuser Straße an, die bis zum Knotenpunkt Rotenhäuser Straße / Dratelnstraße / Rubbertstraße ausgebaut wird. Die neue B 75 wird unter Berücksichtigung des gegenwärtigen und künftigen Verkehrsaufkommens mit zwei Fahrstreifen und jeweils einem Standstreifen pro Richtung sowie mit einer Regelbreite von 28 m ausgebaut.

Die Flächen, auf denen die neue Bundesstraße B 75 künftig geführt werden soll, werden zurzeit größtenteils noch durch Eisenbahnbetriebsanlagen in Anspruch genommen. Aus diesem Grund müssen insbesondere ein Güterzuggleis in östliche Richtung umverlegt sowie nicht mehr benötigte Bahnbetriebsanlagen (ohne Kapazitätsverlust für den Streckenverkehr) freigestellt und zurückgebaut werden.

An Straße und Gleisen sind Lärmschutzwände geplant, die eine Gesamtlänge von ca. 15 km und eine Höhe von überwiegend 4 m oder höher aufweisen. Damit werden die verkehrsbedingten (Gesamt-)Lärmbelastungen in Wilhelmsburg deutlich reduziert.

Mit einer Verlegung sollen zugleich die aktuell vorhandenen, sowohl städtebaulichen als auch umweltbezogenen Zerschneidungswirkungen im Stadtteil Wilhelmsburg aufgehoben werden. Für den Bereich der bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße sowie das Gebiet zwischen alter und neuer Reichsstraße entstehen so günstigere städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten. Die bislang zerteilten Grünflächen zwischen den Anschlussstellen Hamburg-Wilhelmsburg und HH-Wilhelmsburg-Süd können zu einem einheitlichen „Inselpark" zusammengeführt werden.

4.3 Planrechtfertigung

Eine hoheitliche Fachplanung trägt ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes und vor dem Hintergrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§§ 19 FStrG, 22 AEG), objektiv erforderlich sein. Diese Voraussetzung ist nicht erst bei einer unabweislichen Notwendigkeit erfüllt, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist.

Das ist hier sowohl für das Schienenbauvorhaben wie auch für das Straßenbauvorhaben der Fall. Dabei entwickelt das Schienenbauvorhaben vordergründig betrachtet keine Vorteile für den Schienenverkehr, weil die vorgesehenen Maßnahmen nur das Ziel verfolgen, bereits

vorhandene Verkehrsqualitäten auf weniger Fläche zu verwirklichen, um die frei werdenden Flächen für den Straßenbau nutzen zu können.

Das AEG dient u.a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene. Das bedeutet aber nicht, dass die Planrechtfertigung für ein Schienenbauvorhaben nur dann vorliegt, wenn die Sicherheit erhöht wird oder das Verkehrsangebot verbessert wird. Es genügt den Anforderungen an die Planrechtfertigung jedenfalls auch, wenn bei Beibehaltung vorhandener Verkehrsqualitäten andere sinnvolle Ziele verfolgt werden (vergl. VGH Mannheim, Urteil vom 6. April 2006 - 5 S 847/05 – juris).

So liegt die Sache hier, weil die Bahnbaumaßnahme die Verkehrsqualitäten und die Sicherheit nicht beschränkt, aber in erheblichem Umfang Flächen freimacht. Immerhin wird mit diesem Beschluss eine Fläche von knapp 15 Hektar von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt, ohne dass die Ziele des AEG beeinträchtigt wären. Auch darin liegt eine Optimierung, die den Zielen des AEG entspricht. Hinzu kommt der Schutz vor Bahnlärm, der durch die vorgesehenen Lärmschutzwände erzielt wird.

Ähnliches gilt für das Straßenbauvorhaben, mit dem aber neben städtebaulichen Vorteilen und Immissionsschutzvorteilen auch originäre Ziele des FStrG verfolgt werden. Nach § 3 Abs. 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Es entspricht also in vollem Umfang der Zielsetzung des FStrG, die Sicherheit und Leichtigkeit des weiträumigen Verkehrs durch Verwendung eines ausreichenden Straßenquerschnitts zu verbessern und dabei gleichzeitig sonstige öffentliche Belange, wie z.B. die städtebauliche Entwicklung oder den Immissionsschutz, zu fördern.

Dies allein bedeutet noch nicht, dass damit bereits über die Planfeststellung positiv entschieden wäre. Diese Prüfung ist Gegenstand der sich an die Frage der Planrechtfertigung anschließenden Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde. Dementsprechend werden in diesem Planfeststellungsbeschluss den für das Vorhaben sprechenden Argumenten die dem Vorhaben entgegenstehenden Rechte und Belange sowie dessen Umweltauswirkungen gegenübergestellt.

Die Finanzierung des Vorhabens gehört demgegenüber nicht zu den Abwägungsgegenständen. So ist die Art der Finanzierung eines Fernstraßenbaus weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die Finanzierung einer Bundesfernstraße ist ihrer Art nach eine finanz- und haushaltspolitische Entscheidung, die haushaltsrechtlichen Bindungen unterliegt. Der sachliche Geltungsbereich und der Adressatenkreis der haushaltsrechtlichen Normen sind begrenzt. Das Haushaltsrecht begründet vornehmlich organschaftliche Bindungen für die mit der Haushalts- und Wirtschaftsführung sowie ihrer Kontrolle befassten Organe und Behörden des Staates. Es entfaltet keine materiell rechtliche Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger. Das gilt auch für das Verhältnis zwischen Haushaltsrecht und straßenrechtlicher Fachplanung. Das planungsrechtliche Abwägungsgebot soll die Zielkonflikte, die die Planung eines bodenbeanspruchenden Infrastrukturvorhabens auslöst, einer kompromisshaften, interessenausgleichenden Lösung zuführen. Diese Planungsaufgabe beschränkt den Kreis der abwä-

gungsbeachtlichen Belange. § 17 Satz 2 FStrG bringt dies mit den Worten zum Ausdruck, dass bei der Planfeststellung "die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange" im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen seien. Von dem Vorhaben "berührt" werden vor allem die Belange, die inhaltlich einen bodenrechtlichen Bezug aufweisen. Die öffentlichen und privaten Belange, die "nach Lage der Dinge" - d.h. nach den tatsächlichen Verhältnissen - in die Abwägung einzustellen sind, ergeben sich aus den Lebenssachverhalten, auf die die Planung trifft. Haushaltsrechtliche Gesichtspunkte, die die Art und Weise der Vorhabenfinanzierung betreffen, fallen darunter nicht. Der Planfeststellungsbeschluss regelt daher nicht, auf welche Weise ein Straßenbauvorhaben zu finanzieren ist (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, 4 A 12/98; im Ergebnis ebenso BVerwG, Beschluss vom 26. März 1998, 11 B 27.97 -; BayVGH, DVBl 1997, 842, 845; BVerfG, Beschluss vom 08. Juni 1998, NVWZ 1998, 1060, 1061).

Anders wäre dies lediglich zu beurteilen, wenn offensichtlich wäre, dass die Realisierung aus finanziellen Gründen ausgeschlossen wäre. Dann fehlte dem Vorhaben die Planrechtfertigung, vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, Az. 4 A 12.98. Hierzu darf jedoch im Zeitpunkt der Planfeststellung lediglich nicht ausgeschlossen sein, dass das planfestgestellte Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung nur zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden. Dafür gibt es jedoch keine Anhaltspunkte.

Die Frage der Finanzierung kann darüber hinaus im Rahmen der Abwägung eine Rolle spielen, etwa im Rahmen der Alternativenprüfung oder wenn erkennbar ist, dass das Vorhaben oder Teile davon so teuer sind, dass ein Missverhältnis zu den damit erzielten Vorteilen entsteht.

4.4 Prognosezeitraum

Der Planung für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße liegen Verkehrsprognosen mit einem Prognosehorizont bis 2025 zugrunde. Die Prognose wird für die Beurteilung der Planrechtfertigung und der verkehrlichen Auswirkungen des Fernstraßenvorhabens ebenso herangezogen wie für die Beurteilung seiner Umweltauswirkungen insbesondere durch Schall- und Luftschadstoffimmissionen. Auch für den Schienenverkehr wurde ein Prognosezeitraum bis 2025 zugrunde gelegt (vgl. S. 23 der Unterlage 11).

Das entspricht einem Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren, wie er bei Straßenbauvorhaben in der Praxis in der Regel angesetzt wird und vom BVerwG als regelmäßig angemessen anerkannt ist (vgl. BVerwG vom 07.03.2007, Az. 9 C 2/06). Das ist ausreichend und beruht auf der Erwägung, dass bei längeren Zeiträumen eine hinreichend zuverlässige Aussage über die künftige Entwicklung der Verkehrszahlen nicht getroffen werden kann. Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, bergen in hohem Maße die Gefahr fehlzuschlagen (vgl. VG Augsburg vom 13.01.2010, Az. Au 6 K 08.1659).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommt es für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses maßgeblich auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt des Erlasses des Beschlusses an. Für die rechtliche Beurteilung des Prognosehorizonts gilt insoweit nichts anderes (vgl. auch BVerwG vom 21.3.1996, Az. 4 A 10.95). Denn selbst unter Zugrundelegung einer großzügigen Prognosefrist ist nicht auszuschließen, dass die Inbetriebnahme aufgrund von Rechtsschutzverfahren und einer entsprechenden Bauzeit außerhalb des Prognosehorizonts liegt. Sollte sich bei späterer

Inbetriebnahme herausstellen, dass die Prognose unzutreffend war, kann dem im Wege nachträglicher Schutzauflagen nach § 75 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG angemessen begegnet werden (vgl. BVerwG vom 25.5.2005, Az. 9 B 41/04). Etwas anderes würde nur gelten, wenn im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bereits erkennbar ist, dass das Vorhaben bei Eintritt des Prognosehorizonts noch nicht fertig gestellt und in Betrieb genommen sein wird (vgl. VG Augsburg vom 13.01.2010, Az. Au 6 K 08.1659). Hierfür gibt es im vorliegenden Verfahren keine Anhaltspunkte.

Im Hinblick auf die Verkehrsprognose ist die Zeit bis 2025 auch vorliegend ein angemessener Prognosezeitraum, da er eine realistische Abschätzung der Verkehrsentwicklung und damit zugleich die Abwägung zur Planrechtfertigung ermöglicht. Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses besteht noch ein Prognosezeitraum von 12 Jahren. Dies sollte genügen, dass die Verkehrsfreigabe innerhalb des Prognosezeitraums erfolgen kann.

4.5 Alternativenprüfung

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

Nach der Rechtsprechung (z.B. VGH Mannheim, Urteil v. 04.07.1991, 5 S 84/89) reicht es für die Variantenprüfung aus, wenn neben der zur Planfeststellung beantragten Trasse noch diejenigen Trassen untersucht werden, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten oder aber im Planfeststellungsverfahren vorgeschlagen worden sind und ernsthaft in Betracht kommen.

Beides trifft auf den Ausbau im Bestand zu. Das BVerwG geht in seinem Beschluss vom 24.01.2012 (Aktenzeichen: 7 VR 13/11, 7 VR 13/11 (7 A 22/11)) davon aus, dass der Ausbau einer bestehenden Strecke gegenüber einer Neutrassierung spezifische Vorteile aufweist, sich also quasi von selbst anbietet. In seinem Urteil vom 05.03.1997 (Az.: 11 A 25/95) führt es weiterhin aus, dass gegen eine Neutrassierung sachlich nachvollziehbare Gründe sprechen können. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die Landschaft im Verlauf der alten Trasse bereits durch diese vorgeprägt sei und dass die Schutzwürdigkeit und Schutzfähigkeit der dortigen Wohngebiete durch die dort bestehende Geräusch- und Erschütterungsvorbelastung infolge der vorhandenen Bahnstrecke wesentlich gemindert seien, während alternative Linienführungen zu neuen Landschaftszerschneidungen führten.

Zu vergleichen sind dabei hier nur die beantragte Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, die den Umbau und Lärmschutz an Bahnanlagen beinhaltet, mit dem Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße im Bestand, d.h. auf der bisherigen Trasse. Ein Vergleich mit der so genannten „Nullvariante", also der Beibehaltung des Status quo, ist an dieser Stelle nicht angezeigt, weil die Nullvariante die mit der Verlegung verfolgten Ziele ganz offensichtlich nicht erreichen kann und daher keine „Alternative" darstellt.

Prämisse der beiden zu prüfenden Alternativen ist, dass die überörtliche Verkehrsleistung und die Verkehrsqualität sowie die Bewältigung des Instandsetzungsrückstandes bei beiden Alternativen identisch zu beurteilen sind, weil jeweils ein zumindest vergleichbarer Quer-

schnitt im Neubau anzunehmen ist. Ansonsten wären die Alternativen nicht als etwa gleich geeignet zur Bewältigung der fernstraßenrechtlichen Aufgabenstellung anzusehen.

Unter diesen Prämissen hat die Alternative „Verlegung" Nachteile gegenüber dem Ausbau im Bestand wegen der starken **verkehrlichen Auswirkungen** im Bereich der Rotenhäuser Straße. Die „Verlegung" hat hingegen Vorteile im Hinblick für die Aufhebung **städtebaulicher Trennwirkungen** (weil die neue B 75 unmittelbar neben den Bahnanlagen vorwiegend auf ehemaligen Bahnflächen errichtet wird und die alte Wilhelmsburger Reichsstraße für die Stadtentwicklung zur Verfügung steht), den **Lärm** (weil das Vorhaben im Falle einer Verlegung der B 4/75 immissionsschutzrechtlich als Neubau nach strengeren Maßstäben beurteilt wird, als wesentliche Änderungen, weil die Lärmquellen gebündelt werden und weil der Bahnlärm immissionsschutzrechtlich berücksichtigt wird), den **Flächenverbrauch** (weil die Arrondierung der Bahnflächen dazu führt, dass per Saldo weniger Flächen als zuvor für Verkehrsanlagen benötigt werden) und die **bauzeitlichen Auswirkungen** (weil der Bau der verlegten B 75 im Unterschied zu einem Ausbau im Bestand nicht zu bauzeitlichen Verkehrsbeeinträchtigungen auf der noch vorhandenen bisherigen B 4/75 führt).

Im Hinblick auf die **Umweltauswirkungen** enthält die UVS (S. 124 ff) einen umfangreichen und nachvollziehbaren Variantenvergleich, der mit dem Ergebnis endet, dass die Verlegung gegenüber dem Ausbau im Bestand vorzugswürdig ist. Der Ausbau im Bestand hätte allerdings Vorzüge im Hinblick auf den Arten- und Biotopschutz.

Die Planfeststellungsbehörde geht nach alledem aber davon aus, dass die Verlegung deutliche Vorteile gegenüber einem Ausbau im Bestand hat. Insofern schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Einschätzung in der Umweltverträglichkeitsstudie (S. 144) an. Dort heißt es:

> „Der Ausbau (...) hätte im Vergleich zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße folgende schalltechnische Nachteile für die angrenzenden Gebiete:
>
> • weiterhin deutliche Verlärmung der westlich der bestehenden Wilhelmsburger Reichsstraße gelegenen Wohn- und Kleingartengebiete,
>
> • weiterhin Verlärmung des igs Hamburg 2013 Geländes sowohl von westlicher Seite als auch von östlicher Seite,
>
> • weiterhin Verlärmung des Gewerbeschulzentrums Dratelnstraße sowohl von westlicher Seite als auch von östlicher Seite.
>
> Insgesamt würde durch einen Ausbau der Lärmkorridor, also die verlärmte Fläche, deutlich größer sein bzw. bleiben, als dies bei der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und der damit verbundenen Bündelung der Emissionen Straße und Schiene der Fall wäre. Nur durch die Verlegung der Straße können in Wilhelmsburg neue Bereiche geschaffen werden, die nur noch einer geringen Verlärmung ausgesetzt sind. Bei einem Ausbau wären diese Entwicklungsmöglichkeiten nicht gegeben. Aus schalltechnischer Sicht ist die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße - verbunden mit den vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen - sehr deutlich dem Ausbau der bestehenden Wilhelmsburger Reichsstraße vorzuziehen."

Zur Luftschadstoffsituation erläutert die Umweltverträglichkeitsstudie (S. 147), dass beim Ausbau im Bestand bezüglich der Grenzwertüberschreitungen keine grundsätzlich anderen

Ergebnisse als bei der Verlegung zu erwarten seien. Jedoch bleibe mit der Straße innerhalb des Wilhelmsburger Parks eine erhebliche Emissionsquelle bestehen, was unter Vorsorgegesichtspunkten trotz Einhaltung von Grenzwerten als nachteilig bezüglich der Erholungsfunktionen und des Schutzes der menschlichen Gesundheit beurteilt werden müsse. Hier führt der Ausbau im Bestand also zu Nachteilen.

Bei den Umweltauswirkungen ist auch zu berücksichtigen, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft im Falle der „Verlegung" größtenteils ortsnah auf der Alttrasse ausgleichen werden können. Ähnliche Vorteile zeigen sich bei einem Ausbau im Bestand nicht in gleicher Weise, weil dazu Bahnanlagen und -grundstücke in Anspruch genommen werden müssten, die aber voraussichtlich „nur" für Ausgleichsmaßnahmen nicht zur Verfügung stehen. Die Verlegung bringt gleichsam ihre eigenen Ausgleichsflächen mit, während der Ausbau im Bestand das nicht täte.

Deshalb zeigt sich auch, dass die zusätzliche Versiegelung durch die Verlegung sich in überschaubarem Rahmen hält, weil die Alttrasse gleichzeitig in größerem Umfang als Ausgleichsmaßnahme dient.

Die Verlegung beseitigt allerdings auf größerer Fläche etwa vorhandene Lebensräume, als dies ein Ausbau im Bestand täte. Die UVS legt nachvollziehbar nahe, dass der Ausbau im Bestand zwar eine größere Schonung für Biotope und geschützte Arten mit sich bringen würde, dass diesen Vorteilen aber auch Nachteile gegenüber stehen, die den Ausbau im Bestand jedenfalls nicht als vorzugswürdig erscheinen lassen.

In der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung (Unterlage 12.5) wird auch die Frage nach einer „zumutbaren Alternative" plausibel so beantwortet, dass der Ausbau im Bestand keine zumutbare Alternative darstellt.

Insgesamt bewertet die UVS, die einen hinreichend detaillierten Vergleich der beiden Varianten anstellt, die Variantenwahl wie folgt (S. 223):

> „Als Ergebnis der umweltfachlichen Auswirkungsprognose und des darauf aufbauenden Vergleichs einer Verlegung der B 4/75 mit einem Ausbau der B 4/75 in vorhandener Lage wird aus Umweltsicht insgesamt ein Ausbau ungünstiger eingestuft als eine Verlegung. Ausschlaggebend sind insbesondere die sehr deutlichen Vorteile einer Verlegung bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit, denen im Rahmen der Abwägung aufgrund der städtischen Prägung des Planungsraumes und der hohen Bevölkerungsdichte eine besondere Bedeutung beigemessen wird. Gewichtige Gründe für eine Verlegung sind insbesondere die Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Wilhelmsburg sowie die äußerst positiven Entlastungswirkungen für den Wilhelmsburger Park und die ‚Neue Wilhelmsburger Mitte', die bei einer Verlegung in Verbindung mit dem Rückbau der alten B 4/75 entstehen. Auch bezüglich der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wird ein Ausbau insgesamt als ungünstiger eingestuft. Dies hängt ebenfalls mit den Entlastungswirkungen zusammen, die mit einer Bündelung von Bahn und Straße und einem Rückbau der B 4/75 in diesem Fall erreicht werden können. Die B 4/75 stellt in der vorhandenen Lage eine erhebliche Vorbelastung und Beeinträchtigung von Tierlebensräumen, Biotopen und Funktionsbeziehungen im Wilhelmsburger Park und den Grünanlagen parallel zur Rathauswettern dar. Die B 4/75 zerschneidet derzeit sehr hochwertige Tierlebensräume und führt dadurch neben den Lebens-

raumbeeinträchtigungen auch zu hohen Kollisionsrisiken und Barrierewirkungen für einzelne Arten (z.B. Amphibienarten)."

Wie bereits angesprochen, verbleiben als Nachteile die durch die neue Anschlussstelle Rotenhäuser Straße verursachten Problemstellungen, die jedoch nach derzeitigem Stand der Dinge zu bewältigen sind und - vorbehaltlich näherer Prüfung - voraussichtlich nicht ein Gewicht erreichen, das die mit der Verlegung verbundenen Vorteile zunichtemachte.

Die Frage der **Kosten** spielt in der Alternativenprüfung regelmäßig nur dann eine Rolle, wenn der Vorhabensträger Kosteneinsparungen für die von ihm gewählte Alternative anführt, nicht jedoch, wenn er freiwillig höhere Kosten übernimmt, um weitere Vorteile zu erzielen. Schon aus diesem Grund können Kostenerwägungen nicht gegen die beantragte Alternative ins Feld geführt werden.

Abseits davon ist auch nicht erkennbar, warum ein Ausbau im Bestand mit Ausnahme der Kosten für die Bahnmaßnahmen einschließlich der Lärmschutzmaßnahmen auf Bahngelände kostengünstiger sein sollte, als die Verlegung. Daher kann vereinfacht davon ausgegangen werden, dass die Mehrkosten der „Verlegung" nicht nachteilig in die Abwägung einfließen müssen, weil diesen Mehrkosten entsprechende Vorteile im Hinblick auf Flächenverbrauch und Lärmschutz gegenüberstehen.

Im Hinblick auf die Eingriffe in das **Eigentumsgrundrecht** gilt:

Unklar ist, welche Grunderwerbserfordernisse ein Ausbau im Bestand mit sich bringen würde. Dabei ist aber zu bemerken, dass die Alttrasse auf einer Breite zwischen ca. 40 und ca. 60 m bereits jetzt im Eigentum des Bundes steht und in sehr weiten Teilen unmittelbar an Grundstücke der FHH angrenzt, die als Wege, Erholungsanlagen oder Kleingärten genutzt werden. Das könnte dafür sprechen, dass der Ausbau im Bestand mit wenig Grunderwerb von Privaten möglich ist. Allerdings gilt das ähnlich auch für die Verlegung, weil hier in großem Umfang Bahngelände und städtische Grundstücke in Anspruch genommen werden. Allein in Höhe der Rotenhäuser Straße und des Vogelhüttendeichs werden private Grundstücke in Anspruch genommen. Die betroffenen Grundstückseigentümer halten die Eingriffe augenscheinlich nicht für derart gravierend, dass diese nicht gegen Entschädigung hinnehmbar sein könnten. Einige Eigentümer haben ihre Grundstücke bzw. Teile davon bereits freihändig zugunsten des Vorhabens verkauft. Daher stellen sich der Ausbau im Bestand und die Verlegung zurzeit im Hinblick auf die Grunderwerbsfragen ähnlich konfliktarm dar.

Schließlich ist noch unbekannt, welche weiteren Vor- oder Nachteile ein Ausbau im Bestand haben könnte. So ist nicht ausgeschlossen, dass die bauzeitliche oder dauerhafte Flächeninanspruchnahme für eine breitere Trasse auch zu aufwändigen und ggf. nachteiligen Neuordnungen anderer öffentlicher Flächen, etwa der auf relativ großer Länge parallel geführten Wege oder der Kleingartennutzungen führen könnte.

In der Diskussion ist auch, ob die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße nicht mit einem **geringeren Querschnitt als 28** m ausgestattet werden könnte oder müsste. Als Vorteile eines schmaleren Querschnitts führt das „Gutachten Wilhelmsburger Reichsstraße" (Knoflacher, Frey, Schumich, Januar 2013) ins Feld:

1. Geschwindigkeitsdämpfung durch angemessene Breite
2. Geringer Flächenverbrauch und –versiegelung
3. Mehr Gestaltungsmöglichkeiten (Begrünung)
4. Keine Erweiterung der Folgen gegenüber dem Bestand
5. Geringerer Erhaltungsaufwand
6. Widerspruchsfreiheit zwischen Tempolimits und Trassierungselementen
7. Charakteristik der Wilhelmsburger Reichsstraße geht nicht in einem anonymen Autobahnquerschnitt verloren
8. Hohe Effizienz der öffentlichen Mittel durch geringeren Aufwand bei gleicher Kapazität

Die wirtschaftlichen Vorteile (Ziffern 5 und 8) liegen im Wesentlichen in der Beurteilung der Vorhabensträger und fallen daher für die Planfeststellungsbehörde bei der Alternativenprüfung nicht sehr ins Gewicht. Die unter Ziffer 3, 4 und 7 beschriebenen Vorteile sind Folgen des unter Ziffer 2 beschriebenen Vorteils, der allerdings prüfungsrelevant ist. Das betrifft nicht nur die Inanspruchnahme fremden Grundeigentums, sondern auch die durch Flächeninanspruchnahme verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft, die bei einem geringeren Querschnitt kleiner wären. Der unter Ziffer 6 genannte Vorteil steht unter der Prämisse, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf unter 80 km/h unwiderruflich gewollt ist. Unter dieser Prämisse ist die Verlegung aber nicht geplant, und es ist auch nicht erkennbar, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf unter 80 km/h zwingend wäre. Auch ein Querschnitt von 28 Metern erlaubt Geschwindigkeitsreduzierung auf unter 80 km/h. Das erkennt auch das Gutachten an, indem es darstellt, dass eine Ausführung in der projektierten Breite unter bestimmten Voraussetzungen zu vergleichbaren Ergebnissen wie ein Querschnitt von 14 Metern führen könnte. Der geplante Querschnitt von 28 Metern erzwingt eine Geschwindigkeitsreduzierung im Unterschied zu einem Querschnitt von 14 Metern aber nicht und eröffnet der Straßenverkehrsbehörde so ein größeres Handlungsspektrum, als ein Querschnitt von 14 Metern.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass schon die bestehende Verkehrsdichte auf der Wilhelmsburger Reichsstraße nach den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen" (RAA) einen Querschnitt von mindestens 28 m rechtfertigt. Im Unterschied zum „Gutachten Wilhelmsburger Reichsstraße" (Knoflacher, Frey, Schumich, Januar 2013) geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass diese Richtlinien für die Anlage von Straßen die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck bringen, wobei sie zudem bei der Querschnittsgestaltung dem gestiegenen Stellenwert des Umweltschutzes und den Aspekten der Wirtschaftlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Erkenntnisse über den Verkehrsablauf in hohem Maße Rechnung tragen. Ausgehend hiervon werde eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19. März 2003 - 9 A 33.02). Einen solchen besonderen Ausnahmefall

kann die Planfeststellungsbehörde hier nicht erkennen und geht daher davon aus, dass die Wahl eines Querschnitts von 28 Metern hier nicht zu beanstanden ist. Hinzu kommt, dass sich dieser Querschnitt damit im Interesse einer einheitlichen Streckencharakteristik auch an die vorhandenen Querschnitte der nördlich und südlich angrenzenden Straßenabschnitte anpasst.

Es ergibt sich bei der Alternativenprüfung also folgendes Bild:

Mit Ausnahme der örtlichen Verkehrsauswirkungen und der arten- und biotopschutzrechtlichen Beurteilung hat der Ausbau im Bestand gegenüber der Verlegung keine nennenswerten Vorteile. Dem stehen die Vorteile der Verlegung vor allem im Hinblick auf Raumordnung und Städtebau, Lärmschutz und Bauzeit gegenüber. Bei dieser Lage hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anhaltspunkt dafür, dass sich ein Ausbau im Bestand als Alternative aufdrängen würde.

Auch die Reduzierung des gewählten Querschnitts drängt sich als Alternative nicht auf.

Alternativen, die die Vorhabensträger nicht selbst verwirklichen können, insbesondere die Verlagerung der Verkehre auf andere Verkehrsträger oder Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrs sind nicht in die Alternativenprüfung einzustellen.

4.6 Wasserrechtliche Entscheidungen nach § 19 WHG

Die unter Ziffer 2.18, S. 37 dieses Beschlusses erteilten Erlaubnisse für Gewässerbenutzungen werden nach der Rechtsprechung des BVerwG (z.B. Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1073.04) nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 75 Abs. 1 Satz 1 HmbVwVfG) umfasst. Trotz § 75 Abs. 1 Satz 1 HmbVwVfG, wonach durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belangen festgestellt wird und daneben andere behördliche Entscheidungen, insbesondere auch Erlaubnisse nicht erforderlich sind, ergibt sich dies aus dem Gesetzeswortlaut des § 19 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes. Nach dieser Norm entscheidet bei planfeststellungspflichtigen Vorhaben die Planfeststellungsbehörde auch über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse für Gewässerbenutzungen. Das bedeutet, dass die Erteilung der Erlaubnisse zwar im Zuge des Planfeststellungsverfahrens durch die dafür zuständige Behörde, aber außerhalb der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfolgt und gegenüber der Planfeststellung ein „rechtliches Eigenleben" (BVerwG, a. a. O.) führt. Die Wasserbehörden haben ihr Einvernehmen (§ 19 Abs. 3 WHG) erteilt.

4.7 Private Belange

Das Vorhaben beinhaltet sowohl mittelbare als auch unmittelbare Auswirkungen auf private Belange und Rechte. Die mittelbaren, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen betreffen in erster Linie Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen sowie solche Auswirkungen, die üblicherweise mit Bauarbeiten verbunden sind. Diese Beeinträchtigungen werden vielfach bereits durch die Planung sowie durch entsprechende Auflagen minimiert. Unmittelbare Auswirkungen ergeben sich sowohl aus der vorübergehenden als auch aus der dauerhaften Inanspruchnahme privater Grundstücke, wie sich dies aus den planfestgestellten Plänen und Verzeichnissen ergibt.

Hinsichtlich der dauerhaften Inanspruchnahme erfolgt der Erwerb durch die Vorhabensträger. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung nicht gelingt, haben die Vorhabensträger gemäß §§ 19 Abs. 1 FStrG, 22 AEG das Enteignungsrecht, soweit dies zur Ausführung

des planfestgestellten Vorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht. Über die Höhe der zu zahlenden Entschädigung befindet die Enteignungsbehörde. Entsprechendes gilt für die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken. Sofern eine Einigung zwischen den Betroffenen und den Vorhabensträgern über die Nutzung des Grundstücks und die dafür angemessene Entschädigung nicht zustande kommt, kann auf Antrag auch insoweit die Enteignungsbehörde entscheiden.

Anderweitige temporäre Beeinträchtigungen aufgrund der Bauarbeiten sind den Betroffenen grundsätzlich zumutbar. Durch die Anwendung lärmarmer Verfahren unter weitgehendem Verzicht auf Rammarbeiten unterscheiden sich die vom geplanten Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen nicht von denjenigen anderer Bauarbeiten, die ebenfalls grundsätzlich zu dulden sind. Selbst bei einem Einsatz von Rammen im Falle der Unmöglichkeit des Einsatzes leiserer Bauverfahren wären jedoch die Bauarbeiten im Rahmen der Regelungen der AVV Baulärm entschädigungslos zu dulden, weil es um im öffentlichen Interesse dringend erforderliche Arbeiten handelt, die im Falle der Unmöglichkeit des Einsatzes leiserer Bauverfahren nicht ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte durchgeführt werden könnten.

Ähnliches gilt auch für die temporäre Einschränkung der Nutzbarkeit der Wegebeziehungen. Hier kommt es gegebenenfalls zu Umwegen oder baubedingten Beeinträchtigungen durch Lärm und Schmutz etc., nicht jedoch zu langfristigen Störungen im Sinne einer länger andauernden Nichterreichbarkeit. Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die Erreichbarkeit der Anlieger grundsätzlich jederzeit zu gewährleisten und im Einzelfall erforderliche kurzzeitige Sperrungen frühzeitig im Voraus mit den Betroffenen abzustimmen. Bei einer Veränderung der Wegebeziehungen oder Einschränkungen in der Sichtbarkeit gewerblicher Nutzungen sind ggf. Hinweisschilder anzubringen, vgl. Ziffer 2.11, S. 34.

Unzulässige Eingriffe in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb liegen nicht vor. Dies wäre lediglich der Fall, wenn und soweit ein Betrieb unmittelbaren, betriebsbezogenen und die Substanz bedrohenden Inanspruchnahmen ausgesetzt wäre. Das ist hier auch bei den Betroffenen nicht der Fall, deren gewerblich genutzte Grundstück in Anspruch genommen werden müssen. Die damit zusammenhängenden Lärm- und Staubbelästigungen sowie verkehrliche Einschränkungen sind grundsätzlich hinzunehmen und insbesondere auch vor dem Hintergrund der planungsimmanenten und zusätzlich per Nebenbestimmung angeordneten Schutz- und Minderungsmaßnahmen zumutbar. Die verbleibenden Nachteile sind dem allgemeinen unternehmerischen Risiko zuzuordnen, das typischerweise auch temporäre oder dauerhafte Veränderungen der umgebenden Randbedingungen beinhaltet. Somit mangelt es an einer unmittelbaren und betriebsbezogenen Inanspruchnahme, so dass ein Eingriff in das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nicht in Betracht kommt. Im Übrigen wird auf die Entscheidung über die Einwendungen der Grunderwerbsbetroffenen verwiesen (Ziffer 4.14.1.1.1, S. 114)

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass den baubedingten Beeinträchtigungen der Anlieger sowie dem notwendigen Grunderwerb die Vorteile des Vorhabens im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, den Flächenverbrauch und den Lärmschutz gegenüberstehen. Diese Verbesserungen sowohl zugunsten der Allgemeinheit als auch zugunsten eines Großteils der Anlieger sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde so gewichtig, dass es gerechtfertigt ist, die entgegenstehenden Individualinteressen zugunsten des Vorhabens einzuschränken.

Vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Pflicht, Bauarbeiten zu dulden, der bereits planungsseitig berücksichtigten Reduzierungen der Beeinträchtigungen sowie der Anordnung und Sicherstellung von Minimierungsmaßnahmen durch entsprechende Nebenbestimmungen ließ die Abwägung der für das Vorhaben streitenden Belange mit den privaten Belangen das Vorhaben als verhältnismäßig und insgesamt vorzugswürdig erscheinen.

Weitere Einzelheiten im Hinblick auf die individuelle Betroffenheit der Grundstücke ergeben sich aus den Planunterlagen sowie den einzelnen Entscheidungen über die Einwendungen, vgl. Ziffer 4.14.1, S. 114.

Soweit dieser Planfeststellungsbeschluss im Einzelfall, insbesondere im Rahmen der Entscheidungen unter Ziffer 4.14.1, von den vorstehenden Ausführungen abweichende Bestimmungen enthält, gehen diese vor.

4.8 Begründung der Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse

4.8.1 Umweltauswirkungen in der Bauzeit

Diese Nebenbestimmung ist geboten, um von den Bauarbeiten ausgehende Emissionen soweit wie erforderlich zu begrenzen. Sie dient unter anderem der zusätzlichen Sicherung der ohnehin geltenden Bestimmungen der AVV Baulärm, vgl. insoweit Ziffer 4.11.1, S. 108 dieses Beschlusses. Hinsichtlich der Auflage zu den bauzeitlichen Luftschadstoffen und Erschütterungen wird auch auf Ziffer 4.11.2, S. 110 und Ziffer 4.11.3, S. 110 dieses Beschlusses verwiesen.

Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Schallimmissionen wurde der Einsatz von sog. Rottenwarnanlagen für die Fälle eingeschränkt, in denen dies möglich ist, ohne die Sicherheit der auf dem Bau tätigen Menschen zu gefährden. Nach Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes gibt es bezüglich der Rottenwarnanlage allerdings so gut wie keine sichere Alternative.

Die Informationspflicht über die jeweils anstehenden Bauarbeiten soll es den Anwohnern ermöglichen, sich rechtzeitig auf die bevorstehenden Beeinträchtigungen einstellen und entsprechende Vorkehrungen treffen zu können. Sie ist jedoch nicht zu überdehnen. So ist es nicht erforderlich und aufgrund der mit der Durchführung von Bauarbeiten verbunden Unwägbarkeiten ggf. auch kontraproduktiv, zu kleinräumig und detailliert zu informieren. Es muss lediglich über größere Bauabschnitte und längere Zeiträume informiert werden. Betroffene auf der Ostseite der Bahnanlagen müssen nur dann über Baumaßnahmen an der Fernstraße unterrichtet werden, wenn diese Maßnahmen zu mehr als geringfügigen Auswirkungen auf der Ostseite der Bahnanlagen z.B. durch Straßensperrungen führt.

Insgesamt ist zu bedenken, dass die bauzeitlichen Auswirkungen nur temporär wirksam werden. Zum einen ist die Durchführung der Gesamtbaumaßnahme zeitlich begrenzt, zum anderen wird auch nicht in jedem Bereich über die volle Gesamtbauzeit gleichmäßig gearbeitet, so dass es für den einzelnen Betroffenen zwar während der gesamten Bauzeit immer wieder zu Phasen stärkerer Beeinträchtigungen kommen kann, jedoch nicht durchgängig. Letztlich lässt sich die Baumaßnahme auch nicht ohne Beeinträchtigungen durchführen. Zudem werden diese durch verschiedene Maßnahmen minimiert Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind vor dem Hintergrund der Bedeutung des Ausbaus für die Allgemeinheit, insbesondere aber auch angesichts der an vielen Immissionsorten auftretenden, dauerhaften

Reduzierung der betriebsbedingten Umweltauswirkungen (im Besonderen des Bahnlärms) nach Fertigstellung der Baumaßnahme gerade auch für die Anwohner hinnehmbar.

4.8.2 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.

4.8.3 Gewässerschutz

Diese Nebenbestimmung dient dem Schutz der Oberflächengewässer sowie des Grundwassers. Sie verpflichtet den Vorhabensträger, 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. Hierzu gehört, dass die Versorgung der Baumaschinen und Fahrzeuge mit Betriebsstoffen nur auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen vorzunehmen ist. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten.

4.8.4 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.

4.8.5 Baustelleneinrichtung

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

4.8.6 Gefahren durch die Bauausführung

Diese Nebenbestimmung dient der Gefahrenabwehr sowie der Sicherstellung einer unverzüglichen Durchführung schadensbegrenzender Maßnahmen.

4.8.7 Vorübergehende Inanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung

Die vorübergehende Inanspruchnahme der im Grunderwerbsverzeichnis entsprechend gekennzeichneten Flächen ist 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.

4.8.8 Fernstraßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis

Die Planung sieht keine unabhängige Entwässerung der neuen Eisenbahnbrücken vor, sondern einen Anschluss an Straßenentwässerungsanlagen im Trog. Von dort aus wird das Wasser über die Pumpstation in das Regenrückhaltebecken geleitet. Die Einleitung des Bahnabwassers in eine Straßenentwässerungsanlage bedarf auch bei gemeinschaftlicher Beantragung durch beide Vorhabensträger einer Sondernutzungserlaubnis gemäß

§ 8 FStrG. Sie darf nach § 8 Abs. 2 FStrG nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden. Eine davon abweichende Entwässerung der Brücken über Grundstücke der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und nach Einholung der dafür ggf. erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse ohne Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses zulässig, sofern dafür Fernstraßenbestandteile nicht baulich verändert werden müssen.

4.8.9 Nutzungskonflikte, Verkehr und Baustellen

Diese Nebenbestimmung dient der Minimierung baubedingter Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des allgemeinen Verkehrs, auf die Erreichbarkeit der Anlieger u.ä.

4.8.10 Aufhebung von Genehmigungen, Erlaubnissen etc.

Wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (vgl. Ziff. 3.2) 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, im Einzelfall ergeben sich Rechtsfolgen auch unmittelbar aus den Planunterlagen oder mittelbar aus dem Sinn und Zweck der Planfeststellung.

Soweit bauliche Anlagen dem Vorhaben bauzeitlich oder dauerhaft entgegenstehen, werden die entsprechenden Genehmigungen durch diesen Planfeststellungsbeschluss insoweit aufgehoben, im Übrigen jedoch aufrechterhalten. Soweit für die zukünftige Fortsetzung der Nutzung Änderungen erforderlich werden, ist hierfür nicht die Planfeststellungsbehörde, sondern die ursprünglich zuständige Behörde zuständig.

4.8.11 Leitungsarbeiten

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

4.8.12 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der Wirksamkeit der planfestgestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Zur weiteren Begründung wird auf die Umweltverträglichkeitsprüfung (Ziffer 4.9, S. 65) und die näheren Ausführungen insbesondere zu den Stellungnahmen

der BSU/NR (Ziffer 4.14.2.29, S. 408),

des Bezirksamtes Hamburg-Mitte (Ziffer 4.14.2.32 , S. 448),

des BUND Hamburg (Ziffer4.14.2.26, S. 369),

der AG Naturschutz Hamburg (Ziffer 4.14.2.27, S. 389) und

der Einwendung Nr. 8300 (Ziffer 4.14.1.1.2, S. 134)

verwiesen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan ist Gegenstand der Planfeststellung, so dass es einer weiteren Festsetzung als Auflage nicht bedarf.

4.8.13 Verkehrsfreigabe und Verkehrslärmschutz

Die Regelung stellt sicher, dass die Wirkungen der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ab Verkehrsfreigabe rechtzeitig und dauerhaft sichergestellt sind.

4.8.14 Im Erörterungstermin gestellte Anträge

Im Erörterungstermin sind zahlreiche Anträge gestellt worden, die gemäß § 68 Abs. 4 HmbVwVfG auch in der Niederschrift zu dem Erörterungstermin wiedergegeben sind. Ein Großteil der Anträge ist bereits im oder kurz nach dem Erörterungstermin beschieden worden. Über andere Anträge wird zumindest inhaltlich auch in diesem Beschluss im Rahmen der jeweiligen Sachentscheidungen entschieden. Vorsorglich ist aber in der Nebenbestimmung Ziffer 2.23, S. 43 festgehalten, dass alle noch nicht beschiedenen Anträge abgelehnt werden. Dabei handelt es sich etwa um folgende Anträge:

Antrag, dass der Vertrag zwischen der BSU und der Firma Public News, die die Ausstellung „Wilhelmsburger Ansichten" am Bertha-Kröger-Platz durchgeführt hat, vorgelegt wird.

Der Antrag wird abgelehnt, weil der Vertrag der Planfeststellungsbehörde weder vorliegt noch für die Abwägungsentscheidung inhaltlich relevant war, da die räumliche Nähe einer Informations- bzw. Werbeveranstaltung der Vorhabenträger und einem der beiden Orte der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen keinen Verfahrensfehler darstellt. (vergl. Ziffer 4.14.1.2.3, S. 214 dieses Beschlusses).

Antrag, Planung für den Abstellbahnhof im Bereich Vogelhüttendeich sollten offen gelegt werden.

Der Antrag wird abgelehnt, weil solche Planungen der Planfeststellungsbehörde nicht vorliegen und für die Abwägungsentscheidung auch nicht relevant war. Selbst wenn solche Planungen die ursprünglich geplante Wegeführung dicht am Ernst-August-Kanal mit begründet haben sollten, so ist diese Wegeführung mit der Planänderung aufgegeben worden, so dass etwaige Flächenvorhaltungen für einen Abstellbahnhof in diesem Bereich keinen Einfluss auf das Vorhaben mehr haben.

Antrag auf Erlasse eines Nachtfahrverbots auf der Harburger Chaussee

Die Harburger Chaussee ist so weit vom Vorhaben und insbesondere der neuen Anschlussstelle Rotenhäuser Straße entfernt, dass etwaige Verkehrszunahmen hier nicht mehr eindeutig dem Vorhaben zugerechnet werden können und es daher auch keiner notwendiger Folgemaßnahmen zur Minderung eines Vorhabensnachteils bedarf. Im Übrigen können verkehrsbehördliche Anordnungen der zuständigen Behörde überlassen bleiben.

Antrag auf Nachweis der Instandhaltungsmaßnahmen an der alten WBR in den letzten 15 Jahren.

Der Antrag ist abgelehnt worden, weil ein möglicher Instandhaltungsrückstand von der Planfeststellungsbehörde nicht als Bestandteil der Planrechtfertigung gewertet wurde.

4.9 Umweltverträglichkeit

4.9.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Im Folgenden werden auf der Grundlage der von den Vorhabensträgern vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie in einer zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 UVPG die bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter aufgezeigt. Ein Teil der folgenden Textstellen stammt entweder unmittelbar oder sinngemäß aus der Umweltverträglichkeitsstudie. Auf eine Kennzeichnung eines jeden einzelnen Zitates ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet worden.

Auf die weiteren Darstellungen zu den bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch die neue B 75 unter Ziffern 4.10 und 4.11 wird hingewiesen.

4.9.1.1 Schutzgüter Menschen und menschliche Gesundheit

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 unter anderem, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer zu sichern sind. Auswirkungen auf ein jedes Schutzgut haben mittelbar jedoch auch Auswirkungen auf den Menschen. Dies vorangestellt werden unter dieser Überschrift nur diejenigen Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit 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.

Wilhelmsburg wird geprägt von einer komplexen Siedlungsstruktur mit einem hohen Anteil verdichteter Stadträume, in denen Wohn- und Erholungsfunktionen eine besondere Bedeutung haben. Die für das Wohnen besonders bedeutsamen Bereiche konzentrieren sich im Untersuchungsgebiet auf die Bereiche zwischen Georg-Wilhelm-Straße und vorhandener B 4/75 sowie die Wohngebiete östlich der Bahn. Block- bzw. Blockrandbebauung ist überwiegend östlich der Georg-Wilhelm-Straße sowie südlich und nördlich der Neuenfelder Straße in Kirchdorf zusammen mit Hochhausbebauung vorhanden. Die südlichen Bereiche von Kirchdorf und auch die Bereiche südlich der Wilhelmsburger Dove-Elbe werden dagegen durch Einfamilienhäuser und Reihenhäuser geprägt. Gemischte Bauflächen wurden von den Vorhabensträgern bezüglich der schutzgutbezogenen Bedeutung ebenso eingestuft wie die Wohngebiete, da sie aufgrund des i.d.R. hohen Anteils an Wohn- und z.T. auch Gemeinbedarfsfunktionen zunächst als ebenso sensibel gelten können.

Ebenso bedeutsam sind zudem Flächen des Gemeinbedarfs und weitere sensible Infrastruktureinrichtungen, z.B. Schulen, Kindertagesheime und weitere kulturelle oder kirchliche Einrichtungen, da es sich hierbei um Nutzungen sehr hoher gemeinschaftlicher Bedeutung und sehr hoher Empfindlichkeit handelt.

Die Freiräume mit Eignung für eine freiraumbezogene Erholung und somit einer besonderen Bedeutung bezüglich der Erholungsfunktionen nehmen einen großen Flächenanteil im Untersuchungsgebiet ein. Sie liegen im Norden am Ernst-August-Kanal und an der Wilhelmsburger Dove-Elbe sowie in der Mitte und im Süden beiderseits der vorhandenen Wilhelms-

burger Reichsstraße. Mit den großflächig vorhandenen Kleingärten, den innerstädtischen Freiraumachsen sowie diversen Sportanlagen bilden sie einen lokalen Schwerpunkt für die siedlungsnahe Erholung. Die Grünanlagen weisen ein gutes Netz an Rad- und Fußwegen auf und sind zusammen mit den Spielplätzen, Sportplätzen und Kleingärten für die Wohnquartiere Erholungseinrichtungen von besonderer Bedeutung. Am Aßmannkanal befinden sich Anlagen eines Kanuklubs, am Ernst-August-Kanal hat sich ein Ausflugslokal mit Bootsverleih etabliert. Die Kleingärten sind überwiegend über Kleingartenvereine organisiert. Sie sind in der Bauleitplanung überwiegend als Dauerkleingärten ausgewiesen. Teile der Freiflächen, insbesondere der Wilhelmsburger Inselpark, sind Bestandteil der Parkflächen der Internationalen Gartenschau (igs) 2013. Die vorhandene B 4/75 stellt insbesondere im Bereich des Wilhelmsburger Inselparks eine deutliche Belastung dar.

Die baubedingten Auswirkungen der Maßnahme werden in erster Linie aus Belastungen durch Lärm, Staub und Abgase, Verkehrsbeeinträchtigungen sowie vorübergehende Flächeninanspruchnahmen, Beschädigungen der Vegetation, Erschütterungen etc. bestehen. Diese Beeinträchtigungen werden im Wesentlichen hervorgerufen durch die erheblichen Transportvorgänge (Anstieg des Schwerlastverkehrs, Verkehrsbehinderungen, Schadstoffbelastungen etc.), sowie den Abriss und die anschließende Neuerrichtung baulicher Anlagen (Baumaschinen).

Die anlagebedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen bestehen hauptsächlich aus der Inanspruchnahme weiterer Flächen, insbesondere auch privater Flächen. Hierdurch gehen den Betroffenen privat genutzte und gewerblich genutzte Flächen in teilweise nicht unerheblichem Maße verloren. Da zur Verlegung der B 4/75 sowie der Anpassung der Bahnanlagen auch die Errichtung neuer Lärmschutzwände gehört, gehören auch die hiermit verbundenen Reduzierungen der Lärmbeeinträchtigungen letztlich zu den anlagebedingten - positiven - Auswirkungen. Sie werden jedoch im Folgenden bei den betriebsbedingten Auswirkungen dargestellt.

Die betriebsbedingten Auswirkungen resultieren aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der verlegten B 75. Im Vordergrund stehen hierbei Betrachtungen des Lärms, der Schadstoffbelastungen und der verkehrlichen Auswirkungen im engeren Sinne. Beidseitig der alten Straßentrasse sind durch die Verlegung erhebliche Entlastungswirkungen zu erwarten. Im Umfeld der neuen Trasse wird es dagegen zu Mehrbelastungen kommen. Insgesamt kann jedoch durch die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen insbesondere auch im Bereich der Bahnanlagen eine deutliche Verbesserung der Gesamtlärmsituation erreicht werden. Die Summenpegel werden mit Ausnahme von mehrgeschossigen und direkt an der Bahn liegenden Gebäuden erheblich reduziert. Sind ohne Lärmschutzmaßnahmen noch 1.789 WE, bzw. 614 Gebäude von nächtlichen Summenpegeln größer als 57 dB(A) betroffen, so wird die Anzahl auf 230 WE, bzw. 151 Gebäude reduziert. Die mittlere Pegelminderung bei den Objekten mit einem Summenpegel von > 57 dB(A) in der Nacht liegt bei 6 dB(A), die Maximale Pegelminderung liegt bei über 15 dB(A). Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im Vergleich zum Prognose Nullfall (Beibehaltung der bestehenden Wilhelmsburger Reichsstraße) eine flächendeckende Verbesserung der Lärmsituation erreicht wird.

Die Schadstoffbeeinträchtigungen werden ausweislich der von den Vorhabensträgern beauftragten Luftschadstoffuntersuchung auf den Fahrbahnbereich und die gegebenenfalls anschließenden Böschung begrenzt sein. In den Bereichen, in denen sich Menschen nicht nur kurzfristig aufhalten (z.B. Wohnhäuser, Gewerbe, Kleingärten etc.), liegen alle Luftschad-

stoffbelastungen deutlich unterhalb der entsprechenden Grenzwerte. Eine Ausnahme bilden zwei Straßenabschnitte im untergeordneten Netz an der Harburger Chaussee und am Georgswerder Bogen. Im prognostizierten Fall der Verkehrsfreigabe 2015 sind an der Harburger Chaussee und am Georgswerder Bogen Überschreitungen der NO_2-Jahresmittelwerte der 39. BImSchV zu erwarten. Der prognostizierte NO_2-Kurzzeitgrenzwert wird aber auch im Fall der Verkehrsfreigabe 2015 den Grenzwert der 39. BImSchV nicht überschreiten. Für die Straßenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen gilt, dass keine atypischen Schadstoffbelastungen auftreten, die mit Mitteln der Luftreinhaltung bzw. verkehrlichen Maßnahmen nicht zu lösen sind, da die berechneten Zusatzbelastungen aller Schadstoffe nicht höher als die jeweiligen Grenz- bzw. Zielwerte sind.

Bei einer Verlegung der B 4/75 kommt es auch nach der Planänderung zu unvermeidbaren Änderungen von Wegebeziehungen im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd. Die bestehenden Fuß- und Radwegeverbindungen vom Wilhelmsburger Park nach Süden entlang der Kleingartenanlagen Hauland bzw. westlich der AS in Richtung Süderelbe können in der bestehenden Form nicht erhalten bleiben und müssen z.T. verlagert werden. Dies hat auch Auswirkungen auf die konzeptionellen Planungen für einen Freizeit-Rundkurs in Wilhelmsburg (multi-purpose-way).

Im Bereich des Ernst-August-Kanals wird eine bestehende Kleingartenanlage zerschnitten. Die Wegebeziehungen dort werden jedoch aufrechterhalten, und die neuen Zerschneidungswirkungen werden durch die Entsiegelung und Entwidmung der alten B 4/75 bereits wirksam kompensiert.

Im Bereich der übrigen Strecke bleiben alle Verbindungen der Stadtteile östlich und westlich der Bahn erhalten. Bauzeitlich ist nicht mit wesentlichen Einschränkungen zu rechnen, da die bestehenden Bauwerke im Prinzip erhalten bleiben. An der Fußgängerbrücke Brackstraße kann es durch erforderliche Bauarbeiten vorübergehend zu Einschränkungen kommen.

Von herausragender Bedeutung sind bei der Verlegung die Entschneidungswirkungen durch die Stilllegung und die weitgehende Entsiegelung der vorhandenen B 4/75. Dadurch wirkt sich die Verlegung auf die Erholungsfunktionen und Wegebeziehungen im Wilhelmsburger Park und weitere Grünanlagen außerordentlich positiv aus. Die Teilung des Wilhelmsburger Parks wird aufgehoben, wodurch die Erholungsqualität und Attraktivität deutlich zunehmen. Auch in Nord-Süd-Richtung können durch den Rückbau die Wege- und Funktionsbeziehungen qualitativ deutlich aufgewertet werden, da die B 4/75 als Belastungsquelle betriebsbedingter Art (Lärm, Emissionen) entfällt.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen und auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

4.9.1.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der gesamte Planungsraum ist extrem stark anthropogen überprägt. Die naturräumliche Lage im Stromspaltungsgebiet der Elbe hat im Bereich der verlegten B 4/75 überwiegend nur einen unwesentlichen Einfluss auf vorhandenen Biotopstrukturen und Lebensgemeinschaften von Tieren und Pflanzen.

Die Biotopstrukturen werden in großen Teilen des Untersuchungsgebietes von relativ vegetationsarmen Flächen der Siedlungsbereiche, Verkehrsanlagen sowie Industrie- und Gewerbeanlagen geprägt. Ergänzend dazu nehmen Grünflächen einen großen Flächenanteil ein. Innerhalb dieses Gefüges haben sich in weniger intensiv genutzten Bereichen bzw. auf Böschungen, Randflächen oder Brachflächen, also überwiegend auf Sekundärstandorten, naturnahe Biotopstrukturen von sehr hohem bis hohem ökologischen Wert entwickelt, z.B. Gebüsche, Pionierwälder und Ruderalfluren. Einige dieser Strukturen sind gesetzlich geschützt. Dies gilt z.B. auch für Biotope der Trocken- und Halbtrockenrasen-Elemente im Bereich von Bahnbrachen. Fast alle Trocken- und Halbtrockenrasen-Standorte sind durch Sukzessionsprozesse (Vordringen von neophytischen Hochstauden, Brombeer-Gebüschen und Aufkommen von Birken und Weiden) bedroht.

Strukturen mit besonderen Lebensraumfunktionen und damit einem hohen Biotopwert sind naturnahe Gehölzstrukturen, naturnahe Gewässer, Röhrichte, feuchte Hochstaudenfluren sowie teilweise Sukzessionsflächen und Brachen in Abhängigkeit von Lage, Größe und Standort. Vor allem im Wilhelmsburger Park, im Bereich des Ernst-August-Kanals und in Verlängerung auch der Bereich der Dove-Elbe sind entsprechende Biotopstrukturen hoher Wertigkeit vorhanden.

Dies sind auch die Bereiche, die eine hohe bis sehr hohe faunistische Bedeutung haben. Die von Gewässern und Gehölzen geprägten Bereiche innerhalb des Wilhelmsburger Parks sowie vergleichbare Strukturen in anderen Grünanlagen von Wilhelmsburg (z.B. entlang der Rathauswettern und Grünes Zentrum Kirchdorf) haben besondere Lebensraumfunktionen für Fledermäuse, Libellen, Amphibien. Im Bereich der größeren, relativ ungestörte Komplexe aus Hochstauden, Brachflächen oder Grünland (z.T. ggf. bereits verbuschend) im Süden des Wilhelmsburger Parks und westlich der Dratelnstraße entlang der Neuenfelder Wettern sind Vorkommen von Hautflüglern, Tagfaltern, Heuschrecken, Amphibien und einzelnen Vogelarten (wie z.B. Feldschwirl und Sumpfrohrsänger) für das Schutzgut Tiere und die biologische Vielfalt wertgebend. Die Kanäle und angrenzenden Grünstrukturen (z.B. Parks, Kleingärten) im Norden von Wilhelmsburg (Freiraumachse Ernst-August-Kanal und Wilhelmsburger Dove-Elbe) sind bedeutsame Jagdgebiete und Lebensräume von Fledermäusen. Die großflächigen Bahnbrachen südlich des ehemaligen Ringlokschuppens zeichnen sich lokal durch eine hohe Bedeutung für Insekten aus (Hautflügler, Tagfalter, Heuschrecken). Große Bereiche des übrigen Untersuchungsgebietes haben allenfalls eine mittlere faunistische Bedeutung, was mit der sehr starken anthropogenen Überprägung zusammenhängt. Wertgebend sind dort i.d.R. die Lebensraumfunktionen für relativ störungstolerante Brutvögel und Lebensraumfunktionen für Fledermäuse.

Die nächstgelegenen FFH-Gebiete liegen etwa 1 km südöstlich des geplanten Vorhabens. Es handelt sich um das FFH-Gebiet „Komplex NSG Heuckenlock und NSG Schweenssand" (DE 2526-302) und das FFH-Gebiet „Hamburger Unterelbe" (DE-2526-305). Diese Gebiete sind vom Vorhaben nicht betroffen. Naturschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet der UVS nicht vorhanden. Im Untersuchungsgebiet liegen drei Naturdenkmale: die zwei Uhlenbuschbracks, das Papenbrack und das Callabrack

Vorhabensbedingte Nachteile für Natura-2000 Gebiete, Naturschutzgebiete oder Naturdenkmale werden aufgrund der räumlichen Lage zum Vorhaben ausgeschlossen.

Verluste und Beeinträchtigungen von geschützten Biotopen sind bei der Verlegung der B 4/75 unvermeidbar. Betroffen sind Biotope im Bereich der Anschlussstelle

HH-Wilhelmsburg-Süd, im Süden des Wilhelmsburger Parks, Trocken- und Magerrasen im Bereich der Bahn und Biotope am nördlichen Bauende. Die Anpassungen der Bahnanlagen verursachen zusätzlich zu den Verlusten durch die Verlegung der B 4/75 nur geringe Flächenverluste. Zusätzlich betroffen sind Trocken- und Magerrasen südlich des Ringlokschuppens. Diese Biotopverluste werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen für die Verlegung der B 4/75 funktional ausgeglichen.

Auch Verluste und Beeinträchtigungen von bestehenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind bei der Verlegung der B 4/75 und der Anpassung der Bahnanlagen unvermeidbar. Betroffen sind vor allem Gehölzstrukturen entlang und innerhalb der Bahnanlagen, die sich aber generell leicht hinsichtlich ihrer Werte und Funktionen ersetzen lassen.

Anlagebedingt kommt es durch die Neuversiegelung und die Überbauung mit Dämmen und anderen Anlagen im Zuge der Verlegung der B 4/75 und der Anpassung der Bahnanlagen im Bereich des Baukörpers zum dauerhaften Verlust von Biotoptypen sehr hoher Bedeutung. Auch im Baufeld (Arbeitsstreifen) lässt sich eine Betroffenheit sehr hochwertiger Biotopstrukturen nicht gänzlich vermeiden. Bei den betroffenen Biotoptypen handelt es sich zum einen um die gesetzlich geschützten Feuchtbiotope im Südosten des Wilhelmsburger Parks (Nassgrünland, Röhricht, Hochstaudenfluren) und die ebenfalls gesetzlich geschützten Kleingewässer mitsamt den umgebenden Gehölzbeständen nördlich des Ernst-August-Kanals.

Außerdem sind durch die Verlegung Biotoptypen hoher bis mittlerer Bedeutung anlage- und baubedingt betroffen. Diese Strukturen befinden sich im Wesentlichen im Umfeld der Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd, dem südlichen Wilhelmsburger Park und im Bereich des Ernst-August-Kanals. Es handelt sich z.B. um Gehölzstrukturen, Kleingärten und Hochstaudenfluren. Innerhalb der Bahnanlagen sind lediglich Trocken- und Magerrasen südlich des Ringlokschuppens sowie bestehende Ausgleichsflächen in diesem Zusammenhang relevant. Zusätzlich zu den Verlusten flächiger Biotopstrukturen ist der Verlust zahlreicher Einzelbäume zu berücksichtigen.

Einträge von betriebsbedingten Schadstoffen (Verkehrsemissionen) in angrenzende Biotope / faunistische Habitate sind grundsätzlich nicht ganz auszuschließen. Allerdings wird aufgrund der parallel zur Straße verlaufenden Lärmschutzanlagen eine nennenswerte Verdriftung von Nähr- und Schadstoffen sowie Streusalz in angrenzende Bereiche vermieden. Erhebliche Beeinträchtigungen wie z.B. Eutrophierungen und Schädigungen von Pflanzen durch Salz werden daher ausgeschlossen. In dem kurzen Abschnitt südlich der AS HH-Wilhelmsburg-Süd, der keine Lärmschutzanlagen erhält, ändert sich der Trassenverlauf nur unwesentlich, so dass es auch dort vorhabensbedingt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen gegenüber dem Bestand kommt. Gleiches gilt im gesamten Streckenverlauf für temporäre Einflüsse auf Biotope in Form von zeitweiligen Staubemissionen während der Bauphase, die nicht vollständig vermeidbar sind. Da diese jedoch nur vorübergehend auftreten, sind daraus keine erheblichen Beeinträchtigungen abzuleiten. Gleiches gilt für baubedingte Nähr- oder Schadstoffeinträge, die lediglich in relativ kurzen Zeiträumen auftreten und daher keine relevanten Dimensionen erreichen. Bei den teilweise auf den Bahnanlagen vorhandenen Magerbiotopen kommt hinzu, dass es sich um kurzlebige Sekundärbiotope handelt, die entweder durch Sukzession oder den Bahnbetrieb nicht dauerhaft Bestand haben werden. Vor diesem Hintergrund wären betriebsbedingte Nährstoffeinträge, die sich erst langfristig auswirken würden, ohnehin nicht erheblich.

Innerhalb der von der Straßenverlegung und der Anpassung der Bahnanlagen betroffenen Baumbestände und Gebäude wurden trotz gezielter Schwärmphasenuntersuchung im Frühsommer 2010 keine Fledermausquartiere nachgewiesen, so dass entsprechend der Artenschutzprüfung (KIFL, GFN, vgl. Unterlage 12.4) keine Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten von Fledermäusen beeinträchtigt werden können und Tötungen auszuschließen sind. Bezüglich möglicher Barrierewirkungen sind bei der Verlegung keine Auswirkungen zu erwarten, die über das derzeit vorhandene Vorbelastungsniveau hinausgehen. Es liegen keine Hinweise auf regelmäßig von Fledermäusen genutzte Flugstraßen mit engem Flächenbezug vor. Aus dem lokalen Artenspektrum des Plangebietes ist nur der am Ernst-August-Kanal vorkommenden Wasserfledermaus eine erhöhte Empfindlichkeit in Bezug auf Zerschneidung und Lichtemissionen zuzuschreiben. Die übrigen vorkommenden Arten sind diesbezüglich als wenig empfindlich anzusehen. Wegen des großen Lichtraums des neuen Brückenbauwerks mit einer lichten Höhe von 4,50 m über den unterführenden Wegen und noch mehr über der Wasseroberfläche sowie einer lichten Weite von mehr als 31 m sowie wegen zusätzlicher Maßnahmen auf der Brücke (lichtundurchlässige Wandelemente in den unteren Bereichen der Lärmschutzwände) sind Beeinträchtigungen von Wasserfledermäusen durch Barrierewirkungen auszuschließen. Hervorzuheben sind im Zusammenhang mit Barrierewirkungen im Gegenteil die Entlastungswirkungen im Wilhelmsburger Park. Die bisherige B 4/75 zerschneidet dort Fledermauslebensräume sehr hoher Bedeutung, so dass im Bestand von erhöhten Barrierewirkungen und Kollisionsrisiken auszugehen ist. Durch die Verlegung der B 4/75 entfallen diese Wirkungen und Risiken im Wilhelmsburger Park jedenfalls im Hinblick auf den wegfallenden Verkehr und die Entsiegelung vollständig. Durch die Verlagerung der Trasse in Bereiche mit einer geringeren Bedeutung für Fledermäuse (Bahnanlagen) werden die Funktionsbeziehungen für Fledermäuse insgesamt und insbesondere im Wilhelmsburger Park deutlich aufgewertet.

Erhebliche Störungen durch verkehrsbedingte Lärmemissionen sind mit Verweis auf das derzeit bestehende Vorbelastungsniveau und die nachgewiesene Nutzung des menschlichen Siedlungsraumes bzw. von Strukturen an stark befahrenen Straßen wie z.B. Quartieren in Autobahnbrücken als unwahrscheinlich anzusehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass bei den im städtischen Betrachtungsraum vorkommenden Arten diesbezüglich umfangreiche Gewöhnungseffekte bzw. generell geringe Empfindlichkeiten anzunehmen sind und potenziell stärker betroffene „passiv akustisch" jagende Arten nicht vorkommen.

In Verbindung mit den anlage- und baubedingten Biotopverlusten kommt es zu Lebensraumverlusten für Brutvögel. Aufgrund von Flächenverlusten gehen bei der Verlegung große Teile des Hauptlebensraums des Sumpfrohrsängers im Bereich der Feuchtbrachen und Röhrichte im Süden des Wilhelmsburger Parks verloren. Im Nordteil sind dagegen in weiten Abschnitten Flächen mit geringerem Lebensraumpotenzial betroffen. Von Bedeutung ist, dass im Wilhelmsburger Park durch den Rückbau der Trasse und die Umwandlung in extensive Grünanlagen neue Lebensräume für Vogelarten der Gehölze und Grünanlagen geschaffen werden.

Da die neue Trasse beiderseits von Lärmschutzwänden begrenzt wird, ist davon auszugehen, dass durch das Vorhaben in der Betriebsphase keine zusätzlichen Störungen durch Lärmemissionen und optische Reize entstehen, die das derzeit bestehende Niveau übersteigen. Bei der Verlegung ist nicht mit erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen des schon

heute stark vorbelasteten Raumes zu rechnen. Darüber hinaus wurden keine als lärmempfindlich einzustufenden Brutvogelarten nachgewiesen.

Heimische Reptilien kommen nach den aktuellen Untersuchungen im Planungsraum nicht vor, so dass Auswirkungen ausgeschlossen sind.

Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße kommt es baubedingt zu einer Inanspruchnahme von hochwertigen Amphibienlebensräumen im Südosten des Wilhelmsburger Parks. Es handelt sich um die sich östlich an den Kuckucksteich anschließenden Grünanlagen sowie die sich daran weiter nach Süden anschließenden Feuchtbiotope (Röhricht, Gräben, Kleingewässer, Brachen). Baubedingt sind Verluste von potenziellen Landlebensräumen und der Verlust eines Laichgewässers unvermeidbar. Betroffene Arten sind Erdkröte, Grasfrosch und Teichmolch. Ein Ersatz des Laichgewässers ist westlich der Lärmschutzwand am igs-Gelände als Ausgleichsmaßnahme vorgesehen (s. Unterlage 12.2, Maßnahme 6.1A). Es verbleiben dort noch ausreichend große Landlebensräume in Form von Röhricht- und Hochstaudenbeständen, Gehölzstrukturen sowie Kleingärten und Grünanlagen.

Trotz der Auswirkungen auf Amphibien in Teilbereichen hat die Verlegung der B 4/75 an die Bahn für Amphibien auch einen positiven Effekt. Durch den Rückbau der B 4/75 im Wilhelmsburger Park entfällt dort die bisherige Barrierewirkung für Amphibien und das Tötungsrisiko an der vorhandenen B 4/75 vollständig. Hiervon werden die gesamten Amphibienpopulationen im Wilhelmsburger Park profitieren.

Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße kommt es baubedingt zu einer Inanspruchnahme von als hochwertig bzw. sehr hochwertig eingestuften Gewässern bzw. Lebensräumen. Dies betrifft den Röhrichtbestand im Süden der Trasse, wodurch ein Teil der Gräben und das nährstoffarme Gewässer nahe der Bahn verloren gehen. In den übrigen Bereichen des Planungsraumes sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Ebenso wie bei den Amphibien hat die Verlegung der B 4/75 an die Bahn auch für Libellen einen positiven Effekt. Durch den Rückbau der B 4/75 im Wilhelmsburger Park entfallen dort die bisherige verkehrs- und versiegelungsbedingte Barrierewirkung und das Tötungsrisiko an der vorhandenen B 4/75 vollständig. Hiervon wird die gesamte Libellenpopulation im Wilhelmsburger Park profitieren.

Bezüglich der Heuschrecken, Tagfalter und Hautflügler kommt es durch die Verlegung der B 4/75 zu Verlusten von Funktionsräumen sehr hoher Bedeutung im Umfang von rd. 7,7 ha im Bereich der Bahnanlagen und rd. 2,4 ha im Bereich der Feuchtbrache im Süden. Im Vergleich zur Verlegung der B 4/75 führt die Anpassung der Bahnanlagen zu relativ geringfügigen zusätzlichen Beeinträchtigungen. Betroffen sind in diesen Bereichen insgesamt z.T. sehr seltene Arten, jedoch keine europäisch geschützten Arten.

Die weniger seltenen Arten können auf angrenzende Flächen ausweichen. So bleiben bezüglich der Feuchtbrache im Süden westlich der B 4/75 größere Teile der Brache erhalten, auf die die Arten ausweichen können. Auch bei den Bahnanlagen ist es so, dass die Bahnanlagen an sich und auch ein großer Teil der Bahnbrachen einschließlich des Funktionsraumes südlich des Ringlokschuppens erhalten bleiben. Bezüglich der Bahnbrachen ist darauf hinzuweisen, dass diese einer fortschreitenden Sukzession unterliegen und mit der zunehmenden Verbuschung ein Rückgang trockenwarmer Standortverhältnisse und damit eine Abnahme der Habitateignung für Insekten verbunden sind.

Während für die weniger spezialisierten Arten im Bereich der verbleibenden Bahnflächen ausreichend Ausweichlebensräume erhalten bleiben, stehen für die sehr stark auf trockenwarme Standorte spezialisierte Arten nur bedingt Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Sehr stark bzw. schnell befahrene Streckenabschnitte sind z.B. ungeeignet, da dort die Tötungsrate sehr groß ist. Die Beeinträchtigung der hochwertigen Funktionsräume für Insekten durch Lebensraumzerstörung ist bei der Verlegung daher insgesamt hoch.

Grundsätzlich wird die verlegte Straße für Heuschrecken eine sehr starke Barrierewirkung haben, da Heuschrecken aufgrund ihres Flugverhaltens kaum in der Lage sind, die fahrbahnparallelen Lärmschutzwände zu überfliegen. Allerdings sind für die Heuschrecken keine besonderen Funktionsbeziehungen in Ost-West-Richtung ausgeprägt oder erforderlich. Die wesentlichen Funktionsbeziehungen bestehen in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahnanlagen. Zu einer anlagebedingten Zerschneidung dieser Funktionsbeziehungen kommt es aufgrund des Verlaufs der Straße nicht.

Um die vom Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen und die damit verbundenen ökologischen Risiken so gering als möglich ausfallen zu lassen, sind Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen zu treffen, wie sie im LBP vorgesehen und mit diesem Beschluss angeordnet sind.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen verwiesen.

4.9.1.3 Schutzgut Boden

Das Untersuchungsgebiet weist in weiten Teilen Siedlungsflächen auf, so dass eine großflächige anthropogene Überformung der Böden zu verzeichnen ist. Aufgrund großflächiger anthropogener Überdeckungen mit teils natürlichen, teils künstlichen Substraten, sind naturnahe Bodengesellschaften der ursprünglichen Flussmarsch nur in einem sehr begrenzten Umfang vorhanden. In der Flussmarsch haben sich großflächig grundwasserbeeinflusste Böden und kleinflächig Moorböden gebildet, daher ist auch im Untersuchungsgebiet mit dem Auftreten von Torfen innerhalb der Bodenschichtungen zu rechnen.

Eine wesentliche Vorbelastung der Böden stellen ggf. vorhandene Altstandorte, Altlasten und Spülfelder dar. Die Intensität der Beeinträchtigung durch Boden belastende Stoffe hängt von der Art und Menge des Stoffes ab und kann die ökologischen Bodenfunktionen in nicht einschätzbarer Form beeinträchtigen.

Die Verlegung der B 4/75 führt insbesondere im südlichen Abschnitt zum anlagebedingten Verlust von hochwertigen Bodenfunktionen. Es handelt sich um Flussmarschen im südöstlichen Wilhelmsburger Park und im Bereich der AS Wilhelmsburg. Neben den anlagebedingten, dauerhaften Verlusten kommt es dort zudem zu baubedingten Beeinträchtigungen. Im Übrigen wird bei der Verlegung jedoch zu einem sehr großen Teil Bahngelände überbaut, das bereits erhebliche Vorbelastungen bezüglich der Bodenfunktionen aufweist bzw. aufweisen könnte. Neuversiegelungen werden durch umfangreiche Entsiegelungen im Bereich der alten B 4/75 kompensiert.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlage-

nen Minderungsmaßnahmen und auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

4.9.1.4 Schutzgut Wasser

Wasser ist ein abiotischer Bestandteil des Naturhaushaltes. Wasser nimmt in verschiedenen Formen am natürlichen Wasserhaushalt teil und hat sehr wesentliche Funktionen innerhalb des Naturhaushaltes. Zum Schutzgut Wasser gehören Oberflächengewässer ebenso wie Grundwasser. Beim Schutzgut Wasser stehen der Wert des Wassers als Umweltmedium und die Funktion der Gewässer innerhalb des natürlichen Wasserkreislaufs im Vordergrund. Die Biotopfunktionen der Gewässer werden den Schutzgütern Tiere und Pflanzen zugeordnet.

Wilhelmsburg gehörte ursprünglich zum Überschwemmungsgebiet der Elbe und gehört noch heute zum Gefährdungsbereich potenzieller Sturmfluten. Dadurch kommt dem Hochwasserschutz eine besondere Bedeutung zu. Die überwiegenden Bereiche der Elbinsel Wilhelmsburg werden durch Deichanlagen geschützt. Viele Bereiche im Hamburger Hafen sind zudem durch Polder gegen Hochwasser geschützt oder künstlich sehr stark aufgehöht. Das geplante Vorhaben befindet sich vollständig innerhalb des durch Deiche geschützten Bereiches. Die Hauptdeichlinie wird nicht durch das Vorhaben berührt.

Die Kanäle und Gräben in Wilhelmsburg sind vom Tideeinfluss der Elbe abgekoppelt und haben daher keine direkte Bedeutung für das System der Tideelbe. Das System der Kanäle, Wettern und Gräben in Wilhelmsburg wird dennoch als empfindlich eingestuft. Obwohl es sich bei den Gewässern um künstliche bzw. stark regulierte Gewässer handelt und obwohl sie nicht mehr dem Einfluss der Tideelbe unterliegen, sind sie sehr wesentliche Bestandteile innerhalb der künstlich gesteuerten Wasserhaltungssysteme in den eingedeichten Elbmarschgebieten. Damit sind sie nicht nur für den Hochwasserschutz von besonderer Bedeutung, sondern auch für den Landschaftswasserhaushalt und von hoher Sensibilität.

Innerhalb des Gewässersystems haben die größeren Gewässer auch die größte Bedeutung. Hervorzuheben sind der Ernst-August-Kanal, die Wilhelmsburger Dove-Elbe, der Aßmannkanal, der Jaffe-Davids-Kanal, die Rathauswettern und die südliche Wilhelmsburger Wettern. Die Vielzahl von weiteren mittleren Wettern und Kanälen bis kleineren Gräben ist aufgrund ihrer geringeren Größe und leichteren Ersetzbarkeit im System nicht von gleich hoher Bedeutung. Zudem sind die Gräben in der Summe wegen ihrer vorrangigen Entwässerungsfunktion und ihrem Einfluss auf den natürlichen Wasserhaushalt teilweise auch als Vorbelastung im Wasserkreislauf einzustufen. Im Vergleich zu dem großen Fließgewässersystem der Süderelbe und den zahlreichen Wettern und Kanälen sind die im Untersuchungsgebiet vorhandenen kleinen Stillgewässer von untergeordneter Bedeutung für den Wasserhaushalt.

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße beeinträchtigt die Funktionen des Kanal- und Grabensystems von Wilhelmsburg nicht. Alle Gewässerverbindungen bleiben erhalten. Bei der südlichen Wilhelmsburger Wettern ist eine Verlegung um die Anschlussstelle herum geplant. Wegen der Troglage der Bundesstraße nördlich der Straße Kornweide ist eine Verlegung der Wettern unvermeidbar. Im Hinblick auf die Planungen der A 26 – Ost („Hafenquerspange") wird eine möglichst weiträumige Verlegung vorgesehen. Bei der Kuckuckswettern muss der bereits unter den Bahnanlagen vorhandene Durchlass verlängert werden. Am Ernst-August-Kanal wird ein neues Brückenbauwerk erforderlich.

Mit den Maßnahmen an den Gewässern sind keine erheblichen Nachteile für die Gewässer verbunden. Baubedingte Auswirkungen sind lediglich von kurzer Dauer und führen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen. Dabei wird vorausgesetzt, dass baubedingte Beeinträchtigungen der Wasserqualität entsprechend dem Stand der Technik vermieden werden.

Der anlagebedingte Verlust einiger kleinerer Stillgewässer hat für den Wasserhaushalt keine besondere Bedeutung und wurde schon bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt berücksichtigt.

Die Anpassung der Bahnanlagen hat keine Auswirkungen auf die Oberflächengewässer im Planungsraum. Die bestehenden Gewässerverrohrungen im Bereich der Bahnanlagen bleiben erhalten, zusätzliche Gewässerverrohrungen sind nicht erforderlich. Es werden keine Gewässer durch neue Bahnanlagen überbaut.

Für die Trinkwassergewinnung haben die Grundwasservorkommen im Untersuchungsgebiet keine Bedeutung. Wasserschutzgebiete sind nicht vorhanden oder geplant. Das Wasserwerk Wilhelmsburg der Hamburger Wasserwerke wurde zum Ende des Jahres 2008 geschlossen und die Trinkwasserbrunnen außer Betrieb genommen, so dass aktuell keine Trinkwasserförderung im Untersuchungsgebiet stattfindet.

Eine erhöhte Verschmutzungsempfindlichkeit ergibt sich für das Grundwasser aufgrund der günstigen Schutzwirkungen der geologischen Deckschichten nicht.

Aufgrund der bereits stattfindenden großflächigen wasserwirtschaftlichen Einflussnahme auf das Grundwasser und der großflächigen Standortveränderungen hat das Grundwasser für Landökosysteme überwiegend nur eine untergeordnete Bedeutung. Eine besondere Bedeutung hat es dort, wo noch Feuchtbiotope verbreitet sind, d.h. im Bereich der Feuchtbiotope im südlichen Wilhelmsburger Park und nördlich des Ernst-August-Kanals. Die Empfindlichkeit dieser Bereiche z.B. gegenüber Absenkungen ist dagegen gering, da auch sie bereits dem Einfluss der Wasserwirtschaft unterliegen und die Grundwasserstände dort insofern steuerbar sind.

Im Rahmen der Baumaßnahmen besteht ein grundsätzliches baubedingtes Risiko der Verschleppung von Schadstoffen in tiefer liegende Schichten, z.B. bei Pfahlgründungen. Das Risiko wird als mittel eingeschätzt. Zwar lassen sich Gefährdungen mit Bauverfahren entsprechend dem aktuellen Stand der Technik vermeiden, solange Art und Umfang der zur Anwendung kommenden Bauverfahren jedoch noch nicht konkret feststehen, sind keine konkreteren Angaben zu Risiken möglich.

Eine Freilegung des Grundwassers während der Bauphase ist möglich, erhebliche Auswirkungen resultieren daraus jedoch nicht. Ebenso sind geringfügige Beeinflussungen des Grundwassergeschehens möglich (Veränderung der Fließrichtung, Veränderung der Grundwasserstände durch Aufstau oder Absenkung). Diese werden jedoch ebenfalls nicht als erheblich eingestuft, da sämtliche Gewässer und auch die Grundwasserstände in Wilhelmsburg den wasserwirtschaftlichen Maßnahmen zur Sicherung der Elbinsel unterliegen. Insofern werden mögliche Veränderungen der Grundwasserstände ggf. bereits durch die Bewirtschaftung abgepuffert.

Erhebliche Auswirkungen auf die Qualität und Funktionen des Grundwassers sind nicht zu erwarten.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen und auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

4.9.1.5 Schutzgüter Klima und Luft

Die geographische Lage hat eine herausragende Bedeutung für das Klima in Hamburg. Da die maritime Prägung des Hamburger Klimas außerhalb der Einflussmöglichkeiten des geplanten Vorhabens liegt, müssen die großklimatischen Zusammenhänge nicht weiter bewertet werden.

Die Luft als Umweltmedium ist grundsätzlich von sehr hoher Bedeutung und grundsätzlich empfindlich gegenüber Schadstoffimmissionen. Die Hamburger Luftqualität wird allgemein als „gut" bewertet. Sie hatte sich langfristig deutlich verbessert; die Schadstoffmesswerte der FHH, Institut für Hygiene und Umwelt liegen überwiegend unter geltenden Grenzwerten.

Hinsichtlich lokalklimatischer und lokaler lufthygienischer Ausgleichsfunktionen kommt den vorhandenen Grünstrukturen im Bereich der Freiraumachsen in Wilhelmsburg eine besondere Bedeutung zu. Sie können bei strahlungsintensiven, austauscharmen Wetterlagen (v.a. im Hochsommer) aufgrund der Verdunstungsleistung von Wasserflächen und Pflanzen eine regulierende Wirkung für lokale Wärmeinseln haben. Durch die Verdunstungsprozesse wird der Umgebung Wärme entzogen. Die Gehölzstrukturen im Bereich Wilhelmsburg tragen zudem durch ihre Filterwirkung in Bezug auf Schadstoffe und Stäube zur lokalen Verbesserung der Lufthygiene bei und wirken somit auch auf das Schutzgut Luft.

Belastungen durch Immissionen werden bereits beim Schutzgut Menschen berücksichtigt. Zusätzlich werden die vorhabensbedingten Wirkungen auf die lokalklimatisch wirksamen Strukturen und Freiraumachsen wegen der Reduzierung des Frei- und Grünflächenanteils bewertet. In siedlungsnahen Bereichen können dadurch bioklimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktionen verloren gehen oder beeinträchtigt werden. Ziel ist eine Vermeidung der Beeinträchtigung der lokalen lufthygienischen Ausgleichsfunktionen, d.h. eine möglichst geringe Reduzierung des Frei- und Grünflächenanteils im siedlungsnahen Raum.

Dadurch, dass die Verlegung in starkem Maß vorbelastete Flächen (Bahnflächen) beansprucht, werden die bau- und anlagebedingten Verluste lokalklimatisch wirksamer Flächen minimiert. Durch die Bündelung von Bahn und Straße und die Entsiegelung der alten Trasse werden vorhandene Zerschneidungswirkungen lokalklimatischer Funktionsräume aufgehoben. Da Anpassungen der Bahnanlagen zum überwiegenden Teil auf bestehenden Bahnanlagen stattfinden, kommt es durch sie zu relativ geringen zusätzlichen Verlusten lokalklimatisch und lufthygienisch wirksamer Strukturen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen und auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

4.9.1.6 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsprogramm (LaPro, Bürgerschaftsbeschluss 1997, laufend aktualisiert, vorliegender Neudruck vom Nov. 2006) enthält diverse planungsrelevante Hinweise und Dar-

stellungen zur Bewertung des räumlichen Konfliktpotenzials in Bezug auf Werte und Funktionen der Landschaft. Die Hinweise des Landschaftsprogramms wurden bei der Planung berücksichtigt. Im Rahmen der Raumanalyse der UVS wurde das Untersuchungsgebiet zudem in verschiedene Landschaftsbildeinheiten eingeteilt, um den ästhetischen Eigenwert und die vorhabensbezogene Empfindlichkeit verschiedener Bereiche zu bewerten. Als Landschaftsbildeinheiten mit einem hohen ästhetischen Eigenwert sind innerhalb des Untersuchungsgebietes insbesondere das nördliche Wilhelmsburger Wettern- und Kanalsystem und die Wilhelmsburger Dove-Elbe hervorzuheben.

Teilweise wird der landschaftsästhetische Eigenwert in einigen Bereichen durch Vorbelastungen eingeschränkt, z.B. zerschneidende Verkehrsachsen, intensive Nutzung oder Freileitungen.

Auf bestehende oder geplante Landschaftsschutzgebiete hat die Verlegung der Bundesstraße keine Auswirkungen. Die beiden geplanten Landschaftsschutzgebiete (Wilhelmsburger Dove-Elbe und Kornweide) liegen abseits des Vorhabensbereichs. Festgesetzte Landschaftsschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Fachplanerische Aussagen des Landschaftsprogramms sind im überwiegenden Teil der Trassierung nicht betroffen. Im Norden quert die Trasse allerdings die Landschaftsachse Ernst-August-Kanal und Wilhelmsburger Dove-Elbe. Im Zuge der Verlegung wird die alte B 4/75 von Verkehr befreit und entsiegelt. Der Straßendamm und die Brücke über den Ernst-August-Kanal werden aber durch die Vorhabensträger nicht beseitigt.

Unter Berücksichtigung der Entsiegelung und Entwidmung der alten Trasse entstehen im Wilhelmsburger Park insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, da durch die Verlegung der Straße aus dem Park heraus die Landschaftsbildfunktionen insgesamt sehr deutlich aufgewertet werden. Erhebliche Konflikte bezüglich der Landschaftsbildfunktionen im Norden am Ernst-August-Kanal (insbes. Erholungsfunktionen), werden durch gezielte Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld der neuen Trasse gemindert und kompensiert.

Die Anpassung der Bahnanlagen stellt keinen Eingriff in das bestehende Landschaftsbildgefüge dar, da im Wesentlichen die bereits vorhandenen Bahnanlagen in Anspruch genommen werden. Die erforderlichen neuen Lärmschutzanlagen auf dem Bahngelände werden aufgrund der Vorbelastungen des Landschaftsbildes durch die Bahnanlagen und der urbanen Prägung des Raumes nicht als Beeinträchtigung eingestuft.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird insbesondere auf die Bestandsdarstellung und -bewertung und die Darstellung der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme in der Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der dort vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen und auf den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

4.9.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsgebiet befinden sich drei Objekte, die in der Denkmalliste Hamburgs geführt werden und ein förmliches Verfahren zur Unterschutzstellung durchlaufen haben. Die Denkmale liegen abseits des Vorhabens, so dass Auswirkungen ausgeschlossen sind.

Daneben sind im Untersuchungsgebiet 20 Bodendenkmale bekannt. Dabei handelt es sich um Standorte von ehemaligen Wurten. Wurten sind künstlich aus Erde aufgeschüttete, meist

kreisrunde Besiedlungshügel zum Schutz vor Sturmfluten. Auch für Bodendenkmale wird eine Beeinträchtigung aufgrund der Lage abseits des Vorhabens ausgeschlossen. Im Bereich des geplanten Trassenverlaufs befinden sich nach heutigem Kenntnisstand keine Bodendenkmale. Da die Trasse in weiten Bereichen über bereits veränderte oder überbaute Flächen führt, ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich im Boden bislang noch nicht entdeckte Denkmale erhalten haben, gering.

Nach Änderung des Denkmalschutzgesetzes mit Wirkung zum 01.05.2013 ist das Ensemble aus Ringlokschuppen, Drehscheibe, Maschinenhaus, Werkstatt und Güterwagenhalle am Vogelhüttendeich seit dem 01.05.2013 entgegen der Darstellung in der UVS als Denkmal anzusehen. Bezüglich dieser Objekte kommt es zu einem unvermeidbaren Konflikt. Das Ensemble kann nicht vollständig erhalten werden. Ein Teil der Bauwerke muss abgebrochen werden. Dies gilt nicht für den Ringlokschuppen und die Drehscheibe. Baubedingt werden auch durch die Anpassung der Bahnanlagen zumindest Flächen im Bereich des Ensembles unvermeidbar in Anspruch genommen, so dass es ggf. durch Erschütterungen zu Beeinträchtigungen kommen kann.

4.9.1.8 Wechselwirkungen

Auswirkungen auf ausgeprägte Wechselwirkungskomplexe sind ausgeschlossen, da die verlegte Trasse der B 4/75 sowie die Anpassung der Bahnanlagen nicht im Bereich ausgeprägter Wechselwirkungskomplexe verlaufen. Die Süderelbe wird nicht berührt. Im Übrigen sind keine entscheidungserheblichen Auswirkungen auf Funktionsbeziehungen zwischen einzelnen Schutzgütern zu erwarten, was insbesondere auch auf die sehr starke anthropogene Prägung des gesamten Untersuchungsraumes zurückzuführen ist.

4.9.1.9 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Umweltauswirkungen

Nachfolgend sind zunächst die wesentlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen aufgeführt, die zur Vermeidung und Minderung erheblicher Umweltauswirkungen vorgesehen sind. Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.14, S. 35 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Lärmschutz:

Der Lärmschutz und die Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Wilhelmsburg sind ein wesentliches Merkmal der Planungen zur Verlegung der B 4/75. Der Umsetzung umfangreicher aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) entlang der Straße und der Bahnanlagen kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird die Gesamtlärmsituation deutlich verbessert.

Bautechnische Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen:

- Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße wird als Bundesstraße und nicht als Autobahn geplant. Die Flächeninanspruchnahme wird aufgrund der geringeren Regelquerschnitte reduziert.
- Die Gradiente wurde soweit wie möglich in das Gelände eingepasst.
- Durch die enge Anlehnung an die Bahn, bzw. die Verlegung auf Bahnflächen werden Zerschneidungswirkungen vermieden und Inanspruchnahmen höherwertiger Biotope und

Böden deutlich gemindert. Bestehende Zerschneidungswirkungen im Wilhelmsburger Park werden aufgehoben.

- Da mit der Verlegung umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen vor allem durch Lärmschutzwände verbunden sind, verringern sich betriebsbedingte Belastungen (Lärm, Schadstoffe und auch visuelle Reize) für Menschen, Tiere und Pflanzen. Die Gesamtsituation in Wilhelmsburg wird verbessert.
- Da einige Lärmschutzanlagen angrenzend zum igs-Gelände bereits errichtet sind, werden baubedingte Beeinträchtigungen durch den Bau der Straße in diesen Bereichen reduziert.
- Das Brückenbauwerk über den Ernst-August-Kanal wird mit Rücksicht auf die Erholungsfunktionen, die Biotopverbundfunktionen und das Landschaftsbild dieser bedeutenden Freiraumachse über das technisch erforderliche Maß hinaus aufgeweitet. Lärmschutzwände auf der Brücke werden in den oberen Bereichen transparent ausgeführt, um deren nachteilige Wirkung auf das Landschaftsbild zu mindern. In den unteren Bereichen werden undurchsichtige Wandelemente verwendet, um Lichteinwirkungen / Blendwirkungen von Fahrzeugen auf die Wasserfläche des Kanals zu mindern. Dies dient dem Schutz lichtempfindlicher Fledermausarten und deren Lebensräumen.
- Die zu verlegende Straße „Vogelhüttendeich" unterquert die neue B 75 zwar am Ernst-August-Kanal, schwenkt dann aber wieder zurück in den bisherigen Verlauf, um am Kanal eine Entwicklung naturnaher Uferbiotope zu fördern.
- Die Wilhelmsburger Wettern wird im Bereich der AS-Wilhelmsburg verlegt. Damit wird eine vollständige Verrohrung des Gewässers im Bereich der AS vermieden.
- Straßenböschungen sind z.T. abgeflacht, damit eine Begrünung mit Gehölzpflanzungen möglich ist.
- Im Rahmen der Entwässerungsplanung werden Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern und Grundwasser vermieden, z.B. durch die Anlage des Regenrückhaltebeckens im Süden.

Vermeidungsmaßnahmen bei Durchführung der Baumaßnahme:

- Bauzeitenbeschränkungen und Vergrämungsmaßnahmen
- Tabuflächen und Schutzzäune
- Baumschutz
- Kontrolle potenzieller Fledermausquartiere
- Amphibienschutzzäune während der Bauzeit
- Umsetzen von Amphibienlaich und Wasserpflanzen
- Verpflanzung von Trocken- und Magerrasen
- Fledermausgerechte Gestaltung des Brückenbauwerks Ernst-August-Kanal
- Umweltbaubegleitung

4.9.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Ein Teil der folgenden Textstellen stammt entweder unmittelbar oder sinngemäß aus dem Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans. Auf eine Kennzeichnung eines jeden einzelnen Zitates ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet worden.

Mit der Verlegung der B 4/75 und der Anpassung der Bahnanlagen gehen Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen 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 von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Bei einem Eingriff haben die Vorhabensträger die für die Beurteilung des Eingriffs und der hieraus folgenden Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Angaben in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen (vgl. § 17 BNatSchG).

Mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung liegt ein Dokument vor, das zusammen mit den ergänzenden Regelungen dieses Beschlusses den beschriebenen Anforderungen 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 mit den Ergänzungen, die sich aus diesem Beschluss ergeben zu eigen.

Zusammenfassung der wesentlichen Auswirkungen des Eingriffs

Die erheblichen Wirkungen des Eingriffs sind in den Unterlagen jeweils der Verlegung der Bundesstraße und der Anpassung der Bahnanlagen zugeordnet. Die folgenden Angaben entstammen dem landschaftspflegerischen Begleitplan ab Seite 65 ff. Dort finden sich weitere und ergänzende Erläuterungen.

Tab. 1 Anlage-, betriebs- und baubedingte Wirkfaktoren (Straße)

Anlagebedingte Wirkfaktoren	Dimension
Flächeninanspruchnahme insgesamt	29,14 ha
Flächenversiegelung (Straße, Bankett, Mittelstreifen, Ingenieurbauwerke) davon Neuversiegelung	19,44 ha 14,74 ha
Entsiegelungen (insbesondere durch die Entsiegelung der vorhandenen B 4/75)	9,20 ha
Bodenauftrag und -abtrag (Böschungen, Mulden. RRB, Verlegte Wettern)	9,69 ha

Lärmschutzanlagen	beidseitig, durchgehender Lärmschutz, Wandhöhe 2-6 m, insgesamt rd. 8,5 km Lärmschutzwände entlang der Straße (zusätzlich Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Bahnanlagen (s. Anpassung der Bahnanlagen)
Gewässerquerungen, -verlegungen	Verlegung der Südlichen Wilhelmsburger Wettern Querung der Kuckuckswettern Querung Ernst-August-Kanal
Zerschneidung	Isolation kleiner Teilflächen zwischen verlegter Straße und Bahn im südlichen Streckenabschnitt Zerschneidungswirkungen im Bereich der Freiraumachse Ernst-August-Kanal (visuelle Zerschneidungen und Zerschneidung von Kleingartenanlagen)
Entschneidung	erhebliche Entlastungswirkungen im südlichen Wilhelmsburger Park Entlastungen im Bereich der Freiraumachse Ernst-August-Kanal
Betriebsbedingte Wirkfaktoren	Dimension
Verkehrsaufkommen	s. technischer Erläuterungsbericht (Unterlage 1)
Emissionen	Seitens des Verkehrslärms der B 75 großflächige Absenkung der Lärmpegel meist unter die Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV werden in einigen Bereichen nicht unterschritten. Insgesamt Verbesserung der Gesamtlärmsituation aufgrund der Bündelung von Bahn und Straße. Positive Wirkung der Lärmschutzanlagen auch in Bezug auf die Schadstoffausbreitung (Verringerung der Schadstoffausbreitung). Keine Überschreitungen von Grenzwerten der 39. BImSchV im Bereich der Trasse. Wirkungen auf lärmempfindliche Vogelarten (Abnahme der Habitateignung bis hin zum Verlust von Lebensräumen). Zu berücksichtigen sind artspezifische Effektdistanzen und Empfindlichkeiten gemäß der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr", dies erfolgt ausführlich in der Unterlage 12.4 (Fachbeitrag Artenschutz)
Straßenentwässerung, -abwässer	Ein Rückhaltebecken im südlichen Wilhelmsburger Park (Vorflut südliche Wilhelmsburger Wettern), ansonsten mehrere Einleitungen in das oberirdische Gewässer.

Baubedingte Wirkfaktoren	Dimension
Flächenbeanspruchung durch Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und Arbeitsstreifen	rd. 15,6 ha
Bodenabtrag Bodenumlagerung	rd. 2.000 m³ Abtrag und Zwischenlagerung, rd. 42.000 m³ Abtrag und Beseitigung, rd. 235.000 m² Boden liefern
temporäre Schadstoffeinträge und Störungen (Lärm, Erschütterungen, visuelle Störreize)	Bauzeit von rd. 4 Jahren

Tab. 2 Anlage-, betriebs- und baubedingte Wirkfaktoren (Anpassung der Bahnanlagen)

Anlagebedingte Wirkfaktoren	Dimension
Flächeninanspruchnahme insgesamt	6,83 ha
Flächeninanspruchnahme durch Bahnanlagen (Gleiskörper)	5,39 ha
Flächeninanspruchnahme für Wegeflächen, Lärmschutzwände	0,74 ha
Bodenauftrag und -abtrag (Böschungen, Mulden)	0,70 ha
Lärmschutzanlagen	aktive Lärmschutzmaßnahmen im Osten der Bahnanlagen auf insgesamt 6,6 km Länge (Wände bis 5,5 m Höhe)
Gewässerquerungen, -verlegungen	keine
Zerschneidung	keine zusätzlichen Zerschneidungswirkungen
Baubedingte Wirkfaktoren	Dimension
Flächenbeanspruchung durch Baustelleneinrichtungen, Baustraßen und Arbeitsstreifen	insgesamt rd. 19,15 ha, jedoch überlagert sich ein Teil mit den Wirkzonen der Straße, so dass 16,94 ha zusätzlich zur Straße in Anspruch genommen werden.
Bodenabtrag Bodenumlagerung	s. technischer Erläuterungsbericht (Unterlage 1)
temporäre Schadstoffeinträge und Störungen (Lärm, Erschütterungen, visuelle Störreize)	Bauzeit von rd. 4 Jahren

Betriebsbedingte Auswirkungen sind für die Eingriffsbilanz bei der Anpassung der Bahnanlagen nicht maßgeblich sind, da es sich um Umbaumaßnahmen im Bereich bestehender Gleisanlagen handelt.

Zusammenfassung der wesentlichen Vermeidungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Maßnahmen sind durch eine Nummer gekennzeichnet. Die Art der Maßnahme wird über folgendes Kürzel gekennzeichnet:

V = Vermeidungsmaßnahme

G = Gestaltungsmaßnahme

A = Ausgleichsmaßnahme

E = Ersatzmaßnahme

Bei den mit dem Zusatz „CEF" (continuous ecological functionality-measures) gekennzeichneten Maßnahmen handelt es sich um artenschutzrechtliche Maßnahmen, die eine Kontinuität der beeinträchtigten Funktionen sicherstellen sollen, indem sie bereits vor Beginn der Beeinträchtigung - also zeitlich vorgezogen - durchgeführt werden. Nisthilfen für Höhlen- oder Halbhöhlenbrüter werden geschaffen, bevor die ursprünglichen Brutstätten verloren gehen. Diese Vorgehensweise gewährleistet, dass es zu keinem Verstoß gegen einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand kommen kann.

Maßnahmen mit dem Zusatz „FCS" (favourable conservation status) sind artenschutzrechtliche kompensatorische Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands einer Art in Hamburg.

Welche konkreten Einzelmaßnahmen vorgesehen sind, ist dem landschaftspflegerischen Begleitplan zu entnehmen. Die folgenden Auflistungen stellen Übersichten dar.

Tab. 3 **Maßnahmenübersicht (Straße)**

Maßnahmen-Nr.	Bezeichnung	Umfang
1	**Maßnahmenkomplex Vermeidungsmaßnahmen**	
1.1 V	Bauzeitenbeschränkungen und Vergrämungsmaßnahmen	---
1.2 V	Tabuflächen und Schutzzäune	2.694 m
1.3 V	Baumschutz	70 St.
1.4 V	Kontrolle potenzieller Fledermausquartiere	---
1.5 V	Amphibienschutzzäune während der Bauzeit	524 m
1.6 V	Umsetzen von Amphibien und Wasserpflanzen	---

1.7 V	Verpflanzung von Trocken- und Magerrasen	684 m²
1.8 V	Fledermausgerechte Gestaltung des Brückenbauwerks Ernst-August-Kanal	---
1.9 V	Umweltbaubegleitung	---
2	**Maßnahmenkomplex Gestaltungsmaßnahmen**	
2.1 G	Lärmschutzwandbegrünung	8.457 m
2.2 G	Mittelstreifenbegrünung	15.893 m²
2.3 G	Landschaftsrasen	86.872 m²
2.4 G	Gestaltung der AS HH-Wilhelmsburg-Süd	1.030 m²
2.5 G	Gestaltung der AS Rotenhäuser Straße	5.332 m²
2.6 G	Gestaltung im Bereich Neuenfelder Straße (Fußgängerbrücke S-Bahnhof und BSU-Neubau)	1.593 m²
2.7 G	Gestaltung Regenrückhaltebecken	1.653 m²
2.8 G	Sukzessionsbrachen	14.360 m²
3	**Entsiegelung der Wilhelmsburger Reichsstraße**	
3.1 A	Entsiegelung südlicher Abschnitt	69.710 m²
3.2 A	Entsiegelung nördlicher Abschnitt	29.209 m²
3.3 A	Entsiegelung nördlich Rotenhäuser Straße	21.195 m²
3.4 A	Entsiegelung Neuenfelder Straße bis Rotenhäuser Straße	29.295 m²
4	**Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für einzelne Arten**	
4.1 A	Künstliche Fledermausquartiere	4 St.
4.2 A_{CEF}	Nisthilfen für Höhlen- oder Halbhöhlenbrüter	46 St.
5	**Maßnahmen zur Entwicklung der Freiraum- und Biotopverbundachse Ernst-August-Kanal**	
5.1 A	Uferstreifen am Ernst-August-Kanal	8.816 m² 53 Einzel-

		bäume
5.2 A	Grünstrukturen am Ernst-August-Kanal	14.176 m² 90 Einzel-bäume
6	**Maßnahmen zur Stärkung der Funktionsbeziehungen zwischen Süderelbe und Wilhelmsburger Park**	
6.1 A	Biotopentwicklung im Wilhelmsburger Park	5.060 m²
6.2 A	Biotopentwicklung zwischen Bahn und B 4/75	5.500 m²
6.3 A	Biotopentwicklung zwischen Bahn und Kornweide	14.591 m²
6.4 A	Biotopentwicklung im Bereich der AS HH-Wilhelmsburg-Süd	40.732 m² 147 Einzel-bäume
7	**Maßnahmen im Bereich Kornweide südlich von WH-Kirchdorf**	
7.1 A_{FCS}	Biotopentwicklung „Kornweide“	32.757 m² 5 Einzelbäu-me
7.2 A_{FCS}	Sukzessionsbrache westlich Kirchdorfer Wettern	3.748 m²
7.3 A	Biotopentwicklung „Stübenhofer Weg“	3.265 m²
8	**Maßnahmen im Bereich Siedefeld östlich von WH-Kirchdorf**	
8.1 E	Grünlandextensivierung „Siedefeld“	36.072 m²
8.2 E_{FCS}	Sukzessionsbrache nördlich Siedefelder Weg	11.754 m²
9 E	**Röhrichtentwicklung an der Dove-Elbe im Bezirk Bergedorf**	**2.650 m²**
10 E	**Grünlandextensivierung „Neue Höder Wettern“**	**23.087 m²**
11 A	**Baumpflanzungen**	**315 Einzel-bäume**

Tab. 4 Maßnahmenübersicht (Anpassung der Bahnanlagen)

Maßnahmen-Nr.	Bezeichnung	Umfang
1	**Maßnahmenkomplex Vermeidungsmaßnahmen**	
DB 1.1 V	Bauzeitenbeschränkungen und Vergrämungsmaßnahmen	---
DB 1.2 **V**	Tabuflächen und Schutzzäune	2.875 m
DB 1.3 V	Baumschutz	34 St.
DB 1.9 V	Umweltbaubegleitung	---
2	**Maßnahmenkomplex Gestaltungsmaßnahmen**	
DB 2.1 G	Lärmschutzwandbegrünung	2.394 m
DB 2.3 G	Landschaftsrasen	6.400 m²
DB 2.8 G	Sukzessionsbrachen	27.830 m²
4	**vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für einzelne Arten**	
DB 4.3 A_{CEF}	Nisthilfen für Höhlen- oder Halbhöhlenbrüter	4 St.
8	**Maßnahmen im Bereich Siedefeld östlich von WH-Kirchdorf**	
DB 8.3 E	Grünlandextensivierung „Siedefeld“	76.400 m²
DB 10 E	**Grünlandextensivierung „Neue Höder Wettern“**	13.660 m²
DB 12 A	**Gehölzpflanzungen zur Eingrünung der Bahnanlagen**	5.902 m² 38 Einzelbäume

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen für Straßenverlegung und Bahn ergänzen sich gegenseitig und bilden ein gemeinsames Maßnahmenkonzept.

Maßnahmen zur Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft sind vorstehend beschrieben worden. Eingriffe lassen sich bei einem Vorhaben dieser Größenordnung selbstverständlich nicht vollständig vermeiden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht weiter vermeidbar, weil sie mit dem Vorha-

ben zwangsläufig verbunden sind. Aus diesem Grunde sind die verbleibenden Eingriffe auszugleichen. Diesem Zweck dienen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird die erforderliche Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sowohl funktional als auch rechnerisch entsprechend dem Hamburger Staatsrätemodell erbracht. Das im LBP dargestellte Maßnahmenkonzept wurde funktionsbezogen abgeleitet um die Eingriffe möglichst funktional auszugleichen. Dies gewährleisten zahlreiche Maßnahmen im unmittelbar betroffenen Planungsraum, u.a. Maßnahmen im Umfeld der AS Wilhelmsburg, Maßnahmen am Ernst-August-Kanal und die Entsiegelung und Begrünung der vorhandenen B 4/75.

Orientierend wurde bei dem Maßnahmenkonzept ein Ausgleich des nach dem Staatsrätemodell ermittelten Wertpunktedefizits berücksichtigt. Auch der rechnerische Nachweis der erforderlichen Kompensationsleitung nach dem Staatsrätemodell wird erbracht.

Der sich aus artenschutzrechtlichen Gründen ableitende Maßnahmenbedarf ist innerhalb des LBP berücksichtigt. Es handelt sich um Nisthilfen für Höhlen- und Halbhöhlenbrüter, die als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme auszubringen sind. Darüber hinaus sind FCS-Maßnahmen für Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und Kuckuck vorgesehen.

Die Lebensraumverluste für die auf den Bahnbrachen vorkommenden, teils sehr seltenen Insektenarten werden funktional in ausreichendem Umfang ausgeglichen. Neben gezielten Ausgleichsmaßnahmen im Umfeld der AS Wilhelmsburg Süd tragen dazu auch die im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen vorgesehenen Sukzessionsbrachen im Umfeld der Straße und der Bahnanlagen bei.

Ein funktionaler Ausgleich der gesetzlich geschützten Biotope wurde berücksichtigt

Nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbildes.

Durch die Ausgleichsmaßnahmen werden die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Die Ersatzmaßnahmen bewirken, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt werden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet wird (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Dies gilt auch für die flächig und einzeln bilanzierten Gehölzverluste. Alle wesentlichen, mit den betroffenen Gehölzen in Verbindung zu bringenden Funktionen in Wilhelmsburg (besondere Landschaftsbildfunktionen, besondere Biotopverbundfunktionen, allgemeine Lebensraumfunktionen, allgemeine lokalklimatische Funktionen) werden durch das Gesamt-Maßnahmenkonzept berücksichtigt und kompensiert.

4.9.3 Artenschutz

Ein Teil der folgenden Textstellen stammt entweder unmittelbar oder sinngemäß aus dem Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans und dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag. Auf eine Kennzeichnung eines jeden einzelnen Zitates ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet worden.

Im Wesentlichen sind folgende Artenschutzbelange betroffen:

Durch die bau- und anlagebedingten Gehölzverluste bei einer Verlegung der Bundesstraße verlieren Höhlen- und Halbhöhlenbrüter wie Gartenrotschwanz, Grauschnäpper und Haussperling Lebensräume und Brutreviere. Diese Verluste werden durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen in Form von Nisthilfen in anderen geeigneten Gehölzbeständen ausgeglichen (Maßnahme 4.2 A_{CEF}). Dabei ist von einer Realisierbarkeit und schnellen Wirksamkeit auszugehen, so dass bei einer Verlegung bezüglich dieser Arten nicht das Erfordernis einer Ausnahme nach § 45 BNatSchG besteht und ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote bezüglich der gesamten Nistgilde der Höhlen- und Halbhöhlenbrüter vermieden wird.

Durch die Betroffenheit eines Biotopkomplexes aus Feuchtwiesenbrachen und Röhricht im südlichen Wilhelmsburger Park kommt es durch das Vorhaben zu Auswirkungen auf die Arten Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und Kuckuck, die eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG erfordern. Es ist davon auszugehen, dass mit vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in diesem Fall die betroffenen ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang nicht rechtzeitig erfüllt werden können. Gründe sind hierbei zum einen die aus städtebaulichen Gründen möglichst frühzeitige Verlegung der Straße und die fehlende Verfügbarkeit geeigneter Flächen für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen).

Bezüglich der artenschutzrechtlichen Belange hätte ein Ausbau insgesamt Vorteile gegenüber einer Verlegung, allerdings sind bei der Verlegung auch die Entlastungswirkungen für den Wilhelmsburger Park und die dort vorkommenden Arten zu beachten, die bei einem Ausbau nicht zustande kämen. So werden durch den Rückbau die Habitatfunktionen im Wilhelmsburger Park und auch in nördlich anschließenden Grünanlagen deutlich verbessert:

- Zerschneidungswirkungen zwischen bestehenden teils sehr hochwertigen Lebensräumen entfallen, dadurch werden Biotopverbundfunktionen verbessert und Kollisions- und Tötungsrisiken insgesamt gesenkt (Z.B. für Fledermäuse, Vögel, Amphibien, Libellen, Falter u.a.).
- Betriebsbedingte Belastungen in den angrenzenden teils sehr hochwertigen Lebensräumen entfallen. Die Habitatqualitäten der Strukturen beidseitig der vorhandenen Trasse nehmen zu.
- Durch die Wiederbegrünung der alten Trasse werden neue Biotopstrukturen geschaffen, die eigene Habitatfunktionen übernehmen.

Die Voraussetzungen für eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit den Ausführungen der Vorhabensträger in Unterlage 12.5 an. Die erteilten Ausnahmen sind aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich, der Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten verschlechtert sich bei Realisierung der FCS-Maßnahmen nicht und es gibt keine zumutbare Alternativen.

Durch die erforderliche Anpassung der Bahnanlagen im Zusammenhang mit der Verlegung der Bundesstraße entstehen zusätzlich geringe, aber ebenfalls potenziell erhebliche artenschutzrechtliche Konflikte. Durch bau- und anlagebedingte Gehölzverluste gehen bei der Anpassung der Bahnanlagen vom Gartenrotschwanz zwei weitere Brutreviere verloren. Diese Verluste werden durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen in Form von Nisthilfen in

anderen geeigneten Gehölzbeständen ausgeglichen (Maßnahme DB 4.3 A_{CEF}). Dabei ist von einer Realisierbarkeit und schnellen Wirksamkeit auszugehen, so dass bei den Bahnfolgemaßnahmen nicht das Erfordernis einer Ausnahme nach § 45 BNatSchG besteht und eine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden wird.

Weitere Einzelheiten finden sich im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 12.4) und der Ausnahmeprüfung (Unterlage 12.5). Die artenschutzrechtlich veranlassten und erforderlichen Maßnahmen sind im planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt. Auf die Nebenbestimmungen zum Artenschutz unter Ziffer 2.15, S. 37 und die Ausführungen ab S. 193 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

4.9.4 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren und erfolgt zunächst getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Das heißt, dass eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen an dieser Stelle noch nicht vorgenommen wird. Das Ergebnis dieser Bewertung fließt dann anschließend in den Gesamtprozess der Abwägungsentscheidung ein.

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. Die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen werden durch umfangreiche Vermeidungs-, Minderungsmaßnahmen soweit wie möglich gemindert. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch Kompensationsmaßnahmen soweit wie möglich funktional ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der insgesamt vorgesehenen Maßnahmen sind keine verbleibenden Beeinträchtigungen festzustellen, die für einzelne Schutzgüter (insbesondere die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen) zu hohen ökologischen Risiken führen würden.

Es kommt also entscheidend auf die Durchführung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen an, die deshalb planfestgestellt wurden, vergl. etwa Ziffer 2.14, S. 35 dieses Beschlusses. Durch deren hierdurch gesicherte Durchführung bestehen keine entscheidungserheblichen ökologischen Risiken.

Zusammenfassend werden im Folgenden exemplarisch einige der Bewertungskriterien dargestellt:

Diverse Bestimmungen stellen zwar das Gebot der Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen auf (vgl. z. B. § 13 BNatSchG, § 67 WHG etc.). Auch bringt das planfestgestellte Vorhaben 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. Sie sind aber insgesamt nicht von einem Ausmaß, dass das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge als nicht vertretbar erschiene. Die Möglichkeit einer generellen Vermeidung der dargestellten Beeinträchtigungen böte nur der Verzicht auf das Vorhaben, der angesichts der verkehrlichen Überlastung sowie des unzureichenden Lärmschutzes im Ergebnis jedoch zu dauerhaft hohen Umweltbeeinträchtigungen führt, die die Verlegung der Bundesstraße insoweit zu beseitigen vermag. Ein Ausbau der Bundestraße in vorhandener Lage ist aus Umweltsicht keine günstigere Variante. Ein Ausbau in vorhandener Lage hätte umfangreiche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen zur Folge. Er würde zu größeren Nachtei-

len für Bodenfunktionen, lufthygienische Ausgleichsfunktionen und Landschaftsbildfunktionen führen. Verbesserungen der Gesamtlärmsituation und Entlastungswirkungen im Wilhelmsburger Park wären mit einem Ausbau in vorhandener Lage nicht verbunden.

Zudem fordert das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot weder das grundsätzliche Unterlassen der Baumaßnahme noch die Wahl einer die Umwelt am geringsten belastenden Variante, 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 sowie ergänzend durch diesen Planfeststellungsbeschluss geschehen. Damit werden u. a. 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 Teil der Auswirkungen nur für den Zeitraum der Bauarbeiten gegeben. Insgesamt gehen mit dem Vorhaben auch erhebliche positive Effekte einher, allen voran der die Verbesserung des Gesamtlärmsituation und die Entschneidungs- und Entlastungswirkungen durch die Entsiegelung und Begrünung der alten Trasse der B 4/75.

Im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen. Es werden umfangreiche Kompensationsmaßnahmen vorgenommen. Teile dieser Maßnahmen übernehmen artenschutzrechtliche Kompensationsfunktionen.

Für unvermeidbare Auswirkungen auf Lebensräume besonders und streng geschützter Arten sind soweit wie möglich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Für die Betroffenheit der Arten Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und Kuckuck ist eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG erforderlich und durch diesen Beschluss erteilt. Es ist davon auszugehen, dass mit vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in diesem Fall die betroffenen ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang nicht rechtzeitig erfüllt werden können. Mit den vorgesehenen FCS-Maßnahmen (Maßnahmen zur Sicherstellung der Nichtverschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen Vogelarten) sind jedoch auch in diesem Fall die artenschutzrechtlichen Belange entsprechend den naturschutzfachlichen und rechtlichen Anforderungen berücksichtigt.

Unvermeidbare Auswirkungen auf geschützte Biotope werden durch Kompensationsmaßnahmen in geeigneter Weise ausgeglichen. Entscheidungserhebliche Auswirkungen auf Schutzgebiete bestehen nicht.

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

4.10 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen nehmen in der Diskussion um das Vorhaben einen breiten Raum ein. Die beiden Verkehrswege führen durch einen dicht besiedelten Raum. Daher war es nicht nur angezeigt, die Anforderungen der §§ 41 BImSchG und der 16. BImSchV für jeden Verkehrsweg einzeln zu prüfen. Darüber hinaus war auch sicher zu stellen, dass auch bei Einhaltung dieser Anforde-

rungen der von beiden Verkehrswegen gemeinsam verursachte Lärm keine unzumutbaren Auswirkungen insbesondere auf die Gesundheit der in der Nähe der Verkehrswege lebenden Menschen verursacht bzw. verstärkt. Auch die Fragen der Luftschadstoffbelastung und der Erschütterungen wurden intensiv diskutiert. Daher soll im Folgenden näher darauf eingegangen werden.

4.10.1 Schallimmissionen

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche aus dem Betrieb der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße und der geänderten Schienenwege haben die Vorhabensträger entsprechend den Ergebnissen der durchgeführten Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) aktive Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere in Gestalt von Lärmschutzwänden) zu errichten und zu unterhalten sowie auf Antrag der Betroffenen Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) zu leisten. Die planfestgestellten Lärmschutzanlagen umfassen 8,5 km lange Lärmschutzwände an der neuen B 75 und 6,6 km lange Lärmschutzwände an den Gleisen. Die Lärmschutzwände werden zum größten Teil hochabsorbierend ausgeführt. Die Schallschutzwände an der Straße werden ab einer Höhe von 4,50 m transparent ausgeführt. Die Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht, der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) sowie den Lageplänen und Querschnitten zu entnehmen.

Erforderlichkeit und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus §§ 41, 42, 43 Abs. 1 Nr. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i.V.m. der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Auf der Grundlage dieser Regelungen, die im Folgenden noch näher erläutert werden, sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, weitere als die geplanten Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes anzuordnen. Sowohl die Untersuchungen zum Straßenverkehrslärm der neuen B 75 und zum Schienenverkehrslärm als auch die vorgelegte Gesamtlärmbetrachtung sind schlüssig und wissenschaftlich fundiert. Die daraus von den Vorhabensträgern gezogenen rechtlichen Schlüsse sind ebenfalls nicht zu beanstanden.

4.10.1.1 Straßenbedingte Schallimmissionen

4.10.1.1.1 Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen

Die grundsätzliche Erforderlichkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen entlang der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße ergibt sich aus § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. §§ 1, 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Danach ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn – wie vorliegend – eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird (vgl. Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, VI.10.1 (1)).

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau sicherzustellen, dass die in dieser Vorschrift genannten Beurteilungspegel nicht überschritten werden. Die dabei maßgeblichen Gebietseinstufungen ergeben sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen, § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV. Diese Vorgaben haben die Vorhabensträger umgesetzt. Soweit Baustufenpläne gemäß § 10 der Baupolizeiverordnung noch nicht durch Bebauungspläne ersetzt wurden, haben die Vorhabensträger auch zutreffend die den Baustufenplänen entsprechenden Gebietseinstufungen zugrunde gelegt. Die Baustufenpläne gelten gemäß § 233

Abs. 3 BauGB, § 173 Abs. 3 BBauG 1960 grundsätzlich fort (vgl. anstelle vieler OVG Hamburg, Urteil v. 08.11.2012, 2 Bs 230/12; Urteil v. 14.11.2002, 2 Bf 700/98).

Anders als dies in einigen Einwendungen eingeschätzt wurde, sind die Vorhabensträger auch in zulässiger Weise davon ausgegangen, dass in dem Bereich, der westlich der neuen B 75 zwischen Thielenstraße (km 2+925) und km 4+020 gelegen ist, keine bauplanungsrechtliche Festsetzung von Wohngebieten zu berücksichtigen ist. Der Baustufenplan Wilhelmsburg weist insoweit ein Industriegebiet aus. Auch liegen für diesen Bereich noch keine Planungen vor, die – insbesondere aufgrund rechtlicher Verfahrensschritte – zu einer verfestigten, konkreten Planung geführt hätten. Da sie in rechtlicher Hinsicht nicht erforderlich ist, wird auch die dort geplante zwei Meter hohe Lärmschutzwand nicht vom Fernstraßenbaulastträger, sondern vollumfänglich von der Freien und Hansestadt Hamburg finanziert. Eine andere bauplanungsrechtliche Situation liegt beispielsweise im Hinblick auf die südlich angrenzenden Bereiche vor, in denen die Bebauungspläne 89, 90 und 92 schon festgestellt wurden oder – teilweise unter erfolgter Erteilung von Baugenehmigungen (wie z.B. für das neue Bürogebäude der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) – bereits öffentlich ausgelegen haben. Sollte entlang des oben genannten „Industriegebiets" in Zukunft eine andere, lärmschutzbedürftigere Gebietsnutzung ausgewiesen werden, so wäre es Aufgabe der Bebauungsplanung, nachträglich den erforderlichen Schallschutz zu gewährleisten, indem beispielsweise die im vorliegenden Vorhaben geplanten Lärmschutzwände erhöht werden.

Entgegen dem in einigen Einwendungen vertretenen Standpunkt sind die Beurteilungspegel laut § 3 der 16. BImSchV i.V.m. Anlage 2 zu dieser Verordnung durch Berechnungen zu ermitteln. Auf gemessene Werte kommt es nicht an (vgl. BVerwG, NVwZ 1996, 394, 396).

Im Rahmen der Einwendungen wurde zudem bemängelt, die Schalltechnische Untersuchung stelle im Gegensatz zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und zur Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 12.1) keinen Vergleich her zwischen der Bestandssituation (Wilhelmsburger Reichsstraße in gegenwärtiger Lage ohne ergänzenden Lärmschutz) und der (nunmehr planfestgestellten) Vorzugsvariante. Die Schalltechnische Untersuchung sei insoweit zu ergänzen. Dabei seien in Zwischenschritten auch folgende Szenarien darzustellen: Ist-Zustand mit begleitenden Lärmschutzmaßnahmen (offenporiger Asphalt, Geschwindigkeit 50 km/h, Durchfahrtsverbot für Schwerlaster, Lärmschutzwände/-wälle), Ist-Zustand ohne Ausbau und mit Bahnmaßnahmen und dadurch ausgelöstem Lärmschutz, verlegte WRS ohne Lärmschutz.

Für die Umweltverträglichkeitsstudie und die Lärmtechnische Untersuchung gelten jedoch unterschiedliche Maßstäbe. Die Umweltverträglichkeitsstudie ist umfassender und kann auch die Umweltauswirkungen mehrere denkbarer Varianten einbeziehen. In der Lärmtechnischen Untersuchung wird hingegen begutachtet, ob die von den Vorhabensträgern gewählte Vorzugsvariante die maßgeblichen Lärmgrenzwerte einhält. Die Schallimmissionen einer bestehenden Straße im sog. Prognosenullfall müssen nur dann ermittelt und mit dem zukünftig zu prognostizierenden Lärm verglichen werden, wenn die Straße baulich erweitert oder durch einen erheblichen baulicher Eingriff geändert werden soll und deswegen eine „wesentliche Änderung" der Straße vorliegen könnte (§ 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 Abs. 2 BImSchV). Wird die Straße jedoch nicht nur baulich verändert, sondern neu gebaut, reicht es aus, dass die Vorhabensträger jeweils die Schallemissionen (und -immissionen) berechnet und miteinander vergleicht, die von der verlegten Straße mit und ohne Lärmschutz ausgehen werden. Vorliegend ist, wie gesehen, von einem Neubau auszugehen. Im Hinblick auf die neue Wil-

helmsburger Reichsstraße bedurfte es daher im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung keines Vergleichs zwischen den gegenwärtigen und den zukünftig zu erwartenden Schallimmissionen (etwas anderes gilt für die Änderung des Schienenwegs und für die Gesamtlärmbetrachtung, siehe dazu sogleich unter 4.10.1.2, S. 97 bzw. 4.10.1.3, S. 100). Darüber hinaus mussten auch die Lärmwirkungen anderer Planungsvarianten nicht näher dargestellt werden, da die Vorhabensträger andere Varianten in zulässiger Weise ausgeschlossen hat (vgl. die Ausführungen unter 4.5, S. 54).

Der Berechnung der Emissions- und Immissionspegel für das Jahr 2025 (jeweils für den Prognosefall mit und ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen) nach § 3 der 16. BImSchV i.V.m. Anlage 1 zu dieser Verordnung durften auch die für diesen Zeitpunkt prognostizierten Verkehrszahlen zugrunde gelegt werden. Dass diese Verkehrsprognosen ihrerseits zutreffend bzw. jedenfalls nicht zu niedrig angesetzt sind, wird unter 4.14.1.3.5, S. 222 näher dargestellt. Anders als in Einwendungen geltend gemacht wird, ist es auch zulässig, dass die Vorhabensträger im Einklang mit der Anlage 1 zur 16. BImSchV Mittelungspegel herangezogen haben (vgl. BVerwG, Beschluss v. 05.03.1999, 4 A 7/98, 4 VR 3/98). Da mit dem Auftreten allzu hoher Spitzenpegel nicht zu rechnen ist, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Anzeichen dafür, dass etwa von der gesetzgeberischen Entscheidung im Rahmen der 16. BImSchV abzuweichen sein könnte.

Die Vorhabensträger haben bei der Ermittlung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen auch einen hinreichend großen „Emissionsbereich" zugrunde gelegt. Berücksichtigt wurden zum einen die Schallemissionen von der Wilhelmsburger Reichsstraße in dem Streckenbereich, in dem sie verlegt werden soll; dazu zählen beispielsweise nicht mehr die Bereiche der Anschlussstelle HH-Georgswerder und südlich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Süd. Zutreffend haben die Vorhabensträger auch die Rampen an den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Wilhelmsburg-Süd in die Berechnungen einbezogen. Der Anschluss im Bereich Rotenhäuser Straße wurde dabei im Hinblick auf den Verkehrslärm richtigerweise bis zum auszubauenden Knoten Rotenhäuser Straße / Dratelnstraße / Rubbertstraße berücksichtigt (vgl. Schalltechnische Untersuchung, Unterlage 11.1, S. 19 und die graue Unterlegung des genannten Knotens in Unterlage 11.2, Blatt 03). Weitergehende Bereiche, insbesondere solche des nachgeordneten Straßennetzes, mussten im Hinblick auf die mittelbar durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße induzierten Emissionen nicht betrachtet werden. Die insoweit erhobenen Einwendungen sind zurückzuweisen. Das Bundesverwaltungsgericht geht davon aus, dass § 41 BImSchG und die 16. BImSchV nur den Lärm erfassen, der von der zu bauenden Straße selbst ausgeht. Der Lärmzuwachs, der als Folge des Straßenbauvorhabens von einer anderen, vorhandenen Straße ausgeht, ist im Rahmen der Abwägung nur dann zu berücksichtigen, wenn der Lärmzuwachs mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger, adäquater Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht (BVerwG, Urt. v. 17.03.2005, 4 A 18/04 m.w.N.; Urt. v. 23.11.2005, 9 A 28/04 m.w.N.). Im Hinblick auf die Bereiche des nachgeordneten Straßennetzes, die an die ausgebauten Anschlussbereiche angrenzen (z.B. Dratelnstraße, Rubbertstraße, Thielenstraße, Harburger Chaussee, Kornweide), fehlt es am eindeutigen Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und einer etwaigen Verkehrszunahme. Dieser Ursachenzusammenhang besteht nur bis zum ersten Knotenpunkt, im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd also bis zum auszubauenden Knoten Rotenhäuser Straße / Dratelnstraße / Rubbertstraße. Für die daran anschließenden Stadtstraßenabschnitte erge-

ben sich ggf. Verkehrszunahmen auch aus anderen Quellen als der neuen B 75. Etwa erforderliche Ausbau- oder Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich stellen sich daher nicht mehr als notwendige Folgemaßnahmen des Vorhabens dar und können daher nicht von der Planfeststellungsbehörde angeordnet werden. Die Zuständigkeit für eine mögliche Veränderung dieses nachgeordneten Straßennetzes verbleibt beim Stadtstraßenbaulastträger. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahmen ist im Hinblick auf die Stadtstraßen, die jenseits des genannten Knotenpunktes liegen, nicht mit einer vorhabensinduzierten, erheblichen Lärmzunahme im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchG zu rechnen (vgl. zum Begriff der erheblichen Lärmzunahme BVerwG, Urt. v. 23.11.2005, 9 A 28/04).

In der Schalltechnischen Untersuchung waren zudem keine Entwicklungen zu berücksichtigen, die möglicherweise in Zukunft eintreten könnten durch die Planfeststellung und den Bau einer Autobahnverbindung (A26-Ost zwischen der A7, (geplantes) Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe und der A1, Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn). Erst im Rahmen des zukünftig möglicherweise eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens und nicht bereits im vorliegenden Verfahren werden die ggf. durch die A 26-Ost entstehenden Emissionen zu ermitteln und zu bewerten sein.

Darüber hinaus ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorhabensträger in den geänderten Planunterlagen die Lärmschutzwände auf Bahngelände bei der Berechnung des Straßenlärms berücksichtigt haben. Die Verkehrswege Straße und Schiene sind – wie dies von den Vorhabensträgern auch beherzigt wurde – grundsätzlich getrennt zu betrachten. Die 16. BImSchV sieht Berechnungsformeln vor, auf deren Grundlage die Ausbreitung der vom (jeweiligen) Verkehrsweg ausgehenden Schallemissionen zu ermitteln ist. Nach Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Berechnung der Beurteilungspegel an Straßen) ist Bestandteil der Berechnungsformel auch eine „Pegeländerung durch *topographische Gegebenheiten, bauliche Maßnahmen und Reflexionen*. Je nach den örtlichen Gegebenheiten sind dies insbesondere *Lärmschutzwälle und -wände.* Einschnitte, Bodenerhebungen und Abschirmung durch bauliche Anlagen." Um die Ausbreitung der von der verlegten B 75 ausgehenden Emissionen zu ermitteln, mussten die Vorhabensträger demnach auch die Lärmschutzwände berücksichtigen, die sich im angrenzenden Bahnbereich befinden werden.

4.10.1.1.2 Umfang der Schallschutzmaßnahmen

Keinen Bedenken begegnet auch der Umfang der für den Straßenbereich geplanten Schallschutzmaßnahmen. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist ein Vorhabensträger grundsätzlich verpflichtet sicherzustellen, dass durch eine neu gebaute Straße keine Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik zu vermeiden sind, also beispielsweise durch Lärmschutzwände und -wälle oder lärmmindernde Asphaltbauweisen (sog. aktiver Lärmschutz). Soweit die Einhaltung der Grenzwerte der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich ist oder die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, besteht ein Anspruch der Betroffenen gegen den Vorhabensträger auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (sog. passiver Schallschutz, z.B. Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen) nach Maßgabe der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzverordnung – 24. BImSchV). Das Bestehen eines solchen Anspruchs wird im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach geregelt. Kommt zwischen dem Vorhabensträger und dem Betroffenem keine Einigung über den Umfang der Entschädigung zu-

stande, setzt das Bezirksamt Hamburg-Mitte auf Antrag eines der Beteiligten im Einzelfall die Entschädigung durch schriftlichen Bescheid fest (§ 42 Abs. 3 BImSchG in Verbindung mit der Hmb. Anordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Amtl. Anz. 2005, S. 1811). Verbleiben Grenzwertüberschreitungen (insbesondere in Außenwohnbereichen), so müssen die Vorhabensträger eine entsprechende Entschädigung leisten, § 42 Abs. 2 S. 2 BImSchG i.V.m. § 74 Abs. 2 S. 3 HmbVwVfG.

Die vollständige Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV mit Mitteln des aktiven Lärmschutzes ist vorliegend unverhältnismäßig im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG. Dabei legt die Planfeststellungsbehörde die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zugrunde, derzufolge bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung im Rahmen des § 41 Abs. 2 BImSchG grundsätzlich zunächst zu untersuchen ist, was für Schutzmaßnahmen aufzuwenden wäre, mit denen alle Immissionsgrenzwerte unterschritten werden (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind nach der Rechtsprechung schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Der durch die Maßnahme insgesamt erreichbare Schutz ist dabei in Baugebieten im Einzelfall grundsätzlich den insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten (BVerwG, Urt. v. 13.05.2009, 9 A 72/07 m.w.N.). Als Kenngröße nimmt die Planfeststellungsbehörde das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der durch diese Variante insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick. Grundlage der Abwägung sind die Kosten je gelöster Schutzfall. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen nachts, d.h. einer Wohneinheit mit Grenzwertüberschreitungen tags und nachts entsprechen zwei Schutzfälle (vgl. „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen“ des Eisenbahn-Bundesamtes (Stand: Dezember 2012), Teil VI – Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, S. 64, 72). Um die unterschiedlichen Nutzungs-, Erhaltungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsaufwendungen und -intervalle der Schallschutzvarianten vergleichen zu können (z.B. Lärmschutzwände, sog. Offenporiger Asphalt, Einhausungen, sog. besonders überwachte Gleise), ist es dabei sachgerecht, stets die kapitalisierten Kosten anzusetzen.

An diesen Maßstäben gemessen haben die Vorhabensträger in ausreichendem Umfang aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Ein weiter reichender Einsatz solcher Maßnahmen wäre unverhältnismäßig.

Mit den entlang der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße vorgesehenen Lärmschutzwänden, die eine Gesamtlänge von 8,5 km haben werden, werden die Grenzwerte der 16. BImSchV an den Gebäuden sowie deren Außenwohnbereichen tags fast vollständig und nachts weit überwiegend eingehalten. Dennoch werden in einigen Straßenbereichen nicht alle Grenzwerte unterschritten. Dies ist vor allem auf die hohe Verkehrsbelastung, die erhebliche Breite der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße sowie hoch liegende Immissionsorte bei mehrgeschossigen Gebäuden zurückzuführen. So werden im Hinblick auf den von der Straße ausgehenden Schall die Grenzwerte im Tagzeitraum an zwei Gebäuden und im Nachtzeitraum an 246 Gebäuden nicht erreicht. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen treten überwiegend in den oberen Stockwerken der betroffenen Gebäude auf. Um die Grenzwerte zu unterschreiten und einen Vollschutz zu erreichen, wären umfangreiche Erweiterungen der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die bereits geplanten Lärmschutzwände müssten um ca. 1,3 km verlängert und auf einer Länge von 2,5 km auf

bis zu 13 m erhöht werden; außerdem müsste eine offenporige, lärmmindernde Asphaltdeckschicht verwendet werden. Auf diese Weise könnten alle Grenzwerte unterschritten werden. Es würde dabei Wohnraum, der sich zudem größtenteils in reinen oder allgemeinen Wohngebieten befindet, in nicht unerheblichem Umfang zusätzlichen Schutz erfahren. Das Gebäude Rotenhäuser Straße 1b bleibt dabei außer Betracht, weil es wegen seiner Lage in einem Industriegebiet keine Schutzfälle bildet (siehe dazu auch die Ausführungen ab S. 101).

Den positiven Auswirkungen stehen kapitalisierte Mehrkosten in Höhe von annähernd 12,47 Mio. Euro gegenüber. Diese Kosten stehen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Durch die Verlegung der B 75 kommt es zu insgesamt 2286 Schutzfällen (379 Schutzfälle (Wohneinheiten) tags + 1907 Schutzfälle (Wohneinheiten) nachts). Würden die Kosten von 12,47 Mio. Euro zusätzlich aufgewandt, könnten alle Schutzfälle gelöst werden (das Gebäude Rotenhäuser Straße ist insoweit nicht zu berücksichtigen, siehe soeben). Die Kosten für den Lärmschutz würden jedoch von 20.606.431 € (planfestgestellte Variante) auf 33.076.415,45 € (Vollschutzvariante) und damit um über 60 % steigen. Wenn die geplanten Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, müssen (20.606.431 € : 1915 Schutzfälle =) 10.760,54 € pro gelöstem Schutzfall aufgewendet werden; würde die (Straßen-)Vollschutzvariante gewählt, müssten (33.076.415,45 € : 2286 Schutzfälle =) 14.469,12 € pro gelöstem Schutzfall aufgebracht werden. Kosten und Nutzen stehen außer Verhältnis. Zu berücksichtigen ist dabei insbesondere, dass ein Großteil der betreffenden Wohneinheiten in starkem bis sehr starkem Maße lärmvorbelastet ist und dass der Straßen- im Vergleich zum Schienenlärm überdies deutlich zurücktreten wird (zur Berücksichtigung der Vorbelastung BVerwG, Urt. v. 13.05.2009, 9 A 72/07, Rn. 63 (juris)). Zudem sind die auftretenden Grenzwertüberschreitungen in den meisten Fällen nicht allzu hoch. Bei über 70 % der Wohneinheiten, an denen der Grenzwerte nachts von 49 dB(A) nicht erreicht werden, werden sie nur knapp verfehlt, weil dort Beurteilungspegel von 50 – 51 dB(A) zu erwarten sind (vgl. S. 20 f. der Schalltechnischen Untersuchung). Bei über 20 % der übrigen Wohneinheiten treten Beurteilungspegel von 52 – 53 dB(A) auf. Hinzu kommt, dass die Erhöhung der Lärmschutzwände auf bis zu 13 m auch unter städtebaulichen Gesichtspunkten nachteilige Wirkungen erzeugt.

Auch der zusätzliche Einsatz offenporigen Asphalts (ohne eine Verlängerung und Erhöhung der Lärmschutzwände) scheidet aus, weil die Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Die Planungen der Vorhabensträger sehen vor, dass die verlegte B 75 eine Decke aus Splittmastixasphalt erhalten soll, die dauerhaft eine Schalldämpfung im Vergleich zur Standardbauweise erreicht und für die ein Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) anzusetzen ist. Von der Verwendung offenporigen Asphalts, für den ein Korrekturwert D_{StrO} von -5 dB(A) angesetzt werden kann, haben die Vorhabensträger aus nicht zu beanstandenden Gründen abgesehen. Die Vorhabensträger haben in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1, S. 23 ff.) nachgewiesen, dass auch der ergänzende Einsatz offenporigen Asphalts unverhältnismäßig ist.

Die Vorhabensträger haben die Wirkung und die Kosten des offenporigen Asphalts im Bereich 0+000 bis 3+000 ermittelt. Würde zusätzlich zu den geplanten Lärmschutzmaßnahmen offenporiger Asphalt verwendet, würden 2.088 der insgesamt 2286 Schutzfälle gelöst (91,34 %). Die Kosten pro gelöstem Schutzfall würden dann ((20.606.431 € + 3.821.942,95 €): 2.088 Schutzfälle =) 11699,41 € betragen. Wenngleich darin eine nicht allzu große Steige-

rung der Kosten pro Wohneinheit im Vergleich zur Vorzugsvariante liegt, fällt auch in diesem Zusammenhang ins Gewicht, dass die betreffenden Gebäude stark lärmvorbelastet sind und dass der Straßen- im Vergleich zum Schienenlärm überdies deutlich zurücktreten wird. Ohne die Verwendung einer offenporigen Deckschicht würden zudem die Grenzwerte meist nur knapp verfehlt (siehe soeben). Das alles spricht dafür, dass die Kosten für einen Lärmschutz unter Einbeziehung offenporigen Asphalts außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

In zulässiger Weise haben die Vorhabensträger dabei bereits die Bereiche km 0+385 bis km 0+800 und km 3+000 bis km 4+300 von einer näheren Kosten-Nutzen-Analyse für die Verwendung offenporigen Asphalts ausgenommen. Im erstgenannten Streckenbereich verläuft die Wilhelmsburger Reichsstraße im Trog. Vom Einsatz offenporigen Asphalts wären daher insoweit zum einen kaum Pegelminderungen zu erwarten. Zum anderen ergäben sich aufgrund der Troglage höhere (Bau- und Folge-)Kosten, die noch deutlicher außer Verhältnis zum Schutzzweck stünden, als es für die oben genannten Bereiche der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße festgestellt wurde. Dasselbe gilt für den Bereich von km 3+000 bis km 4+300, in dem sich nur ca. 26 Gebäude mit vergleichsweise geringen Grenzwertüberschreitungen befinden. Da die neue Wilhelmsburger Reichsstraße mit einer „gefassten Entwässerung" an den Fahrbahnrändern zu versehen ist, wäre die Herstellung offenporigen Asphalts – ähnlich wie im Trogbereich – technisch und finanziell mit größerem Aufwand verbunden.

Aus Gründen des Lärmschutzes bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht der Anordnung, dass auf der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße nur eine niedrigere als die geplante Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zulässig ist. Die Vorhabensträger haben im hinreichenden Umfang aktiven Lärmschutz geplant und für die verbleibenden Gebäude, bei denen Grenzwerte nicht erreicht werden, Maßnahmen des passiven Schallschutzes vorgesehen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde außerdem der Zielsetzung einer Fernstraße, dem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 Abs. 1 FStrG) widersprechen. Die Möglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden, auf der Grundlage der StVO Geschwindigkeitsbegrenzungen ggf. auch aus Gründen des Lärmschutzes anzuordnen, bleiben unberührt.

Für die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen (vgl. S. 6 f. und Anhang 1 der Schalltechnischen Untersuchung) besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen beziehungsweise – für Außenwohnbereiche – auf Entschädigung. Kommt es zwischen den Berechtigten und den Vorhabensträgern nicht zu einer Einigung darüber, hat das Bezirksamt Hamburg-Mitte auf Antrag der Betroffenen jeweils noch die Details zu untersuchen, um individuell die Erforderlichkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen sowie die Höhe der erstattungsfähigen Kosten zu ermitteln. Die Maßnahmen des passiven Lärmschutzes bestimmen sich nach der 24. BImSchV. Angesichts dieser konkreten und hinreichenden Vorgaben des Normgebers besteht für die Anordnung weiterer Maßnahmen passiven Lärmschutzes, wie sie in einigen Einwendungen gefordert werden, weder Raum noch Erforderlichkeit.

Mit der unter Ziffer 2.22, S. 43 genannten Nebenbestimmung hat die Planfeststellungsbehörde angeordnet, dass die planfestgestellten Lärmschutzanlagen dauerhaft die in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) vorausgesetzte lärmmindernde Wirkung besitzen sollen.

4.10.1.2 Bahnbedingte Schallimmissionen

4.10.1.2.1 Erforderlichkeit von Schallschutzmaßnahmen

Im Hinblick auf die geplanten Maßnahmen im Bahnbereich, insbesondere die Verlegung des Güterzuggleises 8 (Strecke 1255), liegt eine wesentliche Änderung im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vor, weil und soweit die Tatbestände des § 1 Abs. 1 und 2 S. 1 Nr. 2, S. 2 der 16. BImSchV erfüllt sind. Nach § 1 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn durch den baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Schienenweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV auch dann vor, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Schienenweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

In Bezug auf die grundsätzlich einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte kann auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziffer 4.10.1.1.1, S. 90 dieses Beschlusses verwiesen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass die Vorhabensträger die Berechnung der Beurteilungspegel für den Schienenweg nicht sachgerecht nach Anlage 2 der 16. BImSchV (sog. Schall 03) vorgenommen haben. Wie auch hinsichtlich des straßenbedingten Lärms ist nach der 16. BImSchV hinsichtlich des Schienenlärms ein Mittelungspegel zu bilden. Hinreichende Gründe dafür, Spitzenpegel zu berücksichtigen, sind vorliegend nicht gegeben.

Um zu ermitteln, ob durch das Vorhaben eine wesentliche Änderung im Sinne der von § 1 der 16. BImSchV verursacht wird, war es sachgerecht, dass die Vorhabensträger einen Vergleich zwischen dem vom Schienenweg ausgehenden „Bestandslärm" und den für das Jahr 2025 zu prognostizierenden Schallimmissionen angestellt haben. Im Hinblick auf den Prognosezeitraum verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.4, S. 53 dieses Beschlusses.

Die schienenverkehrsbezogene Prognose für das Jahr 2025 ist auch nicht deswegen in Zweifel zu ziehen, weil der Hafenentwicklungsplans vom Oktober 2012 von einer nicht unbeträchtlichen Zunahme des (auch schienenbezogenen) Güterverkehrs ausgeht. Der Hafenentwicklungsplan vollzieht die Verkehrszunahme und den Ausbaubaubedarf für den Hafenbereich nach. Die Daten des Hafenentwicklungsplans, die das Containerumschlagpotenzial abbilden und daraus eine Zunahme des Bahngüterverkehrs prognostizieren, haben sich nicht kurzfristig ergeben. Sie liegen vielmehr in gleicher Weise den Umschlags- und Verkehrsprognosen zugrunde, die im vorliegenden Verfahren zum Tragen kommen. Erhebliche Änderungen im Hinblick auf die prognostizierten Verkehrszahlen lässt der Hafenentwicklungsplan nicht erkennen (vgl. dazu auch Ziffer 4.14.1.3.5, S. 222 dieses Beschlusses, wo dies in Bezug auf den prognostizierten Güterverkehr auf der Straße näher erläutert wird).

Die Vorhabensträger haben auch für den vom Schienenweg ausgehenden Lärm einen hinreichend großen „Emissionsbereich" berücksichtigt. Zutreffend sind bei der Lärmbetrachung alle Gleise des Schienenbandes berücksichtigt worden und nicht allein das zu verändernde Gleis 8. Es war aber erforderlich, in die Berechnung die Schallemissionen derjenigen Bereiche einzubeziehen, die sich an den baulich zu verändernden Bereich anschließen und in denen die Verkehrsgeräusche nicht durch das Vorhaben (adäquat kausal) bedingt zuneh-

men (vgl. etwa VGH München, Urteil v. 25.02.2003, 22 A 02.40013 m.w.N.; vgl. auch die Ausführungen zu Ziffer 4.10.1.1.1, S. 90 dieses Beschlusses). So ist etwa der Schienenweg nördlich des Ernst-August-Kanals einschließlich der Bereiche Georgswerder und Hamburg-Veddel für die Beurteilung des vorliegenden Vorhabens nicht relevant.

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist zudem nicht, ob die DB Netz AG in Zukunft möglicherweise den Bau eines sog. Vorstellbahnhofs oder eines Kreuzungsbauwerks im Bereich Wilhelmsburg vornehmen will. Sollten derartige Ausbauplanungen verfolgt und in die Tat umgesetzt werden sollen, wären die aus dem Bau des Vorstellbahnhofs bzw. des Kreuzungsbauwerks gegebenenfalls resultierenden Lärmauswirkungen im Rahmen des dafür erforderlichen Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen.

Entgegen dem in verschiedenen Einwendungen vertretenen Standpunkt ist es darüber hinaus von Rechts wegen nicht zu beanstanden, dass die Vorhabensträger bei der Berechnung der Beurteilungspegel für den Schienenweg einen Abschlag in Höhe von 5 dB(A) berücksichtigt haben. Diesen sog. Schienenbonus hat der Normgeber in der Anlage 2 zur 16. BImSchV geregelt. Er wird von der Rechtsprechung nach wie vor als rechtmäßig anerkannt (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, 7 A 14/09; BVerwG, Beschluss v. 17.01.2013, 7 B 18/12). Auch wenn der Gesetzgeber in einer Neufassung des § 43 Absatz 1 Satz 2 BImSchG bestimmt hat oder bestimmen sollte, dass der Schienenbonus entfällt, so gilt das frühestens ab 01.01.2015 und auch nicht für Vorhaben, bei denen das Planfeststellungsverfahren vorher eröffnet worden ist und die Auslegung des Plans bereits öffentlich bekannt gemacht wurde.

4.10.1.2.2 Umfang der Schallschutzmaßnahmen

Der Umfang, in dem die Vorhabensträger Maßnahmen des aktiven Schienenlärmschutzes im Bahnbereich geplant haben, begegnet seitens der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken. Grundsätzlich ist ein Vorhabensträger nach § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet, mit Mitteln des aktiven Lärmschutzes zu erreichen, dass an sämtlichen Immissionspunkten die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Wie unter Ziffer 4.10.1.1.2, S. 93 dieses Beschlusses dargestellt, kann von diesem sog. Vollschutz nur dann stufenweise abgewichen und auf passiven Lärmschutz bzw. auf Entschädigungsleistungen übergegangen werden, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Auf Grundlage der unter Ziffer 4.10.1.1.2, S. 93 dieses Beschlusses dargestellten rechtlichen Maßstäbe ist die Planfeststellungsbehörde vorliegend zu dem Ergebnis gelangt, dass die vollständige Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV mit Mitteln des aktiven Lärmschutzes außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck steht.

Die Vorhabensträger haben im Bahnbereich 5,50 m hohe Lärmschutzwände für eine Strecke von insgesamt 4,915 km vorgesehen. Die dafür aufzubringenden Mittel belaufen sich auf 20,1 Mio. Euro. Durch die Lärmschutzmaßnahmen können die Immissionspegel an den betreffenden Objekten um bis zu 17 dB(A) und im Mittel um 8 dB(A) gemindert werden. Auf diese Weise werden von insgesamt 1861 Schutzfällen 855 Schutzfälle gelöst (45,94 %). Dass 1006 Schutzfälle verbleiben, ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die betreffenden Schienenwege hoch belastet sind, der Bahnbereich eine beträchtliche Breite aufweist (Parallelführung von vier Bahnstrecken mit insgesamt acht Gleisen) und dass sich mehrgeschossige Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Bahnanlage befinden.

Um einen Vollschutz zu gewährleisten, wäre eine Einhausung der Strecken 1271, 1280, 2200 und 1255 von km 347+900 bis 349+800 sowie ergänzende Lärmschutzwände an den Strecken 1271 und 1280 erforderlich (zu den Details vgl. Schalltechnische Untersuchung, S. 31). Die Mehrkosten würden circa 294,58 Mio. Euro betragen. Wenngleich durch diese Maßnahmen alle Schutzfälle gelöst würden, stehen die Kosten von (314.680.504,63 € : 1861 Schutzfälle =) 169.092,16 € pro Schutzfall außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Neben den sehr hohen kapitalisierten Mehrkosten fällt dabei auch ins Gewicht, dass ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung, Anhang 1, Teil 2 („Ergebnistabelle Verlegung Gleis 8") eine sehr erhebliche Lärmvorbelastung in den angrenzenden (Wohn-)Bereichen besteht. Die Vorbelastung wird durch das Vorhaben bereits in sehr großem Umfang gemindert.

Weitere, weniger effektive Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes scheiden ebenfalls aus.

Eine teilweise Einhausung der Strecken 1271, 1280, 2200 und 1255 im besonders von Bahnlärm betroffenen Bereich Max-Eyth-Straße (km 348+250 bis 348+600) würde insgesamt 1239 (von insgesamt 1861) Schutzfällen lösen (66,58 %). Die Gebäude sind auch besonders schutzwürdig, da es sich überwiegend um Wohnbebauung handelt. Die kapitalisierten Mehrkosten würden sich allerdings auf 51,67 Mio. € belaufen. Die bislang für den Lärmschutz im Bahnbereich eingeplanten Aufwendungen von 20.103.926 € würden um mehr als 150 % steigern. Diese Kosten stehen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Wenn die geplanten schienenbezogenen Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden, müssen (20.103.926 € : 855 Schutzfälle =) 23.513,36 € pro Schutzfall aufgewendet werden; würden die Bahnanlagen teilweise eingehaust, müssten pro Schutzfall erheblich höhere Beträge aufgewendet werden, nämlich (71.769.397,36 € : 1239 Schutzfälle =) 57.925,26 €. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass in diesem Bereich eine erhebliche Lärmvorbelastung besteht und dass diese durch das Vorhaben sehr stark vermindert wird.Die Planfeststellungsbehörde ist darüber hinaus zu dem Ergebnis gelangt, dass den Vorhabensträgern auch die Einrichtung eines sog. besonders überwachten Gleises nicht aufzuerlegen war. Für dieses Verfahren, das die regelmäßige Überwachung und das frühzeitige Schleifen der Schienenoberfläche zwecks Vermeidung schallrelevanter Rillen beinhaltet, kann ein Korrekturwert von -3 dB(A) angesetzt werden. Die Vorhabensträger haben plausibel dargelegt, dass für die Gleise, die lediglich von langsam fahrenden Zügen (S-Bahn; langsame Güterzüge) befahren werden, ein „besonders überwachtes Gleis" nicht in Betracht kommt, da der Korrekturwert sich in diesen Fällen auf 1,5 dB(A) reduziert. Gerade bei lärmintensiven Güterzügen, bei denen die Räder durch Klotzbremsen verriffelt sind, wirkt sich regelmäßiges Schienenschleifen kaum aus (Schalltechnische Untersuchung, S. 35 f.). Somit verbleibt als gegebenenfalls zu überwachender Gleisbereich nur der der (hochfrequentierten) Fernbahnstrecke 2200, die eine Länge von 5 km besitzt. Durch den Einsatz eines „besonders überwachten Gleises" auf dieser Bahnstrecke könnten „lediglich" 9 Schutzfälle zusätzlich gelöst werden (von insgesamt 1861 Schutzfällen). Dem stehen jedoch kapitalisierte Mehrkosten in Höhe von 6 Mio. Euro für die Nutzungsdauer von 40 Jahren gegenüber. Die Kosten würden also von (20.103.926 € : 855 gelöste Schutzfälle =) 23.513,36 € pro Schutzfall in der Vorzugsvariante auf (26.103.926 : 864 gelöste Schutzfälle =) 30.212,88 € pro Schutzfall in der Variante mit dem ergänzendem Einsatz eines besonders überwachten Gleises steigen. Kosten und Nutzen stehen deutlich außer Verhältnis, da nicht unerhebliche Mehrkosten pro Schutzfall entstehen, ohne dass eine maßgebliche Verbesserung des Lärmschutzes entsteht. Auch in diesem Zusammenhang wirkt es sich zu Lasten einer Verwendung eines

„besonders überwachten Gleises" aus, dass eine sehr erhebliche Lärmvorbelastung besteht, die durch das Vorhaben bereits in großem Umfang reduziert wird.

Weitere, effektive Maßnahmen, um den vom Bahnbereich ausgehenden Schall mit nicht unverhältnismäßigen Kosten zu mindern, sind nicht ersichtlich.

4.10.1.3 Gesamtlärmbetrachtung

Auch aus der von den Vorhabensträgern vorgenommenen Gesamtlärmbetrachtung ergeben sich keine Tatsachen, die die Planfeststellungsbehörde veranlassen müssten, weitere als die geplanten Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen.

Eine Gesamtlärmbetrachtung ist grundsätzlich nicht erforderlich. Die gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sind grundsätzlich nicht als „Summenpegel" unter Einbeziehung von Lärmbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln. Eine Gesamtlärmbetrachtung kann aber ausnahmsweise geboten sein, wenn zu erwarten ist, dass es durch die wesentliche Änderung des Verkehrswegs im Zusammenwirken mit vorhandenen Lärmvorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer höheren Lärmbelastung kommt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, Az.: 4 C 9/95; BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, Az.: 4 A 5/04). Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle in Wohngebieten wird nach der Rechtsprechung bei Dauerschallpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht, darf aber nicht schematisch bestimmt werden (BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009, Az.: 9 A 72/07; VGH Mannheim, Urt. v. 8. 10. 2012 – 5 S 203/11 m.w.N.; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 9. November 2006, Az.: 4 A 2001/06). Die Rechtsprechung hält dabei vorrangig Innenraumpegel in der Nacht für entscheidend, berücksichtigt aber auch den Schutzbedarf für die Wohnnutzung am Tage (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2/06; VGH Mannheim, Urt. v. 8. 10. 2012 – 5 S 203/11 m.w.N.). Die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) der Vorhabensträger orientiert sich an den um 3 dB(A) niedrigeren Sanierungsgrenzwerten von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht für Wohngebiete entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) in Verbindung mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II (NVLP II), eingeführt mit dem Schreiben des BMVBS vom 25.06.2010, StB 13/7144.2/01/1206434 zu Ziffer 37.1, Auslösewerte.

Vor diesem Hintergrund haben die Vorhabensträger in sachgerechter Weise die von der B 75 und den Schienenwegen ausgehende Gesamtlärmbelastung ermittelt. Insbesondere mussten die Vorhabensträger keine Schallauswirkungen einbeziehen, die in Zukunft möglicherweise von der A26 - Ost ausgehen könnten. Der von dieser Autobahn ausgehende Lärm müsste gegebenenfalls im Rahmen des insoweit erforderlichen Planfeststellungsverfahrens ermittelt und daraufhin untersucht werden, ob er zu gesundheitsgefährdenden Gesamtlärmpegeln führt (vgl. 4.10.1.1.1, S. 90). Wäre dies der Fall, müssten entsprechende Schutzvorkehrungen geplant werden.

Aus der Gesamtlärmbetrachtung ergibt sich vorliegend keine Verpflichtung der Vorhabensträger, andere als die bisher geplanten Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen. Die Vorhabensträger haben die Errichtung weitreichenden Lärmschutzes geplant. Infolge dieser Maßnahmen werden an allen untersuchten Immissionsorten keine höheren Lärmpegel erreicht, als sie ohne den Ausbau zu erwarten wären. Durch den Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße in anderer Lage und durch die wesentliche Änderung des Schienenwegs kommt es zu einer (teils sehr deutlichen) Minderung und nicht zu einer Zunahme des Gesamtlärms. Erhö-

hen aber der Neubau und die wesentliche Änderung der Verkehrswege die Schallpegel nicht, verursachen sie auch keine Schallpegelerhöhung im gesundheitsgefährdenden Bereich.

Mit E-Mail vom 26.02.2013 haben die Vorhabensträger der Planfeststellungsbehörde eine Aufstellung zugesandt, in der für alle Immissionsorte, für die laut Schalltechnischer Untersuchung ein Immissionspegel im Bereich der Gesundheitsgefährdung verbleibt, der Prognosenullfall (keine Verlegung der B 4/75, keine Anpassung der Bahnanlagen, kein zusätzlicher Lärmschutz, für 2025 prognostizierter Verkehr) mit dem Prognoseplanfall (Verlegung der B 4/75, Anpassung der Bahnanlagen, Umsetzung des geplanten Lärmschutzes, prognostizierter Verkehr) verglichen wird. Aus dieser Darstellung ergibt sich, dass es an keinem der betreffenden Gebäude (mit Ausnahme von einem, dazu sogleich) zu einer Zunahme des Beurteilungspegels kommt. Das Vorhaben verursacht insoweit keine gesundheitsgefährdenden Schallpegel, sondern es mindert sie.

Eine Pegelzunahme oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle tritt nur am Gebäude Rotenhäuser Straße 1b auf. Nach der Schalltechnischen Untersuchung sind die von den Vorhabensträgern angesetzten Grenzwerte der 16. BImSchV insbesondere für dieses Gebäude stark überschritten. Auch insoweit war den Vorhabensträgern jedoch nicht aufzuerlegen, weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Die Vorhabensträger haben im Hinblick auf das genannte Grundstück die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete angesetzt. Das ist nicht zu beanstanden. Nach dem Baustufenplan Wilhelmsburg befindet sich das betreffende Grundstück allerdings in einem Industriegebiet im Sinne von § 10 der Baupolizeiverordnung der Freien und Hansestadt Hamburg vom 8. Juni 1938 (BPVO). Nach der Rechtsprechung des OVG Hamburg (vgl. etwa Urteil vom 13.04.2011, 2 E 6/07.N) lassen sich die auf der Grundlage der BPVO erfolgten Gebietsausweisungen mit der gebotenen Vorsicht auf die Gebietsausweisungen nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) übertragen. Das gilt auch im vorliegenden Fall. Nach § 10 der BPVO dienen „Grundstücke [in Industriegebieten] industriellen und gewerblichen Zwecken. Für Teile des Gebietes und im Einzelfall können besonders gefährdende und belästigende Betriebe ausgeschlossen werden; solche Betriebe können auf bestimmte Gebiete verwiesen werden. Wohnung dürfen nur für Werkaufsicht und Werkleitung als Zubehör zu den Industrie- und Gewerbeanlagen errichtet werden." Diese Regelung entspricht ihrer Ausrichtung nach weitgehend der Beschreibung von Industriegebieten nach § 9 BauNVO. Wie die Ausnahmeregelung in § 10 S. 2 BPVO belegt, durften besonders gefährdende und belästigende Unternehmen regelmäßig in Industriegebieten angesiedelt werden. Der hier relevante Bereich des Baustufenplans Wilhelmsburg trifft keine derartige Ausnahmeentscheidung für den Bereich des Industriegebiets, das das Grundstück Rotenhäuser Straße 1b umgibt. Besonders gefährdende und belästigende Betriebe waren und sind in diesem Gebiet somit zulässig. Daher liegt das Gebäude nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in einem Industriegebiet und wird dementsprechend nicht von der 16. BImSchV erfasst. Wenn die Vorhabensträger das Gebäude gleichwohl nach den Maßstäben eines Gewerbegebiets beurteilen, so beeinträchtigt das jedenfalls keine Rechte oder Belange des Gebäude- bzw. Grundstückseigentümers. Die Grenzwerte für ein Gewerbegebiet werden nicht eingehalten, so dass entsprechender passiver Lärmschutz vorgesehen ist. Aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang der Rotenhäuser Straße, die das betreffende Gebäude bis in die oberen Stockwerke schützen, sind bereits unter technischen Gesichtspunkten kaum möglich. Jedenfalls aber stünden die Kosten erkennbar außer Verhältnis zu den zusätzlich geschützten Wohneinheiten.

Der erzeugte Gesamtlärm fließt gleichwohl in die Abwägung im Hinblick auf die durch das Vorhaben erzeugten Schalleinwirkungen ein. Dabei ist neben der teils deutlich höheren und durch das Vorhaben gesenkten Vorbelastung zu berücksichtigen, dass die Vorhabensträger in der Gesamtlärmbetrachtung durchweg Außenpegel ausgewiesen haben. Die Rechtsprechung stellt bei der Frage, ob die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird, jedoch – wie gesehen – vorrangig auf den Innenraumpegel bei Nacht ab. Dieser wird vorliegend zusätzlich gemindert, weil die Vorhabensträger für alle Gebäude, die von Werten von größer 67 dB(A) am Tag oder 57 dB(A) in der Nacht betroffen sind, Maßnahmen des passiven Schallschutzes nach Maßgabe der 24. BImSchV vorgesehen haben (mit Ausnahme derjenigen Gebäude, die keine Nachtnutzung aufweisen und bei denen nur der Nachtgrenzwert überschritten ist). Vor diesem Hintergrund sind die verbleibenden Überschreitungen der gesundheitsgefährdenden (Außen-)Pegel angesichts der sonst erforderlichen erheblichen Mehrkosten nicht unzumutbar.

An diesem Abwägungsergebnis vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass sich die Zusammensetzung des Schalls im Detail ändert. Bislang wirkt insbesondere auf die östlich der Bahntrasse vorhandenen Wohnbereiche vor allem der Bahnlärm ein, der aufgrund fehlender Lärmschutzwände vielerorts ein sehr gravierendes Maß annimmt. Durch das planfestgestellte Vorhaben rückt die B 75 näher an diese Bebauung heran. Der Verkehr auf dieser Straße bewirkt eine gleichmäßigere Schallverteilung als die bislang auftretenden Schalleinwirkungen der Bahntrasse. Daraus zu schlussfolgern, dass die Schallimmissionen das zumutbare Maß übersteigen, würde jedoch aus verschiedenen Gründen nicht sachgerecht sein. Der Normgeber hat in der 16. BImSchV und deren Anlagen die Immissionsgrenzwerte und die zur Ermittlung der maßgeblichen Schallpegel erforderlichen Berechnungsverfahren vorgegeben. Obwohl der Normgeber darum wusste, dass Schienenlärm üblicherweise in Intervallen auftritt, hat er in der Anlage 2 zur 16. BImSchV (sog. Schall03) das Gebot aufgestellt, dass der Schienenlärm in Form von Mittelungspegeln berechnet wird. Damit hat er den „gemittelten" Schienenlärm dem ebenfalls zu mittelnden, aber in seiner Entstehung oft gleichmäßigeren Straßenlärm gleichgestellt. Diese Berechnungsmethode würde durchkreuzt, wenn dem vom der Straße ausgehenden Schall eine höhere Belastungswirkung beigemessen würde als dem Schienenlärm. Hinzu kommt vorliegend, dass sich zwar die Zusammensetzung des Schalls ändert, dass das Vorhaben aber die Schallimmissionen auch in den östlich der Bahntrasse gelegenen Gebieten vielfach stark senken wird. Dadurch werden zugleich die besonderen (bahnlärmverursachten) Belastungsspitzen deutlich gemindert.

4.10.2 Luftschadstoffe

Im Hinblick auf die Luftreinhaltung während der Betriebsphase erteilt die Planfeststellungsbehörde keine ergänzenden Auflagen oder sonstigen Anordnungen. Die in der Luftschadstofftechnischen Untersuchung getroffenen Aussagen sind in ihrer Herleitung plausibel, wissenschaftlich fundiert und beruhen auf den maßgeblichen rechtlichen Vorgaben.

Die Vorhabensträger haben die voraussichtliche Luftschadstoffkonzentration für die Jahre 2015 und 2025 ermittelt. Dabei haben sie unter anderem die ihrerseits nicht zu beanstandenden Verkehrsgutachten (siehe 4.14.1.3.5, S. 222), die Verkehrssituationen nach den örtlichen Gegebenheiten, die durch verschiedene Messstationen erhobene Hintergrundbelastung der vergangenen Jahre, die aufgrund von Änderungen des europäischen und nationalen Gesetzgebungsrahmens für die Zukunft zu erwartenden Emissionsänderungen sowie

die Zusatzbelastungen bestehender und derjenigen Anlagen einbezogen, die bereits genehmigt wurden, sich aber noch nicht in Betrieb befinden (z.B. Kohlekraftwerk Moorburg).

Nicht in die Berechnungen einzustellen war hingegen der möglicherweise in Zukunft planfestzustellende Bau einer Autobahnverbindung (A26 - Ost zwischen der A7, (geplantes) Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe und der A1, Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn. Erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, das insoweit möglicherweise beantragt wird, und nicht bereits im vorliegenden Verfahren werden die ggf. durch die A 26 – Ost entstehenden Luftschadstoffe zu ermitteln und zu bewerten sein.

Es ist darüber hinaus nicht zu beanstanden, dass die Luftschadstofftechnische Untersuchung von einer Reduktion der Hintergrundbelastung im Zeitraum zwischen 2015 und 2025 ausgeht. Auf S. 16 der Luftschadstofftechnischen Untersuchung" (Unterlage 11a) erläutern die Vorhabensträger zutreffend, dass das Absinken der Hintergrundbelastung „im Einzelfall aufgrund regionaler Emissionsentwicklungen vom Mittel abweichen" kann. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass die Vorhabensträger die Reduktionsfaktoren, die Mittelwerte für Deutschland zum Ausdruck bringen, auch für den Bereich Wilhelmsburg zur Anwendung bringen durften. Für Wilhelmsburg sind keine besonderen Strukturveränderungen erkennbar, die eine abweichende Einschätzung rechtfertigen könnten. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde haben die Vorhabensträger in einer ergänzenden luftschadstoffgutachterlichen Stellungnahme vom 11.03.2013 auf folgende Gesichtspunkte hingewiesen:

> *Prognosedaten für die Hintergrundbelastung für das Prognosejahr lagen bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde nicht vor. Deshalb war die Prüfung der Verwendung der RLuS-Reduktionsfaktoren angezeigt. Außerdem wurde für den Prognosezeitraum bis 2025 der Einfluss genehmigungspflichtiger Anlagen im Umkreis des Untersuchungsgebietes untersucht. Die Zusatzbelastungen aus den noch nicht existierenden Anlagen wurden aus den Genehmigungsbescheiden bzw. den Immissionsschutzgutachten entnommen. Berücksichtigung fanden:*
>
> - *Steinkohlekraftwerk Moorburg mit max., jahresmittleren Zusatzbelastungen NO_2: 0.07 µg/m³ und PM_{10}: 0.08 µg/m³ (Änderungsgenehmigung, 2010)*
> - *Schiffs- und LKW-Zulieferung, Löschen der Fracht am Steinkohlekraftwerk Moorburg; Biomasseheizkraftwerk der MVB; GuD-Anlage Kraftwerk Tiefstak und das Ersatzbrennstoff-Kraftwerk auf der Peute (tatsächlich Antrag zurückgezogen) mit max., jahresmittleren Zusatzbelastungen (Beurteilungspunkt Wilhelmsburg) NO_2: 0.12 µg/m³ und PM_{10}: 0.01 µg/m³ (Genehmigungsbescheid, 2006)*
> - *Gas-Feuerungsanlage von Aurubis max., jahresmittlere Zusatzbelastung auf dem Werksgelände NO_X: 0.42 µg/m³ (kein PM_{10}) (BSU, 2011)*
>
> *Diese geringen Konzentrationen begründen kein Abweichen von der Verwendung der angesetzten Reduktionsfaktoren.*
>
> *Zum Einfluss der zukünftigen Entwicklung des Hafens entsprechend Hafenentwicklungsplan liegen keine Quantifizierungen in Bezug auf den Immissionsschutz bzw. deren Umweltverträglichkeit vor. Auch ist es nicht Aufgabe eines Luftschad-*

stoffgutachtens im Genehmigungsverfahren für ein Straßenbauvorhaben eine solche zu erstellen. Es besteht aber durch den Senat Hamburg bzw. die HPA die Absicht, konsequent Maßnahmen in Bezug auf die Luftreinhaltung umzusetzen (siehe hierzu Hafenentwicklungsplan S. 83/84 sowie Fortschreibung Luftreinhalteplan Hamburg, S. 76ff). Zu nennen seien hier u.a.:

- *Landstromoptionen und Versorgungsmöglichkeiten für mit flüssigem Erdgas (LNG) betriebene Seeschiffe und Landverkehrsträger. Dazu soll die HPA bis zum Jahr 2015 ein Angebot an LNG im Hamburger Hafen entwickeln, mit dem sowohl Seeschiffe als auch Landfahrzeuge wie beispielsweise Lkw bei Bedarf mit LNG versorgt werden können. Landseitig wird in der LNG-Technologie eine Möglichkeit gesehen, die Emissionen der im Hamburger Hafen verkehrenden Lkw aber auch der diesel-betriebenen Lokomotiven langfristig zu senken.*
- *Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität. Dabei sollen auch im Hafen weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung umgesetzt werden. Die Aktivitäten geschehen vor dem Hintergrund, dass für alle Schiffe in Nord- und Ostsee das Regime der SECA (d. h. Schifffahrtsgebiete mit verringertem Schwefelgehalt des Kraftstoffes) ab dem 1. Januar 2015 gilt und im Hafen außerdem die EU-Regelung greift, nach der nur noch Kraftstoff mit 0,1 % Schwefelgehalt benutzt werden darf.*
- *Verminderung von hafenbezogenen Emissionen insbesondere in den Hafenrandlagen mit direkter Nachbarschaft zu empfindlichen städtebaulichen Nutzungen*
- *Ausbau des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Bahn. Dieser Effekt wird verstärkt durch neu eingeführte Entgeltregelungen, die die Nutzung von Rußfiltern bei Eisenbahnverkehrsunternehmen fördern.*
- *Modernisierung der Lkw-Flotten.*
- *Die schwimmende HPA-Flotte wurde dauerhaft auf schwefelfreien Kraftstoff umgestellt.*

Weitere verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen, wie die A26 bzw. die Hafenhauptroute, bedürfen eines eigenen Genehmigungsverfahrens mit Umweltverträglichkeitsprüfung.

Aus diesen Gründen sind wir der Meinung, dass die angesetzten (deutschlandmittleren) Reduktionen der Hintergrundbelastung gerechtfertigt sind. Im Übrigen teilte die Immissionsschutzbehörde diese Vorgehensweise.

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Ausführungen für schlüssig und in der Sache überzeugend. Die Vorhabensträger haben in der Luftschadstoffprognose die zu erwartenden Zusatzbelastungen für den Bereich Wilhelmsburg berücksichtigt. Insbesondere haben sie auch die Emissionen von bestehenden und genehmigten Industrieanlagen einbezogen. Wie die Darstellung der Vorhabensträger unterstreicht, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erkennbar, ob und erst recht in welchem Umfang vom Schiffsverkehr sowie von der Hafenwirtschaft höhere Emissionen ausgehen werden, als sie von den Vorhabensträgern berechnet wurden. Darüber hinaus hat die Freie und Hansestadt Hamburg Maßnahmen ins Auge gefasst, um den Schadstoffausstoß aus dem Hafen weiter zu reduzieren. Dazu trägt auch die Luftreinhalteplanung bei („Luftreinhalteplan für die Freie und Hansestadt Hamburg",

Oktober 2004; 1. Fortschreibung Luftreinhalteplan für Hamburg, Dezember 2012 (derzeit beklagt)).

Desgleichen ist die Annahme, dass bis 2025 die spezifischen Emissionsfaktoren der Fahrzeuge in dem im Gutachten berücksichtigten Umfang sinken werden, hinreichend wissenschaftlich unterlegt. Die Emissionsfaktoren sowohl für das Bezugsjahr 2015 als auch für das Bezugsjahr 2025 (Unterlage 11 a, S. 21 f., Tab. 5.1, 5.2) beruhen auf Erkenntnissen, die unter anderem in das vom zuständigen Fachgutachter verwendete, aktuelle „Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1" des Umweltbundesamtes Eingang gefunden haben.

Die Vorhabensträger mussten auch eine mögliche Einführung von Lang-Lkw (sog. Gigaliner) nicht in die Luftschadstoffberechnungen einstellen. Zum einen weisen die Vorhabensträger insoweit mit Recht darauf hin, dass derzeit nicht absehbar ist, ob und ggf. in welchen Bereichen der Gigaliner als Regelfahrzeug für den Straßenverkehr zugelassen wird. Derzeit werden für den Gigaliner allenfalls einzelne Ausnahmegenehmigungen im Rahmen von Feldversuchen erteilt. Daher sind diese Lkw im oben genannten Handbuch für Emissionsfaktoren nicht enthalten. Darüber hinaus ist nicht erkennbar, ob der Einsatz von Gigalinern zu einer Erhöhung von Luftschadstoffen, Lärm und Erschütterungen führen werden, oder ob sie unter dem Strich eine Anzahl an kleineren Lkw ersetzen, ohne zu eine erhöhten Emissionswerten beizutragen. Selbst unter der Annahme, dass die Gigaliner in Deutschland als Regelfahrzeug eingeführt werden, wäre außerdem zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erkennbar, ob diese Fahrzeuge zahlenmäßig relevant werden.

Die Vorhabensträger sind zulässigerweise von den Vorgaben der 39. BImSchV ausgegangen, auch wenn deren Grenzwerte keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für einzelne Vorhaben darstellen. Der deutsche Verordnungsgeber hat mit diesen Regelungen die Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.06.2008, S. 1), der Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft (ABl. L 23 vom 26.01.2005, S. 3) sowie der Richtlinie 2001/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. 10 2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe (ABl. L 309 vom 27.11.2001, S. 22) umgesetzt. Insbesondere hatten die Vorhabensträger auch nicht die zum Teil strengeren Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation anzuwenden. Der europäische Richtlinien- und der deutsche Verordnungsgeber hatten und haben sich auch den Forschungsergebnissen zu stellen, auf denen unter anderem Empfehlungen anderer Institutionen aufbauen. Für die Vorhabensträger sind dann allein die Festlegungen der 39. BImSchV maßgeblich.

Auf die Zulässigkeit des vorliegenden Vorhabens wirkt es sich im Ergebnis nicht aus, dass nach dem Luftschadstoffgutachten an einzelnen Immissionspunkten die Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden (insb. an der Harburger Chaussee und am Georgswerder Bogen). Zu Überschreitungen kommt es zum einen ausschließlich im Hinblick auf die NO_2-Jahresmittelwerte im Prognosefall 2015 (nicht im Prognosefall 2025). Zum anderen und insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass sich aus der 39. BImSchV keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde ergibt, die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Die Grenzwerte stellen keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für einzelne Vorhaben dar. Die 39. BImSchV lässt die Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Mitteln, die zur Einhaltung der Grenz-

werte geeignet sind (BVerwG, Urt. v. 26.05.2004, 9 A 6/03; Urt. v. 23.02.2005, 4 A 5/05; VG Aachen, Urt. v. 29.04.2008, 3 L 487/08). Ein Anspruch auf Schutzvorkehrungen ergibt sich vorliegend auch nicht aus dem planungsrechtlichen Grundsatz der Problembewältigung. Zwar ist das Interesse, vor Luftschadstoffen geschützt zu werden, ein abwägungserheblicher Belang. Die Luftreinhalteplanung ist jedoch infolge der mit ihr verbundenen vorhabens- und quellenunabhängigen Möglichkeiten zur Schadstoffminderung regelmäßig besser als vorhabenbezogene Maßnahmen geeignet, die Einhaltung der Grenzwerte effektiv und nachhaltig zu gewährleisten. Es darf jedoch nicht ausgeschlossen sein, dass die Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung eingehalten werden können. Für eine solche Annahme bedarf es allerdings besonderer Umstände. Diese können beispielsweise aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten oder dann zu bejahen sein, wenn die von einer planfestgestellten Straße ausgehenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten (BVerwG, Urt. v. 26.05.2004, 9 A 6/03; Urt. v. 23.02.2005, 4 A 5/05). Von diesen Maßstäben ausgehend, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass die Luftreinhalteplanung besser geeignet ist, die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen zu bewältigen. Die durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße entstehenden Zusatzbelastungen übersteigen für sich betrachtet nicht die Grenzwerte der 39. BImSchV. Auch sind keine weiteren besonderen örtlichen Gegebenheiten erkennbar, die im Ergebnis dazu führen, dass im Wege der Luftreinhalteplanung der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrer Umsetzung die maßgeblichen Grenzwerte nicht eingehalten werden können. Im Hinblick auf Lage, Ausbaustandard und Verkehrsbelastung bewirkt das planfestgestellte Vorhaben keine atypische Schadstoffsituation. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Wilhelmsburger Reichsstraße bereits jetzt existiert, wenn auch nicht in ihrer zukünftigen Lage, so aber in nur (maximal) wenigen hundert Metern Entfernung (vgl. zum Ausbau von Bestandsstrecken ohne Lageveränderung BVerwG, Urt. v. 26.05.2004, 9 A 6/03, Rn. 28).

Die Veränderung der Bahnanlagen beschränkt sich auf einen teilweisen Rückbau und einen teilweisen Umbau; sie ist damit von vornherein nicht geeignet, eine wesentliche Erhöhung der Schadstoffkonzentration zu bewirken. Diese Luftschadstoffkonzentration ist im Übrigen ohnehin nicht übermäßig hoch, weil die Strecken elektrifiziert sind und dementsprechend luftschadstoffrelevante Lokomotiven mit Dieseltraktion nicht bzw. kaum zu erwarten sind.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass in der Freien und Hansestadt Hamburg bereits wirksame Ansätze für eine Luftreinhalteplanung existieren („Luftreinhalteplan für die Freie und Hansestadt Hamburg", Oktober 2004; 1. Fortschreibung Luftreinhalteplan für Hamburg, Dezember 2012 (derzeit beklagt)).

Die Vorhabensträger mussten vorliegend auch keine weiteren als die in Unterlage 11a betrachten Luftschadstoffe in den Blick nehmen. Mit luftschadstoffgutachterlicher Stellungnahme vom 11.03.2013 haben die Vorhabensträger nachvollziehbar und zutreffend ausgeführt, dass für die Berechnung der Luftschadstoffbelastungen diejenigen Stoffe am wichtigsten seien, deren Konzentrationen relativ zum jeweiligen Grenzwert am größten seien. Die von den Kraftfahrzeugen in einem bestimmten Abstand von der Straße verursachten Immissionskonzentrationen eines Schadstoffes seien nämlich proportional zur Emission dieses Schadstoffes. Die Verdünnung, die die Abgasfahne auf ihrem Weg bis zum Untersuchungspunkt erfahre, sei nur von meteorologischen Bedingungen abhängig und somit für alle Schadstoffe gleich (sofern keine chemische Umwandlung der Schadstoffe stattfinde, wie zum Beispiel die NO-NO_2-Konversion). Da vorliegend die berechneten Grenzwerte von NO_2, PM_{10} und $PM_{2.5}$ eingehalten würden, gelte dies erst recht für Schadstoffe, deren Emissionen

geringer seien. Hinzu komme, dass es keine Grenzwerte im Hinblick auf die menschliche Gesundheit für Ruß, Platin, und CO_2 (mehr) gebe. Ruß sei u. a. Bestandteil der betrachteten $PM_{2.5}$- und PM_{10}-Konzentrationen. Durch die Verwendung von bleifreien und schwefelarmen Kraftstoffen würden nahezu kein Blei und nur noch sehr gering Schwefel emittiert.

Die Luftschadstoffimmissionen erfordern es darüber hinaus nicht, im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses verkehrliche Anordnungen (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, überwachte Umweltzone, temporäre Fahrverbote für Schwerverkehr) zu treffen. Entsprechende Regelungen können in Zukunft erforderlichenfalls durch die originär zuständigen Behörden (insb. Verkehrsbehörde und Umweltbehörde) getroffen werden.

4.10.3 Erschütterungen

Von Seiten der Einwender wurde die Befürchtung geäußert, durch näher heranrückenden Güterverkehr der Bahn könnten „extreme" Erschütterungen entstehen. Zudem wurde vorgetragen, es werde infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens auf der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße zu Erschütterungen kommen, die – insbesondere bei älterer Bausubstanz – Gebäudeschäden verursachen würden (vgl. z.B. die Einwendungen mit den Schlüsselnummern 8139, 8266 und 8300). Die Schwingungsdämpfung sei im ehemals aufgespülten Marschland vergleichsweise gering. Die Einhaltung von Grenzwerten müsse nachgewiesen und die erforderlichen Maßnahmen zur Schwingungsdämpfung ergriffen werden. Die Erschütterungswirkungen sollten durch ein neutrales Unternehmen gemessen werden.

Die Vorhabensträger haben dazu ausgeführt, die neuen Gleise würden zu keinen extremen Erschütterungen führen, da es sich nicht um neue Hauptfahrgleise handele. Auf den Gleisen werde der Verkehr aus Richtung des Hafens vielmehr untergeordnet; dieser werde bereits jetzt abgewickelt. Im Zuge der Straßenbauarbeiten würden die weichen Bodenschichten stabilisiert/verbessert. Angesichts der nicht unerheblichen Entfernung der zu verlegenden Wilhelmsburger Reichsstraße und der anzupassenden Gleisanlagen seien Gebäudeschäden auch durch das zukünftige Aufkommen an (Schwerlast-)Verkehr nicht zu erwarten. Einer gesonderten Untersuchung dazu bedürfe es nicht.

Die Planfeststellungsbehörde konnte vorliegend davon absehen, im Hinblick auf die vom Gleisbereich ausgehenden Erschütterungen Schutzvorkehrungen im Sinne von § 74 Abs. 2 HmbVwVfG anzuordnen. Erschütterungsimmissionen können grundsätzlich schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG darstellen. Sofern sie dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können, sind sie zu vermeiden oder zumindest auszugleichen. Maßgeblich ist dabei die Schutzwürdigkeit und -bedürftigkeit der betreffenden Nutzung am jeweiligen Immissionsort. Diese richten sich nach der Art des Gebietes, in dem das Grundstück liegt, und nach den weiteren konkreten Verhältnissen. Einschlägig sind insoweit die DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teile 2 und 3 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden bzw. Einwirkungen auf bauliche Anlagen), vgl. BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, 7 A 14/09; VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 11.02.2004, 5 S 387/03. Zu berücksichtigen ist, dass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte der genannten DIN-Vorschriften übersteigen. Erschütterungsschutz kann nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beträchtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, nicht zumutbare Belastung liegt (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, 7 A 14/09 m.w.N.). Eine beachtliche Erhöhung kann verneint

werden, wenn sie unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegt. Dies ist der Fall, wenn die Vorbelastung um bis zu 25 % erhöht wird (BVerwG, Urt. v. 21.12.2010, 7 A 14/09). Dass die Vorbelastung berücksichtigt werden kann, findet jedoch eine Grenze, wenn die Schwelle zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschritten wird.

Unter Beachtung dieser Maßstäbe waren vorliegend keine Schutzvorkehrungen im Hinblick auf die von den Bahngleisen ausgehenden Erschütterungen anzuordnen. Die Erschütterungen, die insbesondere von dem zu verlegenden des Güterzuggleises 1255 ausgehen können, sind zumutbar. Die veränderten Gleise bedingen unmittelbar keinen Mehrverkehr. Zudem halten sich die Erschütterungen im Rahmen der plangegebenen bzw. tatsächlichen Vorbelastung. Etwaige zusätzliche Belastungen für die sich insbesondere östlich der Bahntrasse befindliche Bebauung und die in ihr lebenden Menschen halten sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls unterhalb der oben genannten Wahrnehmbarkeitsschwelle. Zugleich ist nicht erkennbar, dass die Schwelle zur Eigentums- oder Gesundheitsverletzung überschritten wird.

Ebenso wenig waren Schutzvorkehrungen in Bezug auf die von der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße ausgehenden Erschütterungen anzuordnen. Es ist nicht damit zu rechnen, dass von der Bundesstraße Erschütterungen in einem Umfang ausgehen, die die Vorgaben nach DIN 4150, Teile 2 und 3 überschreiten. Die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße wird in beträchtlicher Entfernung zur östlich gelegenen (Wohn-)Bebauung verlaufen. Dazwischen verlaufen – auf breiter Trasse – die Bahngleise (Fern-, Güter- und S-Bahngleise nebst Abstellgleisen etc.). Zudem wird die Straße nach aktuellem Standard hergestellt, nachdem zuvor – entsprechend der Bodenuntersuchung (Unterlage 9) – Bodenverbesserungsmaßnahmen vorgenommen werden. Mit unzumutbaren Erschütterungsimmissionen, die von der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße ausgehen könnten, ist somit nicht zu rechnen.

Aus den vorgenannten Gründen ist es auch nicht erforderlich, weitere Gutachten zu den Erschütterungswirkungen einzuholen, eine Beweissicherung oder ein Monitoring anzuordnen.

4.11 Baubedingte Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen u.ä.

Auch die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens wurden umfangreich diskutiert. Daher soll hier gesondert darauf eingegangen werden.

4.11.1 Baulärm

Von den Bautätigkeiten, insbesondere den Gleisarbeiten, den Bauarbeiten für die neue B 75 und den Entsiegelungsmaßnahmen im Bereich der bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße, sind Lärmbeeinträchtigungen in nicht unerheblichem Umfang zu erwarten. Aufgrund der räumlichen Nähe lärmempfindlicher Nutzungen haben sich die Vorhabensträger entschlossen, möglichst lärmarme Bauverfahren einzusetzen. Die Vorhabensträger haben zugesagt, die Minimierung der Geräuschimmissionen anzustreben und den Stand der Lärmminderungstechnik sowie unter anderem die Beachtung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm -Geräuschemissionen- (AVV Baulärm) und der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) zum Gegenstand der Ausschreibung zu machen. Um dies abzusichern, ist eine entsprechende Auflage ergangen, vgl. Ziffer 2.2, S. 29 dieses Beschlusses.

Die AVV Baulärm bestimmt zunächst gebietsbezogene Immissionsrichtwerte, die grundsätzlich einzuhalten sind. Bei einer Überschreitung dieser Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A) sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden. Dabei kann es sich zum Beispiel um Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, Maßnahmen an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Aufstellung von Schallschutzschirmen oder Lärmschutzwänden, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren oder die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen handeln. Weitere Überschreitungen oberhalb dieser 5 dB (A)-Grenze sind ferner zulässig, wenn die hier im öffentlichen Interesse dringend erforderlichen Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden könnten. Das öffentliche Interesse ergibt sich bereits aus Planungsziel (Ziffer 4.2) und Planrechtfertigung (Ziffer 4.3). Ob es zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte kommen wird und ob die Arbeiten in diesem Fall ohne die Überschreitung der Richtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden könnten, bleibt der Prüfung im Einzelfall durch die hierfür zuständige Behörde vorbehalten. Hierüber kann noch nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden, weil die Beurteilung einer hierzu führenden konkreten Bausituation aus dem zeitlichen Abstand der Planfeststellung heraus nicht sicher möglich ist.

Eine gutachterliche Prognose über die genaue Intensität der baubedingten Schallimmissionen an den verschiedenen Immissionsorten war vorliegend nicht zu fordern. Der durch die Bauarbeiten ausgelöste Lärm ist unregelmäßig und lässt schon deswegen in aller Regel eine detaillierte Lärmprognose nicht zu (BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8/10). Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die unterschiedlichen Bauphasen zeitlich begrenzt sind und dass – wie oben im Detail beschrieben – die Anwohnerinnen und Anwohner durch verschiedene einschlägige Rechtsvorschriften vor einem unzumutbaren Maß an Baulärm geschützt werden.

Darüber hinaus haben die Vorhabensträger – wie schon angesprochen – zugesagt, möglichst lärmarme Bauverfahren einzusetzen. Hinzu kommt, dass die Vorhabensträger vorgesehen haben, möglichst frühzeitig die Lärmschutzwände östlich der S-Bahnlinie herzustellen. Das führt dazu, dass die dahinter befindlichen Gebäude, insbesondere in ihren unteren Geschossen, im Anschluss zusätzlich gegen Baulärm geschützt werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt, dass die Anwohner auch nicht in unzumutbarer Weise durch die Signale gestört werden, durch die die Arbeiter im Gleisbereich vor herannahenden Zügen gestört werden. Als in besonderem Maße störend können – gerade in der Nachtzeit – zwar die sog. akustischen Rottenwarnanlagen empfunden werden. Die Vorhabensträger haben jedoch auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 02.05.2013 mitgeteilt, dass „die Bahn bemüht [ist], den [Bau-]Lärm so gering wie möglich zu halten. Eine Rottenwarnanlage darf nur dort zum Einsatz kommen, wo andere Sicherungsmittel nicht angewandt werden dürfen. Die Signalgebung erfolgt gemäß Regeln der EUK [also den technischen Regelwerken der Eisenbahn-Unfallkasse]". Auch das Eisenbahn-Bundesamt hat mit E-Mail vom 15.04.2013 bestätigt, dass es „bezüglich der Rottenwarnanlage [...] so gut wie keine sichere Alternative gibt. Es besteht die Möglichkeit mit optischen Warnanlagen zu arbeiten. Voraussetzung ist jedoch, dass es sich um eine ortsfeste Baustelle handelt." Die Planfeststellungsbehörde hat vor diesem Hintergrund die unter Ziffer 2.2, S. 29 dieses Beschlusses genannte Nebenbestimmung erlassen, wonach auf den Einsatz von Rottenwarnanlagen soweit wie möglich zu verzichten ist.

Die Planfeststellungsbehörde konnte davon absehen, eine Begrenzung der täglichen oder wöchentlichen Bauzeit anzuordnen. Die AVV Baulärm, deren Einhaltung durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2, S. 29 dieses Beschlusses zusätzlich gesichert ist, sieht klare Regelungen vor, um Baumaßnahmen in einem anwohnerverträglichen Umfang zu halten. Insbesondere sind die nach der AVV Baulärm zulässigen Immissionsrichtwerte für den Nachtzeitraum, also von 20 bis 7 Uhr, um den erheblichen Wert von 15 dB(A) niedriger als diejenigen für den Tagzeitraum. Die Planfeststellungsbehörde ist sich bewusst, dass sich die Gesamtbauzeit des Vorhabens über einige Jahre erstrecken wird. Allerdings ist zugleich zu berücksichtigen, dass die Bauarbeiten innerhalb eines sehr großen Gesamtbaufeldes „wandern" werden. Die Lärmauswirkungen werden demnach nicht einen bestimmten örtlichen Bereich über einen nicht mehr hinnehmbaren Zeitraum treffen. Hinzu kommt, dass die Vorhabensträger den Bauverlauf unter anderem so geplant haben, dass möglichst früh die Lärmschutzwände östlich der Bahntrasse hergestellt werden. Das führt dazu, dass die Anwohnerinnen und Anwohner in den angrenzenden Bereichen frühzeitig auch wirksamen Schutz vor Baulärm erhalten. Auf diese Weise wird auch die durch immensen Bahnlärm dominierte Vorbelastung erheblich vermindert. Der hinzutretende Baulärm dürfte die (gegenwärtig vorhandene) Situation somit nicht oder jedenfalls nicht derart verschärfen, dass weitere als die geregelten Schutzvorkehrungen anzuordnen wären. Im Erörterungstermin haben die Vorhabensträger zudem darüber informiert, dass grundsätzlich nur am Tage und nur ausnahmsweise in der Nachtzeit gebaut werde. Eine Ausnahme solle etwa für bestimmte Arbeiten im Gleisbereich gelten, um keine überlangen Bahnsperrzeiten bewirken zu müssen. Eine Begrenzung der täglichen oder wöchentlichen Bauzeit über die Schutzgebote der allgemeinen Regelwerke hinaus, würde schließlich auch die Folge haben, dass sich die Bauzeit und damit auch die Belastungssituation insgesamt verlängern.

Die Planfeststellungsbehörde hält es darüber hinaus nicht für angezeigt, Entschädigungsleistungen hinsichtlich des Baulärms anzuordnen, weil die Einhaltung der den Bereich der grundsätzlich entschädigungslosen Duldungspflicht beschreibenden Bestimmungen der AVV Baulärm einschließlich der danach ggf. zulässigen Überschreitungen durch die Zusage der Vorhabensträgerin und die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2, S. 29 gewährleistet werden. Hierdurch ist sichergestellt, dass keine entschädigungspflichtigen Wirkungen auftreten werden.

4.11.2 Luftschadstoffe

Um baubedingte Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe zu minimieren, hat die Planfeststellungsbehörde Nebenbestimmungen erlassen. Insoweit wird auf 2.2, S. 29 und 4.8.1, S. 61 verwiesen.

4.11.3 Schäden durch Erschütterungen und Grundwasserabsenkung

a) Einwender befürchten, dass während der Bauphase Gebäudeschäden auftreten könnten, insbesondere aufgrund von Bohr-, Ramm- und Abrissarbeiten sowie durch Baustellen- und Umleitungsverkehr.

Die Vorhabensträger haben dargelegt, im Zuge der Straßenbauarbeiten würden die weichen Bodenschichten stabilisiert/verbessert. Bezüglich der Erschütterungen werde während der Bauarbeiten zwingend darauf geachtet, dass erschütterungsarme Bauverfahren zur Anwendung kämen. Dies bedeute z.B., dass die Pfosten der Lärmschutzwand auf Bohrpfählen aufgestellt würden. Rammgründungen würden im Zuge der Ausschreibung ausgeschlossen.

Angesichts der nicht unerheblichen Entfernung der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße von den betreffenden Gebäuden seien Schäden an den Gebäuden nicht zu erwarten.

Während des Bauzustands seien keine daraus resultierenden zusätzlichen Verkehrsbehinderungen und daher keine neuen erschütterungserzeugenden Verkehrsbelastungen im untergeordneten Netz zu erwarten, da die bestehende Trasse während der gesamten Bauzeit erhalten bleibe.

Im Erörterungstermin haben die Vorhabensträger ausgeführt, es werde Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer über Straßenzustandsfeststellungen der Straßen geben, auf denen Bauverkehr stattfinde. Weiterhin sei ein Bodengutachten Bestandteil der Antragsunterlagen. Es werde noch eine geotechnische Ausführungsplanung geben.

Mit E-Mail vom 13.03.2013 haben die Vorhabensträger schließlich mitgeteilt, die bestehende Wilhelmsburger Reichsstraße bleibe während der gesamten Bauzeit erhalten. Kurzzeitige Sperrungen der bestehenden Reichsstraße könnten erforderlich werden. Durch ein geeignetes Baustellenmanagement (z.B. hinsichtlich Zeitplanung und verkehrslenkenden Maßnahmen) seien deren Auswirkungen zu minimieren. Das Baumanagement, Zeitplanungen und Termine ließen sich erst im Rahmen der weiteren Planungs- und Bauvorbereitungsphasen präzisieren.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen der Vorhabensträger und deren Zusage, weitestgehend erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden. Die Vorhabensträger haben die Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen" Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden" und Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen" zu beachten und deren Einhaltung in den Bauverträgen festzuschreiben und im Rahmen der Bauüberwachung zu kontrollieren. Den Bauverkehr werden die Vorhabensträger unter Berücksichtigung der jeweiligen Straßenzustände mit dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer abstimmen. Ein erhöhter Umleitungsverkehr dürfte allenfalls kurzfristig auftreten, da die alte Wilhelmsburger Reichsstraße erst in den Zeitpunkt dauerhaft für den Verkehr gesperrt wird, in dem die neue B 75 freigegeben wird.

Sollte es dennoch zu erschütterungsbedingten Schäden kommen, weil die Maßgaben dieser DIN-Vorschriften nicht eingehalten wurden, sind die Schäden zu ersetzen. Es wird auf die Nebenbestimmung und deren Begründung unter 2.2, S. 29 und 4.8.1, S. 61 verwiesen. Dort ist auch benannt, unter welchen Voraussetzungen ausnahmsweise auf erschütterungsintensivere Verfahren zurückgegriffen werden darf.

b) Von Seiten der Einwender wurde außerdem vorgebracht, es käme im Zuge der Bauarbeiten zu einer Grundwasserabsenkung, die sich negativ auf die Standfestigkeit der Gebäude auswirken könne. Es bestehe die Gefahr von Setzungen, die Rissbildungen an den Häusern nach sich ziehen könnten.

Die Vorhabensträger haben dazu vorgetragen, die Festlegung eventuell notwendiger Grundwasserabsenkungen werde erst im Rahmen der weiteren Planungsschritte festgelegt. Ein weiträumiges Absenken des Grundwassers sei hierbei ausgeschlossen. Falls erforderlich, sei eine geschlossene Wasserhaltung vorgesehen, welche nur einen geringen, räumlich eng begrenzten Eingriff in den Grundwasserhaushalt mit einer geringen Absenktiefe des Grundwassers darstelle. Vor Beginn der Ausführungen erfolge eine entsprechende Genehmigung durch die zuständige Behörde. Gebäudeschäden seien nicht zu erwarten. Insbeson-

dere bestehe auch eine nicht unerhebliche Entfernung zwischen der zu verlegenden Wilhelmsburger Reichsstraße und den Gebäuden.

Die Planfeststellungsbehörde konnte vorliegend von weiteren Anordnungen absehen. Mit einer (geringen) Absenkung des Grundwassers ist allenfalls im Baufeld und auch dort nur räumlich umgrenzt zu rechnen. Risiken für die Standsicherheit von Gebäuden in der näheren Umgebung des Vorhabens sind daher nicht zu erwarten. Im Hinblick auf die mit derartigen Eingriffen verbundenen wasserrechtlichen Fragestellungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter Ziffer 2.4, S. 32, Ziffer 4.8.3, S. 62, Ziffer 4.9.1.4, S. 73, Ziffer 4.14.2.30, S. 425 dieses Beschlusses.

4.12 Fernstraßenrechtliche Widmung, Einziehung und Umstufung

In diesem Beschluss sind auch die Abstufungen für die Autobahnen BAB A 252 und 253 als eigenständige Entscheidungen der obersten Landesstraßenbaubehörde enthalten. Auf diese Weise können diese Streckenabschnitte gemeinsam mit dem Neubauabschnitt einheitlich zu Bestandteilen der Bundesstraße 75 gemacht werden.

Das nach § 2 Abs. 6 FStrG erforderliche Einverständnis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liegt mit dem Schreiben des BMVBS vom 16.09.2011 (Gesehenvermerk) vor. Darin heißt es: „Die Widmung der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bitte ich zur Bundesstraße 75 auszusprechen und auch die nördlich und südlich anschließenden Abschnitte (jetzige A252 und A253) mit einzubeziehen. (...) Die vorhandene B 4/75 wird zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder von Hamburg nach Fertigstellung der verlegten Bundesstraße abgestuft bzw. soweit sie zurückgebaut werden soll, entwidmet (...)."

4.13 Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken

Mit der Freigabe für den Verkehr auf dem hier planfestgestellten Abschnitt der Bundesstraße B 75 werden die in der Unterlage 16.1 und 16.3 benannten Flächen gemäß § 23 AEG von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt.

Die formellen Voraussetzungen der Freistellung liegen vor (siehe Ziffer 4.1.1, S. 46 und Ziffer 4.1.8, S. 49 dieses Beschlusses).

Auch die materiellen Voraussetzungen für die Freistellung nach § 23 Abs. 1 AEG sind erfüllt. Nach dieser Vorschrift stellt die Planfeststellungsbehörde für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag unter anderem des Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder des Grundstückseigentümers die Freistellung von Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist.

Im Hinblick auf die in der Unterlage 16.1 und 16.3 bezeichneten Flächen fehlt es an einem zukünftigen Verkehrsbedürfnis. Das langfristige Nutzungsinteresse muss nach den gesamten Umständen des Einzelfalls ernsthaft und nachvollziehbar sein. Eine „Reservierung" von Bahngrundstücken für zukünftige, nicht präzisierte Nutzungen unter Berufung auf die vage Möglichkeit einer späteren eisenbahnspezifischen Nutzung reicht nicht aus (OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 04.02.2010, - 8 B 1652/09.AKM -; *Hermes*, in: Beck´scher AEG-Kommentar, 2006, § 23 AEG Rn. 22 m.w.N; *Kramer*, Kommentar zum AEG, Stand: Januar 2006, Erläuterungen zu § 23 Abs. 1 AEG). Daran gemessen, ist vorliegend ein zukünftiges

Verkehrsbedürfnis zu verneinen. Auf den Grundstücken, die freigestellt werden, finden teilweise bereits seit langem keine bahnbezogenen Nutzungen mehr statt. Derzeit noch genutzte Bahngleise, insbesondere das Güterzuggleis 8 (Strecke 1255) und die daran anschließenden Dispositions- und Zugbildungsgleise, werden im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens in östliche Richtung verlegt oder – wie im Bereich des Güterbahnhofs, der auf wenige Puffergleise reduziert wird – in anderer Weise umgebaut. Auf die im elektronischen Bundesanzeiger erfolgte öffentliche Bekanntmachung vom 15. Februar 2011 haben keine der in § 23 Abs. 2 AEG genannten Unternehmen oder behördlichen Stellen eine Stellungnahme abgegeben. Auch aus den sonstigen Umständen ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, dass hinsichtlich der freigestellten Flächen ein zukünftiges Verkehrsbedürfnis besteht.

Die Freistellung bezieht sich auch auf die Flächen, auf denen Anlagen errichtet werden, die auch zur Entwässerung des bleibenden Bahngeländes dienen und die mit dem Baulastträger der Fernstraße gemeinsam genutzt werden sollen. Dabei handelt es sich um die folgenden Entwässerungsleitungen:

Bauwerksverzeichnis Nr.	**Station Straße (gemäß Unterlage 13.1)**	**Station Bahn Strecke 1255 (gemäß Unterlage 13.1)**	**Station Bahn (gemäß Bauwerksverzeichnis)**	**Einleitstelle**
60.1	1+320	8,5+20	8,5+20	Kuckuckswettern
60.2	1+584	8,7+85	8,7+85	IGS Gelände
60.3	1+975	9,1+75	9,1+75	IGS Gelände
60.4	2+615	9,7+12 (lt. Aussage der Vorhabenträger ist mit dieser Angabe gemeint: „**9,8+11**“)	9,8+11	Neuenfelder Wettern
60.5	2+852	10,+45 (lt. Aussage der Vorhabenträger ist mit dieser Angabe gemeint: „**10,0+47**“)	10,0+47	Neuenfelder Wettern

Diese neuen Anlagen sind auch zukünftig keine Bahnbetriebsanlagen, sondern Fernstraßenbestandteile. Die Mitbenutzung dieser Anlagen für die Entwässerung der Bahnanlagen ist auch keine Sondernutzung im Sinne des § 9 FStrG, weil durch diese Nutzung der Gemeingebrauch der Fernstraße nicht beeinträchtigt wird oder werden kann. Es handelt sich

mithin um eine sonstige Nutzung im Sinne des § 8 Abs. 10 FStrG, deren Einräumung erforderlich und von den Vorhabensträgern auch einvernehmlich vorgesehen ist, um die Funktionsfähigkeit der Bahnanlagen zu sichern.

4.14 Einwendungen und Stellungnahmen

4.14.1 Einwendungen

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens des Vorhabensträgers oder auf andere Weise erledigt haben.

Die rechtzeitig erhobenen Einwendungen betreffen die nachfolgend benannten Themenbereiche. Um Wiederholungen zu vermeiden, werden die Einwendungen grundsätzlich themenorientiert behandelt. Überwiegend wörtlich wiedergegeben werden nur die Einwendungen der Grunderwerbsbetroffenen und die Einwendung mit der Schlüsselnummer 8300, da diese für viele Einwender erhoben wurde (vergl. Ziffer 4.14.1.1 dieses Beschlusses).

Einige Fragestellungen, die von übergeordneter Bedeutung sind, weil sie beispielsweise in einer Vielzahl von Einwendungen und Stellungnahmen behandelt werden, wurden bereits unter den Ziffern 4.3 bis 4.11 erörtert.

Soweit Einwendungen einzeln benannt werden, sind sie aus Datenschutzgründen mit Schlüsselnummern versehen. Den Einwendern wird die Schlüsselnummer ihrer Einwendung bei Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt. Im Übrigen ergeben sich die Zuordnungen aus dem bei der Planfeststellungsbehörde befindlichen Schlüsselnummernverzeichnis (siehe Ziffer 6, S. 504 dieses Beschlusses), das aus Datenschutzgründen nur den Vorhabensträgern und ggf. betroffenen Trägern öffentlicher Belange bekannt gegeben wird.

Die Vorhabensträger sind verpflichtet, die Zusicherungen einzuhalten, die sie im Verfahren gegenüber den Einwendern abgegeben haben. Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abgegebene Zusicherungen oder Vereinbarungen sind davon nicht berührt.

Die Einwendungsinhalte werden im Folgenden regelmäßig in linksbündiger Standardschriftart (wie in diesem Absatz) wiedergegeben.

> *Stellungnahmen der Vorhabensträger werden regelmäßig in eingerückter Kursivschrift (wie in diesem Absatz) wiedergegeben.*
>
> **Hinweise und Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde werden regelmäßig in eingerückter Fettschrift (wie in diesem Absatz) wiedergegeben.**

4.14.1.1 Einzeleinwendungen

4.14.1.1.1 Einwendungen der Grunderwerbsbetroffenen

Der Planfeststellungsbehörde liegen sechs Einwendungen vor, die sich gegen die vorübergehende oder dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken durch das Vorhaben wenden. Dabei handelt es sich um die Einwender mit den Schlüsselnummern 7113, 8103, 8108, 8182, 8314 und 8232. Zwei weitere Grundstücksbetroffene (Schlüsselnummern 9001/2 und 9002/2) haben sich im Zuge des Planänderungsverfahrens geäußert.

Die für ein Vorhaben dieser Größenordnung geringe Zahl der grundstücksbetroffenen Einwender erklärt sich vor allem aus der Tatsache, dass überwiegend Flächen im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg, der Bundesrepublik Deutschland oder der DB Netz AG für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Das ist – neben den Vorzügen einer Bündelung von Verkehrswegen – einer der wesentlichen Vorteile der gewählten Trasse.

Die festgestellten Grundstücksinanspruchnahmen durch das Vorhaben sind auch in Ansehung der Eigentumsrechte der Betroffenen gerechtfertigt. Insoweit entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung im Sinne des § 19 Abs. 2 FStrG. Davon ausgenommen sind die oben, Ziffer 1.2.2, S. 26 genauer benannten Flächen, für die die Grunderwerbsunterlagen zwar Grunderwerb vorsehen, die aber insoweit nicht durch diesen Beschluss festgestellt werden. Dabei ist eine angemessene Entschädigung selbstverständliche Voraussetzung der Enteignung bzw. des Erwerbs. Über die Höhe dieser Entschädigung wird nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden, sondern entweder einvernehmlich im Rahmen der Erwerbsverhandlungen zwischen Grundeigentümer und Vorhabensträgern oder im Rahmen eines gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahrens nach dem Hamburgischen Enteignungsgesetz. § 19a FStrG bestimmt dazu:

„Soweit der Träger der Straßenbaulast nach §§ 8a, 9 oder auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses (§ 17) oder einer Plangenehmigung (§ 74 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes in Verbindung mit § 17b Abs. 1 Nr. 1) verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Träger der Straßenbaulast zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend."

Die Allgemeinwohlgründe, die für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die Anpassung der Bahnanlagen streiten, überwiegen in der Abwägung die entgegenstehenden Eigentumsinteressen der Betroffenen.

Nach § 17 S. 2 FStrG, § 18 S. 2 AEG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Soll durch das Vorhaben privates Eigentum in Anspruch genommen werden, so dient auch das Abwägungsgebot als Instrument zur Gewährleistung der Voraussetzungen des Art. 14 Abs. 3 GG. Insbesondere müssen die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer am Erhalt ihres Eigentums den für die mögliche Enteignung sprechenden Gründen gegenüber gestellt werden.

Unter Ziffer 4.3, S. 51 ist bereits dargelegt, dass das Vorhaben vernünftiger Weise geboten ist und dass daher eine Planrechtfertigung gegeben ist. Die Maßnahmen im Bahnbereich machen in erheblichem Umfang Flächen frei und führen zu erheblich verbessertem Lärmschutz. Das Straßenbauvorhaben verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch Verwendung eines ausreichenden Straßenquerschnitts und fördert dabei gleichzeitig weitere öf-

fentliche Belange, wie z.B. die städtebauliche Entwicklung oder den Immissionsschutz.

Andere Maßnahmen, die diese Ziele in gleicher Weise, aber mit geringeren Eingriffen in öffentliche oder private Belange erreichen, sind nicht erkennbar. Daher sind die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die Anpassung der Bahnanlagen zur Erreichung dieser Ziele das mildeste aller gleichgeeigneten Mittel. Hierzu enthält auch die Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, S. 54 weitere Ausführungen.

Der Eingriff in die Grundstücke und damit in das Eigentumsrecht der Betroffenen ist auch angemessen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass das Eigentumsrecht der betroffenen Einwender einen hohen Stellenwert hat. Das galt besonders für den Einwender mit der Schlüsselnummer 8232, der das betroffene Grundstück bisher bewohnte und es als Lebensmittelpunkt und Rückzugsort nutzt. Störungen von außen, wie sie jetzt durch das Vorhaben vorgesehen sind, werden deswegen in der Regel als deutlich größere Beeinträchtigung empfunden, als bei den gewerblich oder nicht selbst genutzten Grundstücken der übrigen Einwender. Diese Sachlage hat sich inzwischen aber geändert, weil der Einwender mit der Schlüsselnummer 8232 das betroffene Grundstück an den Fernstraßenvorhabensträger verkauft hat.

Hinzu kommt, dass – außer bei den Schlüsselnummern 8314 und 8232 – die Grundstücke auch nach ihrer Inanspruchnahme noch zu den bisherigen Zwecken genutzt werden können. Nur auf den Grundstücken 8232 und 8103 müssen Gebäude ganz oder teilweise abgebrochen werden.

Keiner der Einwender ist durch die Flächeninanspruchnahme in seinen beruflichen bzw. Erwerbsinteressen wesentlich beeinträchtigt. Das gilt auch für den Einwender mit der Schlüsselnummer 8103, der zwar ca. 6% der Grundstücksfläche und wegen der hinzukommenden vorübergehenden Inanspruchnahme auch ein gewerblich genutztes Gebäudes verlieren wird, aber auf dem verbleibenden Grundstück auf über 1.800 m² auch künftig ein Gebäude gleicher Art, wenn auch ggf. mit kleinerer Grundfläche wird nutzen können. Bei Neuerrichtung baulicher Anlagen sind die Ausweisungen des Bebauungsplans Wilhelmsburg 32 zu beachten. Aber auch bei Einhaltung dieser Vorgaben bleibt das verbleibende Grundstück gewerblich gut nutzbar. Hinzu kommt, dass die Einwender mit der Schlüsselnummer 8103 die dauerhaft in Anspruch zu nehmende Fläche ihres Grundstücks inzwischen an den Fernstraßenvorhabensträger verkauft haben.

Auch die Grundstücke des Einwenders mit der Schlüsselnummer 8182 bleiben mit gut 2.400 m² groß genug, um weiterhin gewerblich genutzt werden zu können.

Betrachtet man im Gegenzug die Verkehrs- und Umweltbelastungen, denen mithilfe des Vorhabens entgegengetreten werden kann, sowie die mit dem Vorhaben einhergehenden städtebaulichen Vorteile, so überwiegen die Allgemeinwohlbelange die privaten Eigentümerinteressen. Die Enteignung verletzt angesichts dessen nicht den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Dies vorausgeschickt werden im Folgenden die Einwendungen der Grunderwerbsbetroffenen im Wortlaut wiedergegeben und individuell behandelt. Ggf. sind die Einwendungen aus Datenschutzgründen verkürzt dargestellt.

4.14.1.1.1.1 Einwender Nr. 8182

Grundsätzlich besteht eine Einwendung unserer Mandantschaft dahingehend, dass sie nicht einverstanden ist, dass von dem Grundstück insbesondere zur Rotenhäuser Straße hin einige Meter für den Ausbau der Straße benutzt werden sollen.

Zudem ist durch die neue geplante Ausbaustraße der Zugang zum Gelände unserer Mandantschaft stark eingeschränkt, da lediglich der auf die neue Zufahrtstraße fahrende Verkehr rechts in das Grundstück einbiegen kann, jedoch der von der geplanten Straße, kommende Verkehr nicht nach links dort hineinbiegen darf. Zudem können das Grundstuck verlassende Verkehrsteilnehmer lediglich nach rechts auf die Straße einbiegen und müssen dann die neue Ausbaustraße befahren.

Dies beeinträchtigt die Nutzung des Grundstücks ganz erheblich und weiterhin wird dem dortigen Gewerbetrieb, der Firma (...) GmbH und auch dem dort niedergelassenen Kfz-Sachverständigenbüro (...), der Zugang der Kundschaft erheblich beschwert.

Die dort befindliche Autowaschstraße (...) kann so nicht weiterbetrieben werden, da durch die Ausbaumaßnahme der Straße die notwendigen Staubsaugerplätze genommen würden.

Dies würde dazu führen, dass die Mieter entweder die Miete erheblich mindern oder aber das Mietverhältnis kündigen würden. Die finanziellen Einbußen unserer Mandantschaft wären erheblich bis katastrophal.

Unsere Mandantschaft konnte dem Plan entnehmen, dass Sie dieses Problem ebenfalls erkannt haben und es wird vorgeschlagen, dass von der Dratelnstraße aus eine Zuwegung auf das Grundstück unserer Mandantschaft geschaffen wird. Wobei das Nachbargrundstück zum Süden hin mit benutzt werden muss. Die Zufahrt von der Dratelnstraße aus muss nach diesseitiger Ansicht durch zwei Abbiegespuren ermöglicht werden, um eine gefahrlose Zufahrt auf das Grundstück zu ermöglichen. Es müssten also eine Rechts- und eine Linksabbiegerspur auf der Dratelnstraße geschaffen werden, die auf das Grundstück (bzw. auf das Grundstück nebenan) führen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Anordnung von einer Links- und einer Rechtsabbiegerspur auf der Dratelnstraße ist infolge der zu erwartenden Abbiegeverkehre nicht vorgesehen. Für das Linksabbiegen kann hier nach Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde die Mittelmarkierung unterbrochen werden, so dass eine zulässige und gefahrlose Grundstückszufahrt gegeben ist.

In der Summe wird ein 209 m² großer Streifen durch den Ausbau der neuen Rotenhäuser Straße in Anspruch genommen. Durch den Ausbau entstehende finanzielle Einbußen sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Regulierung etwaiger Entschädigungen sind Bestandteil eines separaten Verfahrens.

Um eine geänderte Zuwegung auf das Grundstück kenntlich zu machen, wäre es auch notwendig auf dem Grundstück dann entsprechende Hinweisschilder anzubringen, möglichst Leuchtreklame oder ähnliches, um die Kunden auf diese geänderte Situation hinzuweisen.

Neben der evtl. in Aussicht genommenen Zuwegung über das Nachbargrundstück bedarf es dann wegen der Zufahrt in die Waschstraße einer weitere Fahrspur links davon zum Waschanlagengebäude hin, um nämlich den Rückstau von Fahrzeugen aufzufangen damit diese auf keinen Fall die Straße blockieren. Wir fügen anbei den Bauantrag, auf dem die Baubehörde ausdrücklich auf diesen Platz für einen etwaigen Rückstau bestanden hat. Damit wäre die Zuwegung zur Waschanlage von der Dratelnstraße aus ermöglicht, so dass die dann sehr eingeschränkte Zuwegung von der Rotenhäuser Straße aus dadurch ausgeglichen wird.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Vorbehaltlich Sichtung des Bauantrags des Eigentümers kann die Planung dahingehend geändert werden, dass die Zufahrt von der Dratelnstraße im zukünftigen Bereich des Grundstücks verbreitert wird, so dass eine Rückstaufläche für die Waschstraße geschaffen wird.*

Durch den Wegfall der Staubsaugerplätze zur Rotenhäuser Straße hin, es ist jedoch notwendig, neue Staubsaugerplätze zu schaffen. Es wird vorgeschlagen, dass ein ca. 5 m breiter Streifen vom Gleisgelände dem Grundstück zugeschlagen wird, so dass dort die Staubsaugerplätze installiert werden können. Dies hätte den großen Vorteil, dass die Zuwegung zu den Staubsaugerplätzen bereits vorhanden ist und nicht noch extra geschaffen werden muss, so dass hier der Platzbedarf minimiert wird.

Etwaig notwendige Markierungen und ggf. Hinweisschilder müssten allerdings installiert werden. Die Fahrbahnführung muss sehr klar aufgezeigt werden. Unfälle sollen hier vermieden werden.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Eine Erweiterung des Grundstückes zwecks Anordnung von Staubsaugerplätzen wird nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt. Insgesamt entfallen durch die Verbreiterung der Rotenhäuser Straße ca. 200 m² Fläche entlang des zukünftigen Zubringers. Inwieweit hieraus Entschädigungsansprüche abzuleiten sind, wird in einem eigenständigen Verfahren geklärt.*
>
> *Hinweisschilder und Fahrbahnmarkierungen auf privater Fläche sind nicht Gegenstand des Verfahrens. Eine diesbezügliche Regelung ist eigenständig mit dem Vorhabensträger zu treffen.*

Wichtig ist zu klären, wer die Kosten für die Umbauarbeiten zu tragen hat. Die Einrichtung der Staubsaugerplätze kostet selbstverständlich Geld und auch ein etwaiger Umbau der Flüssigkeitstanks für die Waschanlage ist wohl notwendig, da diese sich im Bereich der auszubauenden Straße befinden.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Kosten verursachende Eingriffe in das Grundstück oder den Betrieb werden zu Lasten des Vorhabens entschädigt. Diesbezüglich wird sich der Vorhabensträger direkt mit dem Betroffenen in Verbindung setzen.*

Diese Lösungsskizze [im Original der Einwendung beigefügt] stellt eine denkbare, nach diesseitiger Ansicht, beste Lösungsmöglichkeit dar. Die Fläche, die für den Straßenausbau benötigt wird, steht in einem vernünftigen Verhältnis zur Fläche, die unsere Mandantschaft dann im Gegenzug für den Ausgleich benötigt.

Es gäbe noch andere Denkmöglichkeiten, die jedoch deutlich mehr Fläche erfordern und dasselbe Ergebnis zeitigen.

In einer Besprechung mit der Planfeststellungsbehörde und den Vorhabensträgern führte der Einwender weiter aus:

In der Waschanlage befinden sich mehrere unterirdische Tanks zur Wasseraufbereitung. Vermutlich müssten diese Tanks verlegt werden. Das Grundstück ist hinsichtlich seiner bestehenden Nutzung ausgereizt, so dass durch den Verlust von Teilflächen zwingend Ersatzflächen benötigt werden. Die Zahlung einer Entschädigung ist keine Alternative, da der Betrieb der Waschanlage bei einer Grundstücksverkleinerung nicht aufrechterhalten werden kann. Es wird vorgeschlagen, einen Teil des Grundstücks der DB AG für die Nutzung der Waschanlage zu bekommen.

Vielleicht kann der künftig eingeschlossene Grundstücksstreifen der DB AG im östlichen Bereich übernommen und verwendet werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Zur Erarbeitung eines konkreten Vorschlags, wird noch ein detaillierterer Plan benötigt, um beurteilen zu können, wie eine Lösung unter Nutzung eines Teils des Grundstücks der DB AG aussehen könnte. Es sollte noch eine Ortsbesichtigung durchgeführt werden. Die DB AG möchte, dass der eingeschlossene Grundstücksstreifen übernommen wird.

Der genaue Umfang von technischen Umbaunotwendigkeiten der Waschanlage sowie der Grundstückstauschflächen muss zwischen DB AG und Herrn (...) geklärt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Bauakte des Bezirksamtes Hamburg-Mitte für das Grundstück des Einwenders keine Hinweise auf unterirdische Tanks auf dem Grundstück enthält. Genehmigungen dafür sind jedenfalls nicht vorhanden. Die in vorhandenen Baugenehmigungen vorgesehene Zahl von Kfz-Stellplätzen liegt außerdem deutlich über der tatsächlich vorhandenen. Die als Stellplätze genehmigten Flächen sind zu einem größeren Teil zurzeit als Lagerflächen genutzt.

Der Einwender hat das Grundstück von einer Gesellschaft der Eisenbahn-Vorhabensträgerin gekauft. Aus dem Kaufvertrag ergibt sich eine Ankaufspflicht für den Einwender für das westlich angrenzende Grundstück an der Dratelnstraße, wenn der Bahnbetrieb dort aufgegeben wird. Dieser Fall ist inzwischen eingetreten. Sogar die Berechnung für den m²-Preis ist im Kaufvertrag festgelegt. Ein Teil dieses Grundstücks wird zwar für die Anpassung der Dratelnstraße benötigt, es verbleiben aber ca. 130 m², auf denen der Bahnbetrieb aufgegeben wird und den der Einwender erwerben kann oder muss.

Die Vorhabensträger haben mitgeteilt, dass eine Vereinbarung über die Grundstücksinanspruchnahme geschlossen werden soll. Es soll ein Grundstückstausch vorgenommen werden. Dazu soll der Einwender die westlich und südlich an das Flurstücks 11165 angrenzenden, im geänderten Grunderwerbsplan braun markierten Flächen der Flurstücke 9531 und 12162 erhalten.

Entgegen der Bezeichnung in den Grunderwerbsunterlagen handelt es sich bei diesen Flächen nicht um Flächen, die für den Straßenbau zu erwerben wären.

Es handelt sich vielmehr um Flächen, die dem Einwender aufgrund von Vereinbarungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens von den Vorhabensträgern im Tausch für Flächen an der Rotenhäuser Straße übertragen werden sollen. In Bezug auf diese Flächen entfaltet dieser Beschluss deshalb keine Rechtswirkung, insbesondere keine enteignungsrechtliche Vorwirkung.

Der im geänderten Grunderwerbsplan, Blatt 4, dargestellte dauerhafte Grunderwerb der westlich und südlich an das Flurstück 11165 des Einwenders Nr. 8182 unmittelbar angrenzende Fläche des Flurstücks 12162 (Bestandteil der Nr. 1.94 des Grunderwerbsverzeichnisses) und für das Flurstück 9531 (Bestandteil der Nr. 4.4 des Grunderwerbsverzeichnisses) wird nicht planfestgestellt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die gemeinsam genutzten Flurstücke 1165 und 1166 des Einwenders sind zusammen 2.650 m² groß. Davon sollen 205 m², mithin knapp 8% dauerhaft für den Ausbau der Rotenhäuser Straße erworben werden. Der in Anspruch zu nehmende Streifen ist knapp 5 Meter breit und erstreckt sich über die gesamte, gut 40 m lange Nordseite der Flurstücke. Auf dem Streifen befinden sich zur Waschanlage gehörende Stellplätze mit Staubsaugerplätzen und Verkehrsflächen. Auf dem verbleibenden Grundstück könnten diese Einrichtungen vermutlich nicht in gleicher Zahl untergebracht werden. Allerdings deutet die Tatsache, dass zurzeit nicht alle bauordnungsrechtlich genehmigten Stellplätze auch als Stellplätze genutzt werden, darauf hin, dass insoweit noch Spielraum besteht. Hinzu kommt, dass aufgrund des Kaufvertrags auch noch Flächen von etwa 130 m² Größe hinzu gekauft werden können bzw. müssen. Allerdings grenzen diese Flächen südwestlich an das Grundstück und sind deswegen nur schwer als Verkehrsflächen nutzbar zu machen. Sie können aber z.B. als Lagerflächen o.ä. dienen, so dass Stellplätze auf Flächen frei gemacht werden können, die zurzeit zu Lagerzwecken genutzt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat aus diesen Gründen keinen Anhaltspunkt dafür, dass insoweit eine Existenzgefährdung für den Einwender droht, zumal er die gewerblichen Nutzungen auf dem Grundstück nicht selbst betreibt, sondern den Betreibern das Grundstück dafür überlassen hat und darüber hinaus auf dem Grundstück Kfz-bezogenes Gewerbe betrieben wird, das von den durch das Vorhaben erzeugten Mehrverkehren voraussichtlich profitieren wird, weil eine deutlich größere Zahl potenzieller Kunden die Gewerbebetriebe passieren und frequentieren wird.

Vor diesem Hintergrund überwiegt das Interesse am Ausbau der Rotenhäuser Straße die Eigentumsinteressen des Einwenders. Die Baumaßnahme ist zwar nicht Bestandteil des Vorhabens, weil es hier weder um den Bau der Fernstraße noch um die Anpassung der Bahnanlagen geht. Die Maßnahme gehört aber zum Ausbau des Knotens Dratelnstraße / Rotenhäuser Straße / Rubbertstraße. Dieser Ausbau ist eine notwendige Folgemaßnahme des Fernstraßenbaus im Sinne des § 75 Abs. 1 HmbVwVfG und deshalb von diesem Beschluss umfasst. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit anderer Anlagen entstehen. Sie dürfen aber regelmäßig über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Die Anpassung der Stadtstraßen in diesem Bereich ist in diesem Sinne erforderlich, um die eindeutig von der neuen Anschlussstelle Rotenhäuser Straße

verursachten Mehrverkehre sicher und leicht in das Stadtstraßennetz über zu leiten. Ohne die Anpassung dieses Knotens wären nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit der Stadtstraßen in diesem Bereich zu erwarten, weil insbesondere der Querschnitt der Rotenhäuser Straße hier nicht geeignet wäre, die von und zur Anschlussstelle fließenden Verkehre aufzunehmen. Das liegt vor allem an der Nähe dieses Knotens zu den Rampen der Anschlussstelle mit der Folge, dass hier wenig Stauraum vorhanden ist. Das hat zur Folge, dass dieser notwendige Stauraum durch die Schaffung zusätzlicher Fahr- und Abbiegestreifen geschaffen werden muss. Daraus folgt die Querschnittsaufweitung der Rotenhäuser Straße, die den Grunderwerb vom Einwender erforderlich macht. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier auch keine Möglichkeiten, den Querschnitt der Rotenhäuser Straße zur Schonung des Grundstücks des Einwenders schmaler zu gestalten.

Allerdings könnte das Vorhaben dazu führen, dass von den Grundstücken des Einwenders aufgrund straßenverkehrsbehördlicher Anordnungen nur noch nach Osten in die Rotenhäuser Straße abgebogen werden darf. Das hätte zur Folge, dass jedes Fahrzeug, das das Grundstück verlässt, auf die neue B 75 fahren müsste, weil es davor keine Wendemöglichkeit auf der Rotenhäuser Straße gibt. Das wäre eine erhebliche Beeinträchtigung der Verkehrsbeziehungen des Grundstücks. Allerdings ist auch hier zu beachten, dass aufgrund der Ankaufsmöglichkeit oder –pflicht des Einwenders eine zusätzliche Belegenheit des Grundstücks an der Dratelnstaße geschaffen werden kann, die zumutbare Verkehrsanbindungen vermittelt.

Außerdem ist Bestandteil des Vorhabens auch die Schaffung einer zusätzlichen 4,75 m breiten Zufahrt von der Dratelnstraße zum Grundstück des Einwenders auf einem Grundstück der Vorhabensträgerin für die Bahnmaßnahmen, wie sie im ursprünglichen Lageplan ausgewiesen ist. Auch dies ist eine notwendige Folgemaßnahme, um die möglichen unzumutbaren Beeinträchtigungen der Verkehrsbeziehungen der Flurstücke 1165 und 1166 auszugleichen. Die Vorhabensträger sind daher verpflichtet, diese Maßnahme zugunsten des Eigentümers des Flurstücks 11165 vorzusehen. Mit diesem Beschluss werden auch die insoweit erforderlichen Genehmigungen für die Gehwegüberfahrt in der Dratelnstraße erteilt. Die Zufahrt muss dem Eigentümer des Flurstücks 1165 dauerhaft und uneingeschränkt zur Verfügung gestellt werden, solange nicht auf andere Weise eine Belegenheit des Flurstücks 11165 an der Dratelnstraße erzeugt wird. Ob zwischen den Vorhabensträgern und dem Einwender dazu Grunderwerb, ein Baulast oder Ähnliches vereinbart wird, ist nicht Gegenstand dieser Entscheidung.

Auch die im geänderten Lageplan dargestellten weiteren Verkehrsflächen auf dem Grundstück der Vorhabensträgerin für die Bahnmaßnahmen werden nicht festgestellt. Bei diesen Flächen und Anlagen handelt es sich gleichsam um Tauschflächen, die dem Einwender im Gegenzug zum Grunderwerb an der Rotenhäuser Straße angeboten werden sollen. In der Sache handelt es sich dabei also um eine Entschädigung für den Grunderwerb und nicht mehr um notwendige Folgemaßnahmen. Daher werden diese Anlagen – mit Ausnahme der im

ursprünglichen Lageplan vorgesehenen Zufahrt – nicht als notwendige Folgemaßnahme festgestellt.

Die Planfeststellungsbehörde weist aber ausdrücklich darauf hin, dass keine Bedenken bestehen, die Tauschflächen wie vorgesehen dem Einwender zukommen zu lassen. Soweit erkennbar handelt es sich dabei um eine verständliche Entschädigungsregelung, die sowohl den Interessen der Vorhabensträger, als auch dem Einwender entspricht und darüber hinaus eine Belegenheit an der Dratelnstraße schafft.

4.14.1.1.1.2 Einwender Nr. 8314

Der Einwender ist anwaltlich vertreten. Wegen der Einlassungen des Vertreters wird auf Ziffer 4.14.1.1.2, S. 134 dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwender hat darüber hinaus selbst ausgeführt:

„Ich bin Eigentümer des Grundstücks (...).Das Büro (...) das von der DEGES beauftragt wurde, hat auf mein Schreiben vom 20.07.2010 bezüglich Ersatzgrundstück (Grundstückstausch) noch nicht konkret reagiert. Herr (...) ist Ende August 2010 persönlich bei mir gewesen und hat mir in Aussicht gestellt, mir demnächst entsprechende Tauschgrundstücke zu zeigen. Leider bis heute ergebnislos.

Ich finde es doch sehr merkwürdig, dass man mit (...) die Grundstücksankäufe bereits erfolgreich abgeschlossen hat.

Aufgrund des Hinhaltens mit mir werde ich jetzt mein Flurstück 917 selber als Baugrundstück nutzen."

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Grundstück wird vollständig durch den neuen Trassenverlauf der WBR in Anspruch genommen. Zurzeit werden mit dem Einwender Entschädigungsverhandlungen zur Übernahme des unbebauten Grundstücks geführt. In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob dem Einwender eine Ersatzfläche angeboten werden kann. Ein Rechtsanspruch auf Gestellung von Ersatzland besteht nach Einschätzung des Vorhabensträgers nicht.

Es wird darauf hingewiesen, dass Verhandlungen über Entschädigungen und Feststellungen von Entschädigungshöhen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Einwender beklagt eine aus seiner Sicht schleppende Diskussion über einen möglichen Grundstückstausch und führt das als Grund dafür an, sein Grundstück nicht zur Verfügung stellen zu wollen. Im Umkehrschluss bedeutet das für die Planfeststellungsbehörde, dass der Einwender mit Ausnahme dieser Entschädigungsfrage persönlich keine Gründe gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks vorbringt. Dem Schreiben des Einwenders ist auch nicht zu entnehmen, dass gerade die Frage des Grundstückstauschs für die Planfeststellungsbehörde abwägungsrelevant sein könnte. Auch das Grundstück lässt keine Eigenarten erkennen, die die Notwendigkeit eines Grundstückstauschs erkennen ließen. Es ist mit Ausnahme eines geringfügigen Überbaus

vom Nachbargrundstück unbebaut und wird zu Lagerzwecken genutzt. Eine Nutzung des Grundstücks zu Wohn- oder Gewerbezwecken ist nicht erkennbar.

Über das Eigentumsrecht hinaus kann der Einwender keine weiteren schutzwürdigen Belange etwa einer vorhandenen Wohn- oder Gewerbenutzung geltend machen. Deshalb treten die Belange und Rechte des Einwenders hinter die mit dem Vorhaben verfolgten Gemeinwohlinteressen zurück.

In welcher Weise der Einwender die notwendige Entschädigung für die Inanspruchnahme seines Grundstücks erhält und ob dies in Form eines Flächentauschs oder durch Zahlung einer Entschädigungssumme erfolgt, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern der Vereinbarung zwischen dem Einwender und den Vorhabensträgern oder einer Entscheidung durch die Enteignungsbehörde.

4.14.1.1.1.3 Einwender Nr. 8108

„im Auftrag der Grundstücksgesellschaft S (...) erheben wir gegen das Planfeststellungsverfahren hinsichtlich der Abfahrt Wilhelmsburg-Süd Einspruch. (Rotenhäuser Str.)

Wir sind Eigentümer der Flurstücke (...).

Sollte die Abfahrt wie geplant gebaut werden, haben wir ein gefangenes Grundstück (...) und es ist somit nicht mehr nutzbar.

Der Mietvertrag für dieses Grundstück mit dem Gebäude hat noch eine Laufzeit von 10 Jahren.

Wir bitten Sie zu prüfen, ob die Ausfahrt nicht anders verlegt werden kann."

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Grundstück (...) wird wie bisher auch zukünftig an die öffentliche Rotenhäuser Straße angebunden sein. Die Nutzung ist damit sichergestellt. Lediglich Teilbereiche des Grundstückes müssen überplant werden.

In seiner Einwendung vom 22.01.2013 zu den Planänderungen führt der Einwender aus:

Das Flurstück 4890 ist mit einer Halle bebaut, die dazugehörige Freifläche 11213 wird als Lagerfläche benötigt. Das Flurstück 11215 ist bebaut mit einem Gebäude, das einschließlich der Freifläche für Veranstaltungen langfristig vermietet ist.

Die weiteren Gewerbeflächen werden von der Rubbertstraße 48 über das Grundstück 8040 befahren und benutzen die Ausfahrt Richtung Rotenhäuserstraße. Eine Wendemöglichkeit besteht nicht.

Sollte die neue Auf- und Abfahrt vierspurig werden, haben wir keine Möglichkeit die neue B 4/75 zu erreichen. Eine angedachte Möglichkeit wäre Richtung Ausfahrt eine Bedarfsampel. Im Durschnitt würde diese täglich von ca. 6 Schwerfahrzeugen benutzt werden.

Auch wegen der außergewöhnlichen Belastungen durch die Baumaßnahme im rückwärtigen Bereich möchten wir unseren Einspruch begründen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Inanspruchnahme des Flurstückes 4890 dient der Verbesserung der Abbiege-

möglichkeit für LKW von der Rotenhäuserstraße in die bestehende Zufahrt des Grundstücks Sadowsky aus Richtung der neuen Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte.

Die Flurstücke 11213 und 11215 werden teilweise zum zweistreifigen Ausbau der nordwestlichen Rampe der neuen Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte benötigt. Die Zweistreifigkeit der Rampe ist zur Gewährleistung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit erforderlich. Die verbesserte Aufstellmöglichkeit für LKW nutzt auch dem Betrieb (...). Grundstücks- und Gebäudeinanspruchnahme sowie das Mietverhältnis werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschädigt.

LKW, die heute den Betrieb (...) anfahren, nutzen die Zufahrt Rubbertstraße zur Einfahrt und verlassen den Betrieb über die Ausfahrt Rotenhäuserstraße als Rechtsabbieger in Richtung Drateln- bzw. Rubbertstraße. Dies wird auch nach Verlegung der B 4/75 uneingeschränkt möglich sein. Zusätzlich besteht mit Verlegung der B 4/75 die Möglichkeit in den Betrieb von der neuen Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte kommend über die Zufahrt Rotenhäuserstraße als Rechtsabbieger einzufahren und über die Ausfahrt Rubbertstraße in alle Richtungen einschließlich der neuen Anschlussstelle wieder zu verlassen.

Die Planänderungen im Bereich der neuen Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte haben zum Ziel durch Optimierungen der Grundstückszufahrten der Anlieger und der Errichtung einer zweistreifigen nordwestlichen Anschlussstellenrampe die verkehrliche Leistungsfähigkeit in diesem Bereich deutlich zu verbessern. Die Einrichtung einer Bedarfsampel an der Grundstücksausfahrt Rotenhäuserstraße zur Ermöglichung eines Linksabbiegens in Richtung Anschlussstelle würde diesem Ziel entgegenstehen. Darüber hinaus wäre die Beeinflussung der Lichtsignalanlagen im Knoten Drateln / Rubbertstraße sowie der beiden Teilknoten der neuen Anschlussstelle erforderlich. Ein technischer Aufwand, der außer Verhältnis zur Nutzung von lediglich sechs LKW am Tage stünde.

Während der Bauarbeiten wird die betriebliche Nutzung des Grundstückes aufrechterhalten. Der Vorhabensträger wird die Ausführungsplanung und den Bauablauf mit (dem Einwender) abstimmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Einwender ist Eigentümer mehrerer zusammenhängender Flurstücke mit Anschluss an die Rubbertstraße und die Rotenhäuser Straße mit einer Fläche von insgesamt 11.458 m². Vom 1.422 m² großen Flurstück 11215 sollen 526 m² dauerhaft für die Errichtung der nordwestlichen Rampe erworben werden. Weitere 12 m² sollen vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die Pläne sehen vor, dass das dort vorhandene Gebäude mit einer Grundfläche von 321 m² abgebrochen wird, weil die Böschung der neu zu errichtenden Rampe diese Fläche zum Teil beansprucht. Das 222 m² große nur mit einem Nebengebäude bebaute Flurstück 11477 soll vollständig erworben werden. Es wird zum Teil für die Errichtung der Rampe bzw. einer Stützwand für diese Rampe benötigt. Insgesamt würde der Einwender ca. 6,5% seiner gesamten Grundstücksfläche verlieren bzw. gut 45% der beiden betroffenen Flurstücke.

Der vorgesehene Grunderwerb zur Herstellung der nordwestlichen Rampe der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße ist auch in Ansehung der Eigentümerinteressen des Einwenders angemessen. Ein Indiz dafür ergibt sich schon daraus,

dass der Einwender gegen diese Grundstücksinanspruchnahmen keine Eigentümer- oder Nutzerinteressen ins Feld führt, sondern nur die Sorge äußert, die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße nicht direkt erreichen zu können. Außerdem befürchtet er bauzeitliche Beeinträchtigungen.

Das Flurstück 11215 ist zurzeit am Nordende der Straße Rotenhäuser End belegen. Die Belegenheit ändert sich durch das Vorhaben, weil hier die Nordwestrampe der Anschlussstelle liegen wird. Das Flurstück 11215 liegt dann an der Eckausrundung dieser Rampe. Das Flurstück wäre also an der Fernstraße und nicht etwa der Rotenhäuser Straße belegen.

Grundstückszufahrten zum Flurstück 11215 sieht der Plan nicht vor. Es ist auch wenig wahrscheinlich, dass solche Grundstückszufahrten hier gemäß § 8a FStrG genehmigungsfähig wären, weil dadurch einerseits die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden könnte und andererseits die neue B 75 keine Ortsdurchfahrt im Sinne des § 5 Abs. 4 FStrG sein wird und daher ohnehin nicht der Erschließung von Grundstücken dienen kann. Die Planfeststellungsbehörde geht deshalb davon aus, dass das Flurstück 11215 ebenso wie jetzt schon die Flurstücke 1202, 1203, 1204, 1205, 1206, 11477 des Einwenders „gefangen", d.h. ohne unmittelbare Belegenheit an einem öffentlichen Weg sein wird. Angesichts der vorhandenen Bebauung ist ein Anschluss an die Rotenhäuser Straße auch nicht auf andere Weise über eigene Grundstücke des Einwenders gegeben, weil dazu ein Teil des Flurstücks 1620 überquert werden müsste. Dieses Flurstück gehört aber der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Grundstücksteil wird aber auch schon jetzt ohne Beanstandung vom Einwender mit benutzt. Nach außen ist nicht einmal mehr erkennbar, dass dieser Teil des Flurstücks 1620 nicht dem Einwender gehört. Er ist vom übrigen Teil des Flurstücks 1620 sogar durch eine Einfriedigung getrennt. Dieser Teil des Flurstücks 1620 hätte für die Freie und Hansestadt Hamburg nach Verwirklichung des Vorhabens auch keinen Wert mehr als mögliche Straßenfläche, so dass davon ausgegangen werden kann, dass dieser Flurstücksteil auch weiter vom Einwender als private Verkehrsfläche genutzt werden kann. Sollte die Freie und Hansestadt Hamburg wider Erwarten einer solchen Nutzung widersprechen, käme immer noch ein Anschluss an die Rotenhäuser Straße über die Flurstücke 11213 und ggf. 11210 in Betracht. Deshalb ist der Verlust der Belegenheit des Flurstücks 11215 für den Einwender zumutbar.

Ebenfalls zumutbar ist der Verlust des Gebäudes auf dem Flurstück 11215.

Der ursprüngliche Plan sah die Beseitigung dieses Gebäudes nicht vor. Im Zuge der Planänderung hat sich aber ergeben, dass die Nordwestrampe der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße nicht mit einem, sondern so weit wie möglich mit zwei Fahrstreifen versehen werden soll. Die dadurch entstehende zusätzliche Aufstellfläche für Fahrzeuge soll bei hohen Verkehrsdichten einen Rückstau auf die durchgehenden Fahrstreifen der B 75 vermeiden. Dadurch muss die Rampe aber breiter werden, als bisher geplant. Deswegen muss das Flurstück 11215 im Unterschied zur ursprünglichen Planung weitergehend in Anspruch genommen werden. Das Gebäude kann daher nicht mehr erhalten werden.

Das so begründete öffentliche Interesse an dem Bau der B 75 mit einer teils zweistreifigen Nordwestrampe überwiegt die Interessen des Einwenders am Erhalt des Gebäudes. Der Einwender nutzt das Gebäude nicht selbst, sondern erzielt Einnahmen aus der entgeltlichen Überlassung. Auch das verbleibende Flurstück 11215 wird einer solchen Nutzung – erneut bebaut oder unbebaut z.B. als Lagerfläche – zugänglich sein. Eine Existenzgefährdung durch die Verkleinerung des Grundstücks oder den Verlust des Gebäudes wird vom Einwender nicht behauptet ist und ist auch sonst nicht zu erwarten. Dafür spricht auch, dass mit einer Anhebung der Grundstückswerte im Bereich der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße zu rechnen ist, von denen auch der Einwender profitieren wird.

Die dauerhafte Inanspruchnahme des Flurstücks 11477 wird nur insoweit planfestgestellt, als hier ausweislich des geänderten Lageplans auch Fernstraßenanlagen, wie z.B. eine Stützwand, vorgesehen sind. Im Übrigen wird die Inanspruchnahme des Flurstücks 11477 nur vorübergehend für die Bauzeit planfestgestellt, um den Straßenbau hier zu ermöglichen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt auch die vorgesehene „Parallelfahrbahn" von der Rotenhäuser Straße zur Rubbertstraße fest. Mit der Planänderung haben die Vorhabensträger die Einrichtung dieser „Parallelfahrbahn" vorgesehen, damit insbesondere die Nutzer des Gebäudes Rotenhäuser Straße 1b eine Möglichkeit haben, das Gebäude über Stadtstraßen zu erreichen und dazu nicht über die B 75 fahren müssen. Darüber hinaus hat die Parallelfahrbahn auch für die Verkehrsanbindung der gewerblich genutzten Grundstücke des Einwenders Vorteile.

4.14.1.1.1.4 **Einwender Nr. 8232** „Hiermit möchte ich als Eigentümer des Grundstücks Vogelhüttendeich 165 Einspruch gegen die Verlegung der B 4/ 75 einlegen, da es mich direkt betrifft."

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Grundstück wird vollständig durch den neuen Trassenverlauf der WBR in Anspruch genommen. Zurzeit werden mit dem Einwender Entschädigungsverhandlungen zwecks Übernahme des Grundstücks nebst Gebäude geführt.

Es wird darauf hingewiesen, dass Verhandlungen über Entschädigungen und Feststellungen von Entschädigungshöhen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

In späteren Gesprächen mit der Planfeststellungsbehörde und den Vorhabensträgern hat der Einwender ausgeführt, das Grundstück werde für die Planung vollständig benötigt. Auf dem Grundstück befinde sich ein 3-Familienhaus, dessen Wohnungen vermietet werden sollen; eine werde selbst bewohnt. Das Haus solle so lange wie notwendig für die Selbstnutzung und Vermietung zur Verfügung stehen. Der Kampfmittelräumdienst habe bereits die Fläche sondiert und keine Kampfmittel gefunden. Es sei beabsichtigt, das Haus so lange wie möglich zu bewohnen, auch wenn im unmittelbaren Umfeld bereits Bautätigkeiten stattfinden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Abbrucharbeiten werden für die Bauvorbereitung unmittelbar beginnen. Es wird

zugesagt, eine Lösung zu finden, die Bewohnbarkeit so lange wie möglich aufrecht zu erhalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendung hat sich offensichtlich erledigt. Der Einwender hat das Grundstück mit notariell beurkundetem Kaufvertrag vom 29.11.2012 „zur Durchführung für den Neubau der Bundesstraße B 4 / B 75 und den sonstigen mit diesen Arbeiten zusammenhängenden Zwecken" an den Vorhabensträger der Fernstraße verkauft.

4.14.1.1.1.5 Einwender Nr. 8103

Wir haben die Immobilie (...) als Altersvorsorge erworben. Wegen der geplanten B 75-Verlegung und der Eisenbahnerweiterung entstehen zusätzlicher Lärm, Abgase und Verkehr. Vor der Immobilie wird sich die B 75 befinden und dazwischen eine Schutzmauer. Durch die Verlegung der B 75 und der Eisenbahnerweiterung würde das Haus komplett von der Außenwelt abgeschirmt werden. Der Wert der Immobilie würde dadurch vermindert werden, außerdem sinkt die Lebensqualität enorm.

Mehrere Mieter kündigten bereits jetzt schon an, ihre Wohnungen zu kündigen und auszuziehen. Infolge dessen fallen die Mieten aus und wir hätten Probleme unsere monatliche Kreditrate zu tilgen.

Für uns ist das Planfeststellungsverfahren unakzeptabel.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Parzelle (...) ist von der Maßnahme betroffen, (Grunderwerbsplan 5 Nr. 4, Erwerb 117 m2, vorübergehende Inanspruchnahme 357 m²).

Im hinteren Bereich des Grundstücks befindet sich eine Halle, die teilweise vermietet ist. Der nördliche Teil der Halle muss abgebrochen werden, der südliche Teil kann erhalten werden.

Durch die geplanten Lärmschutzwände wird sich die Lärmsituation je nach Ausrichtung der Gebäudeseiten zwischen 1 bis 4 dB(A) verbessern, gleichwohl besteht Anspruch dem Grunde nach auf Entschädigung wegen der verbleibenden Grenzwertüberschreitungen.

Die Inanspruchnahme des Grundstücks wird in einem Gutachten untersucht und bewertet. Zur Verhandlung der Entschädigungszahlung wird der Vorhabensträger direkten Kontakt mit dem Grundstückseigentümer aufnehmen.

Im Zuge weiterer Gespräche mit den Vorhabensträgern und der Planfeststellungsbehörde führt der Einwender aus, das Grundstück sei teilgewerblich genutzt. Die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße werde in unmittelbarer Nähe am Grundstück vorbeiführen. Es wird eine erhebliche Lärmzunahme befürchtet. Daher stelle sich die Frage, wie hoch die Lärmbelästigung werde und welche Maßnahmen dagegen geplant seien. Wie werde die Lärmschutzwand aussehen und wie wird die Zuwegung zum Grundstück aussehen. Bestehe Anspruch auf passiven Lärmschutz und wie werde der künftige Straßendamm der B72 gepflegt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es geht hier weniger um die technische Umsetzung, sondern eher um die Frage der Entschädigung. Trotz Verlegung der WRS wird es in der Gesamtlärmbetrachtung zu

einer deutlichen Verringerung des Lärms kommen (Prognosewerte 2025), da neben der WRS auch die Bahnanlage einen Lärmschutz erhalten wird.

Hierbei wird die verlegte WRS ohne Lärmschutz und mit Lärmschutz verglichen. Ein Vergleich des Lärms der verlegten WRS mit der derzeitigen WRS ist nicht möglich, da die prognostizierten Verkehre sehr unterschiedlich sein werden.

Für das Grundstück werde dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz bestehen. Bei der Zuwegung vom Vogelhüttendeich werde es keine Änderung geben.Der Wegebaulastträger werde den künftigen Straßendamm begrünen und pflegen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Für das Grundstück haben die Vorhabensträger Ansprüche auf passiven Lärmschutz wie bei einem Allgemeinen Wohngebiet vorgesehen. Das wird durch diesen Beschluss auch so festgestellt, obwohl das Grundstück durch den Bebauungsplan Wilhelmsburg 32 als Gewerbegebiet ausgewiesen ist. Die Lärmtechnischen Untersuchung setzt für das Grundstück die Grenzwerte eines Allgemeinen Wohngebiets in Höhe von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts an und stellt deren Überschreitung um bis zu 2,4 dB(A) fest. Tatsächlich wären aber die Grenzwerte für Gewerbegebiete in Höhe von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts heranzuziehen, die nicht überschritten werden. Auch die Lärmsanierungsgrenzwerte liegen in Gewerbegebieten deutlich höher als in Allgemeinen Wohngebieten, so dass hier auch kein Anspruch auf passiven Lärmschutz aus der Gesamtlärmbetrachtung bestünde. Wenn die Vorhabensträger dies für das Grundstück aber gleichwohl vorsehen, sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, dies zu korrigieren.

Im Übrigen hat sich die Einwendung im Hinblick auf die dauerhafte und vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme erledigt. Der dauerhaft in Anspruch zu nehmende Grundstücksteil ist mit notariell beurkundetem Kaufvertrag vom 13.09.2012 an den Vorhabensträger der Fernstraße verkauft worden. Für den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Grundstücksteil ist eine Vereinbarung über eine Bauerlaubnis am 19.10.2012 geschlossen worden.

4.14.1.1.1.6 Einwender Nr. 7113

Als Eigentümer des Grundstücks (...) erheben wir nach Prüfung der Pläne fristgemäß folgende Einwände bzw. bitten um Berücksichtigung folgenden Punktes:

Im Bereich unserer Grundstückszufahrt (...) wird in der Planung die Straße aufgeweitet für den rechts abbiegenden Verkehr, der von der Rotenhäuser Straße aus dem Westen kommend, nach Süden auf die Dratelnstraße abbiegt.

Wir gehen davon aus, dass die Planung hier eine durchgezogene Linie in der Straße vorsieht, die für unseren von Osten kommenden Lieferverkehr ein Abbiegen auf das Grundstück unterbindet.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In der Planung ist im Bereich der Zufahrt Rotenhäuser Straße eine durchgehende Markierung dargestellt.

Eine Anordnung bezüglich der endgültigen Markierung ist in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde festzulegen.

Wir möchten hiermit einwenden, dass diese beschriebene Zufahrt auf das Grundstück gewährleistet bleiben muss. Der von Osten kommende Lieferverkehr muss die Möglichkeit haben, über die beiden geplanten Spuren nach links auf das Grundstück abzubiegen.

Begründung:

1. Auf dem Werksgelände wird der Verkehr als Einbahnstraße von der Rotenhäuser Straße als Einfahrt zur Dratelnstraße als Ausfahrt geführt. Ein Umdrehen der Verkehrsführung auf dem Werksgelände ist aufgrund der internen Produktionslogistik nicht möglich.
2. Aufgrund der Durchfahrtsbegrenzung weiter östlich in der Rotenhäuser Straße (Straßeneinengung auf Höhe der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße), ist auch ein Umleiten des anliefernden Schwerlastverkehrs von Osten kommend, durch das Wilhelmsburger Wohngebiet nach Westen bis zur Adresse nicht machbar.
3. Die Rotenhäuser Straße selbst bietet vor der Durchfahrtsbegrenzung keine Wendemöglichkeit für den Schwerlastverkehr, so dass dieser von Osten kommend wenden und dann nach rechts in die Zufahrt einbiegen könnte.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die dargestellte Situation ist nachvollziehbar. Ein Abbiegen von der östlichen Rotenhäuser Straße aus auf das Werksgelände ist notwendig.

Hier sollte in Abstimmung mit der zuständigen Behörde eine Genehmigung möglich sein.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat die Straßenverkehrsbehörde am 08.06.2012 erklärt:

„aus Sicht der VD 52, die mit der Prüfung Ihrer Frage wegen der nahegelegenen neuen Signalanlage beauftragt worden ist, kann zunächst auf die durchgezogene Linie verzichtet werden bzw. diese mittels VZ 296 aus Rtg. Osten überfahrbar gemacht werden. Damit würde zunächst dem Anlieger des Grundstücks (...) die gewünschte Fahrbeziehung ermöglicht werden.

Die Straßenverkehrsbehörden behalten sich jedoch nach der Realisierung des Projektes das Auftragen der durchgezogenen Linie vor, falls die verkehrliche Entwicklung ergibt, dass es dort zu feststellbaren Verflechtungsproblemen bzw. gar einer Unfalllage kommt.

Dieser Vorbehalt sollte auch so im Abwägungsvermerk formuliert werden, damit den Anliegern dieses auch bekannt ist.“

Der Einwender ist zwar in seinem Grundeigentum betroffen, weil von seinem 10.879 m² großen Grundstück 34 m² in Anspruch genommen werden sollen. Dieser Eingriff ist aber quantitativ und qualitativ geradezu marginal, weil das Grundstück zugunsten eines Gehwegs an einer Stelle um 0,3% verkleinert wird, die für die Nutzungsinteressen des Einwenders nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde unbedeutend ist. Das mag auch erklären, warum der Einwender sich nicht gegen die Grundstücksinanspruchnahme wendet, sondern

nur Fragen der verkehrlichen Anbindung aufwirft. Der vorgesehene Grunderwerb steht auch nicht im Zusammenhang mit der Verkehrsführung.

Die festgestellten Pläne enthalten zwar Fahrbahnmarkierungen. Solche Fahrbahnmarkierungen werden durch diesen Beschluss aber ebenso wenig verbindlich festgestellt, wie etwa Verkehrszeichen oder andere Regelungen auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung. Soweit in den Planunterlagen Verkehrsregelungen, Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen etc. enthalten sind, sind dies lediglich nachrichtliche Darstellungen die zeigen, dass es mindestens eine Art einer grundsätzlich funktionierenden Verkehrsregelung gibt.

Die konkreten Regelungen bleiben der Straßenverkehrsbehörde überlassen, schon weil die konkrete Verkehrssituation schnelle Reaktionsmöglichkeiten erfordert, ohne umständlich einen Planfeststellungsbeschluss ändern zu müssen. Die Straßenverkehrsbehörde hat bereits signalisiert, die Verkehrsregelung in Höhe des Grundstücks des Einwenders in dessen Sinne vorzunehmen. Selbstverständlich kann das nur unter dem Vorbehalt stehen, dass die Verkehrssicherheit nicht leidet. Gleichwohl kann die Planfeststellungsbehörde den Einwender auf die Regelungen der Straßenverkehrsbehörde verweisen. Denn auch bei Anordnung einer Fahrbahnmarkierung sind die Belange des Einwenders bei der Ermessensausübung angemessen zu würdigen (vergl. BVerwG, Urteil vom 27.01.1993, 11 C 35/92). Etwa bestehende Rechte des Einwenders bleiben so gewahrt.

4.14.1.1.1.7 Einwendung Nr. 9002/2

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendung weist eine Besonderheit auf. Sie ist erst im Änderungsverfahren erhoben worden. Der Einwender hat im persönlichen Gespräch nachvollziehbar erklärt, er habe zur ursprünglichen Auslegung der Planunterlagen keine Benachrichtigung erhalten. Gleichwohl findet sich eine entsprechende Absendenotiz in der Akte. Eine Benachrichtigung wäre zudem nach dem HmbVwVfG nicht erforderlich gewesen, weil der Einwender jedenfalls zum damaligen Zeitpunkt seine Meldeanschrift in Hamburg hatte, also ortsansässig war.

Hiermit legen wir Einspruch gegen Ihr Vorhaben zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und der Nutzung des oben genannten Flurstückes 4138. (...)

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der VT nahm zur Klärung Kontakt mit (...)auf. Herr (..) wurde am 12.02.2013 über das Vorhaben B 4/75n allgemein und die vorgesehene Inanspruchnahme seines Flurstückes durch das geplante Vorhaben informiert. Der Grundstückseigentümer informierte den VT seinerseits über eigene Projekte auf dem Flurstück, die mit dem Vorhaben B 4/75n möglicherweise kollidieren könnten. Herr (...) sieht die Möglichkeit des Flächentauschs mit einem angrenzenden Flurstück, das derzeit im Eigentum der FHH ist. Der VT sagt die Prüfung, ob die Flächen verfügbar sind, zu. Die Grunderwerbsverhandlungen zwischen VT und Grundstückseigentümer dauern an.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das 18.282 m² große Grundstück des Einwenders sollte nach der ursprünglichen Planung auf 1.126 m² durch die verlegte Wilhelmsburger Wettern und ei-

nen Geh- und Radweg dauerhaft in Anspruch genommen werden. Hinzu kam die vorübergehende Inanspruchnahme eines Streifens von 1.470 m² parallel zum geplanten Radweg. Weitere 164 m² sollen dauerhaft für die Erweiterung des Bahndamms in Anspruch genommen werden. Die Wilhelmsburger Wettern sollte durch den Bahndamm geleitet werden, um sie auf der Südseite des Bahndamms um die Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd herumzuleiten. Der Radweg sollte dagegen entlang des Bahndammes auf dem Grundstück des Einwenders weiter nach Westen bis zur Georg-Wilhelm-Straße geführt werden, weil die bisherige Führung eines Radweges unter den Bahngleisen hindurch nach Süden aufgegeben werden sollte. Die Vorhabensträger erachteten den Radweg als notwendige Folgemaßnahme, weil sonst die bisher vorhandene Radwegeverbindung gekappt wäre. Dagegen sind Einwendungen von den Grundstückseigentümern nicht erhoben worden, obwohl die öffentliche Auslegung der Planunterlagen ordnungsgemäß im Amtlichen Anzeiger bekannt gemacht worden ist und die damals ortsansässigen Eigentümer keinen Anspruch auf weitergehende Benachrichtigung hatten. Aus welchen Gründen die gleichwohl angestrebte individuelle Benachrichtigung nicht erfolgreich war, kann deswegen offen bleiben.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Übrigen Zweifel an der Darstellung im ursprünglichen Grunderwerbsplan, weil dort ein dauerhafter Erwerb für die verlegte Wilhelmsburger Wettern nicht ausgewiesen ist. Daher begegnen auch die ursprünglichen Flächenangaben Bedenken.

Diese Bedenken haben sich aber mit den Darstellungen bei der Planänderung erledigt, die zusätzlich eine Führung des Radweges unter den Gleisen außerhalb des Grundstücks der Einwender sowie eine breitere und gradlinigere Führung der Wilhelmsburger Wettern auf dem Grundstück des Einwenders vorsieht. Dadurch ergibt sich eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von 3.498 m² für Radweg und Gewässer. Unverändert bleibt die Inanspruchnahme von 164 m² für die Erweiterung des Bahndammes. Die vorübergehende Inanspruchnahme soll von 1.470 auf 610 m² reduziert werden, weil auf den Arbeitsstreifen zwischen Georg-Wilhelm-Straße und der Unterführung unter dem Bahndamm verzichtet werden soll.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass mit der Unterführung des Radweges unter dem Bahndamm die Notwendigkeit entfällt, einen zweiten Radweg mit vergleichbarer Funktion über das Grundstück des Einwenders zu führen. Daher stellt der Radweg auf diesem Grundstück keine notwendige Folgemaßnahme der Vorhaben dar. Insoweit kann dieser Radweg nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sein. Daher ist bei der Angabe der festgestellten Unterlagen ausdrücklich festgehalten, dass die Grunderwerbsunterlagen im Hinblick auf diesen Radweg nicht festgestellt werden. Die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Beschlusses bezieht sich daher nur auf die Grundstücksinanspruchnahmen durch die verlegte Wilhelmsburger Wettern und den parallel dazu notwendigen Arbeitsstreifen in der Bauzeit.

Die Führung der Wilhelmsburger Wettern über das Grundstück des Einwenders ist auch in Ansehung des Eigentumsgrundrechts des Betroffenen geeignet, er-

forderlich und angemessen, um die Funktion der Wilhelmsburger Wettern für das Wilhelmsburger Gewässersystem aufrecht zu erhalten. Sie kann wegen des geplanten Trogbauwerks nicht in ihrer bisherigen Lage geführt werden, muss aber in ihrer Funktion erhalten bleiben, um ihre notwendige Funktion im Gewässerverbund Wilhelmsburgs erfüllen zu können.

Das Grundstück ist unbebaut und liegt im Geltungsbereich des Baustufenplans Wilhelmsburg, der es als Landschaftsschutzgebiet und möglicherweise Außengebiet ausweist. Eine solche Außengebietsausweisung dürfte aber wegen ihrer Großflächigkeit unwirksam sein (OVG Hamburg, Urteil vom 21.09.2000, 2 Bf 18/97). Der Flächennutzungsplan sieht zwar gewerbliche Bauflächen vor. Die Eigenart der näheren Umgebung ist aber noch durch weitgehend unbebaute Flächen zwischen Georg-Wilhelm-Straße, Bahndamm, vorhandener Wilhelmsburger Reichsstraße und Wilhelmsburger Wettern gekennzeichnet.

Das benachbarte Flurstück 4136 ist bis zu einer Tiefe von ca. 65 m von der Georg-Wilhelm-Straße bebaut, auch weiter nördlich gibt es zwei straßenseitig bebaute Grundstücke. Sofern diese Bebauung einen Bebauungszusammenhang im Sinne des § 34 BauGB herstellen sollte, wäre eine vergleichbare Bebauung des Grundstücks des Einwenders auch bei Umsetzung des Vorhabens uneingeschränkt möglich, weil die Grundstücksinanspruchnahme nur den rückwärtigen Grundstücksteil ab einer Entfernung von ca. 160 m von der Georg-Wilhelm-Straße betrifft.

Das Grundstück verliert durch das Vorhaben bei überschlägiger Betrachtung dauerhaft nicht mehr als 2.200 m², mithin ca. 12% seiner Fläche. Die Belegenheit an der Georg-Wilhelm-Straße bleibt dabei unberührt. Erkennbare Nutzungsinteressen baulicher oder landwirtschaftlicher Art werden durch diese Inanspruchnahme nicht bzw. nicht wesentlich berührt. Auch der Einwender begründet seine Einwendung nicht mit vorhandenen Nutzungen, sondern mit möglichen künftigen Nutzungen. Solche möglichen künftigen baulichen Nutzungen bleiben aber unbeschränkt möglich.

Eine das Eigentum des Einwenders schonende Variante hätte darin gelegen, auch die Wilhelmsburger Wettern an ähnlicher Stelle wie den Radweg unter dem Bahndamm hindurch zu führen und eine vorhandene Gewässerführung zwischen Bahndamm und Kornweide zu nutzen. Damit wäre das Grundstück des Einwenders weitgehend unberührt geblieben. Das hätte ggf. sogar weniger baulichen Aufwand mit sich gebracht, als die geplante Ausführung mit zwei Unterführungen der Bahngleise und einem neuen Graben. Davon haben die Vorhabensträger aber in zulässiger Weise Abstand genommen, weil auf der Fläche zwischen Bahndamm und Kornweide künftig die A26 - Ost, deren Linie hier bereits nach § 16 FStrG bestimmt ist, gebaut werden könnte. Wenn das zeitnah geschieht, müsste die Wilhelmsburger Wettern erneut verlegt werden und dann bliebe als vertretbare Variante nur die jetzt schon vorgesehene Führung über das Flurstück des Einwenders. Das öffentliche Interesse daran, diesen doppelten Aufwand zu vermeiden, überwiegt die Eigentumsinteressen des Einwenders, die wie dargestellt nur geringfügig betroffen sind.

4.14.1.1.1.8 Einwendung Nr. 9001/2

Die Planänderungen sehen den Verlauf einer Regenwasserleitung bis hinein in den Jaffe-Davids-Kanal vor. Als Eigentümer der Flurstücke 1622, 4788 und 4789 wären wir von einem entsprechenden Leitungsverlauf betroffen, inklusive der Nutzung des Jaffe-Davids-Kanals als Vorfluter.

Unsere Belange könnten daher in mehrfacher (hier nicht abschließend aufgezählter) Hinsicht berührt sein:

- Eine Beeinträchtigung der von uns an Dritte vermieteten Grundstücke und deren Nutzung durch einen noch nicht geklärten Leitungsverlauf.
- Durch den zusätzlichen Wasserzulauf in den Jaffe-Davids-Kanal könnte sich der Grundwasserspiegel anheben, welches schadhafte Auswirkungen auf die anliegenden Gebäude haben könnte.
- Auch wenn eine RISTWAG-Anlage zur ausreichenden Wasserbehandlung geplant ist, stellt sich die Frage nach der Haftung einer eventuellen Verunreinigung des Wassers im Kanal.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung zur Umverlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (WBR) wurde im Ergebnis der Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und der Einwendungen anderer Betroffener im laufenden Planfeststellungsverfahren geändert. Die Änderungen betreffen u. a. die Entwässerung des Niederschlagswassers im Bereich der künftigen Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte und die nunmehr geplante Einleitung in den Jaffe-Davids-Kanal. Dadurch ist eine Inanspruchnahme von Flächen der (...)neu in die Planung aufgenommen worden.

Aus den Planänderungsunterlagen, also dem Wassertechnischen Erläuterungsbericht, dem geänderten Lageplan im Bereich Rotenhäuser Straße und dem Grunderwerbsplan können der Leitungsverlauf und damit die Eigentumsbetroffenheiten entnommen werden. Die Regenentwässerung in den Jaffe-Davids-Kanal ist im Erläuterungsbericht als Entwässerungsabschnitt EA 8 (Seite 8) beschrieben. Vorgesehen ist die Vorreinigung des anfallenden Regenwassers in einer Sedimentationsanlage im Kreuzungsbereich und die Ableitung über eine Regenwasserleitung DN 600 in den Jaffe-Davids-Kanal. Diese Planung wurde mit der Wasserbehörde abgestimmt. Die Wasserbehörde hat zur Einleitmenge in den Jaffe-Davids-Kanal keine Bedenken hinsichtlich einer Grundwasseränderung, beauflagt jedoch Anforderungen an die Qualität des einzuleitenden Wassers.

Selbstverständlich ist die mit der Inanspruchnahme verbundene Beschränkung des Eigentums vollständig zu entschädigen. Dies läuft aber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat hierzu bereits Kontakt mit (...) aufgenommen.

Das laufende Planänderungsverfahren zielt also auf die Herstellung des Einvernehmens und auf die Zustimmung des Eigentümers zur Inanspruchnahme, unter dem Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche, ab.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass die Einlei-

tung in den Jaffe-Davids-Kanal zu Grundwasserveränderungen führen könnte. Dazu sind die einzuleitenden Mengen im Verhältnis zu dem Gewässersystem, zu dem der Jaffe-Davids-Kanal gehört, zu gering. Dabei ist auch zu beachten, dass die Einleitungen nur dann ansteigen, wenn durch Regenereignisse der Wasserstand im Jaffe-Davids-Kanal ohnehin ansteigt. Die Einleitung wird im Verhältnis dazu kaum Einfluss auf den Wasserstand im Jaffe-Davids-Kanal haben.

Der Einleitung verunreinigten Abwassers wird durch die RiStWaG-Anlage vorgebeugt. Sollte gleichwohl verbotswidrig verunreinigtes Wasser in den Jaffe-Davids-Kanal eingeleitet werden, ist der Verursacher dieser Einleitung, d.h. der Fernstraßenbaulastträger, ggf. haftpflichtig. Der Jaffe-Davids-Kanal hat schon jetzt zahlreiche verschiedene Eigentümer, so dass der Nachweis, von wessen Grundstück bzw. durch wessen Einleitung Verunreinigungen entstanden sind, schon jetzt erschwert ist. Die zusätzliche Einleitung im Rahmen des hier planfestgestellten Vorhabens verstärkt dieses Problem nicht nennenswert. Vielmehr wird der Verursachungsnachweis dadurch erleichtert, dass durch eine Untersuchung der RiStWaG-Anlage die Verursachung ggf. nachverfolgt werden kann.

Der Verlauf der Leitung auf den betroffenen Grundstücken ist hinreichend klar. Die Leitung läuft unterirdisch, in etwa parallel zur östlichen Grundstücksgrenze des Flurstücks 1622 in einem unbebauten, ca. 5 m breiten Geländestreifen. Die oberirdische Nutzung des Grundstücks bleibt hier nach Beendigung der Bauarbeiten nahezu unvermindert erhalten. Bestenfalls wird es Auflastbegrenzungen geben. Da aber auf dieser unbefestigten Nebenfläche ohnehin nicht mit besonderen Auflasten zu rechnen ist, liegt darin keine besondere Beeinträchtigung. Unterirdische Nutzungen sind allerdings ausgeschlossen, sofern sie die Leitung gefährden. Es gibt aber keine Anhaltspunkte dafür, dass solche unterirdischen Nutzungen geplant wären oder sich anböten. Es wird auch keine erkennbar jetzt schon vorhandene Nutzung beeinträchtigt, so dass die Grundstücksinanspruchnahme auch in Ansehung des Eigentumsgrundrechts der Einwender geeignet, erforderlich und angemessen ist.

Zumutbare Alternativen der Entwässerung, die ohne die Grundstücksinanspruchnahme auskämen, liegen nicht vor. Die ursprünglich geplante Entwässerung in vorhandene Regenwassersiele ist dazu nicht geeignet, weil diese Siele dafür nicht hinreichend leistungsfähig sind und daher nur mit ganz erheblichem Änderungsaufwand benutzt werden könnten.

Aus diesen Gründen gehen die öffentlichen Interessen an der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße einschließlich deren ordnungsgemäßer Entwässerung den Eigentümerinteressen der Einwender vor.

4.14.1.1.2 Einwendung Nr. 8300

Nachstehend wird die Einwendung mit der Nr. 8300 weitgehend wörtlich wiedergegeben, weil es sich dabei um eine Einwendung handelt, die sehr viele Einwender durch ihren Bevollmächtigten erhoben haben.

4.14.1.1.2.1 Formelle Fehler der Planung

Die ausgelegten Planunterlagen lassen die genaue Abgrenzung der Vorhabensträgerschaft und der Antragstellung nicht hinreichend klar erkennen und sind insoweit zudem in sich mehrfach widersprüchlich.

So bezeichnet sich einerseits die Planung in ihrem einheitlich im Auftrag der BSU erstellten Erläuterungsbericht als "Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße B 4/75 und Anpassung der Bahnanlage" und benennt die Maßnahmen an Bahnanlagen mehrfach als "Bahnfolgemaßnahmen". Demgegenüber nennt sich die Planung in der öffentlichen Bekanntmachung des Amtlichen Anzeigers Nr. 13 vom 15.02.2011 dann abweichend "Gemeinsames Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße), die Anpassung der Eisenbahnbetriebsanlagen und die Errichtung von Lärmschutzanlagen in Wilhelmsburg". Damit erwecken der Titel und der Inhalt des Erläuterungsberichts den Anschein, es handele sich um ein einziges Fachplanungsvorhaben auf allein fernstraßenrechtlicher Planungskompetenz, während die öffentliche Bekanntmachung abweichend dazu den Anschein erweckt, es handele sich gar um drei in einem Verfahren über § 78 VwVfG miteinander verbundene Vorhaben unterschiedlicher Planungsträger (wobei die Ermächtigungsgrundlage zur Planung und Zuordnung der im Titel eigenständig erwähnten Lärmschutzanlagen allerdings dann im Dunkeln bleibt).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die anwaltlich vertretenen Einwender haben zutreffend erkannt, dass ausweislich des Amtlichen Anzeigers Nr. 13 vom 15.02.2011 ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 VwVfG für die Verlegung der B 4/75 und die Anpassung bzw. den Ausbau von Bahnanlagen beantragt wurde und nunmehr durchgeführt wird. Vorhabensträger hierfür sind die DB Netz AG sowie die durch die DEGES vertretene Auftragsverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg. Die mit der großräumigen Verlegung des Güterzuggleises der Strecke 1255 (Hamburg – Harburg – Hamburg – Süd) einhergehende Arrondierung des Bahngeländes einschließlich des Neubaues von Dispositionsgleisen erfordern ein eigenständiges Planungskonzept der DB Netz AG, so dass es sich insoweit um ein eigenständiges Vorhaben handelt. Da sowohl die Straßentrasse als auch die Eisenbahntrasse in enger Bündelung verlaufen und sich beide Verkehrswege überschneiden und kreuzen, entsteht ein über den Normalfall deutlich hinausgehender planerischer Koordinierungsbedarf. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung liegen damit die Voraussetzungen für ein einheitliches Planfeststellungsverfahren nach § 78 Abs. 1 VwVfG vor (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27.11.1996 – 11 A 99/95 -, LKV 1997, Seite 213 ff. [NBS Ebensfeld-Erfurt/A 71]).

Die Vorhabensträger bedauern, dass durch die mehrfache Verwendung des Begriffes „Bahnfolgemaßnahmen" Verwirrung entstanden ist. Dieser Fehler ist jedoch rein redaktioneller Natur und führt nicht zu einem formellen Fehler der Planung. Auch nach Auffassung der Einwender, die davon ausgehen, dass es sich bei den Arrondierungsmaßnahmen auf dem Bahngelände um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne von § 75 VwVfG handelt, bliebe es dabei, dass die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zuständige Planfeststellungsbehörde wäre. Bei dem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 VwVfG folgt die Zuständigkeit der Be-

hörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation daraus, dass das Straßenbauvorhaben B 4/75 einen größeren Kreis öffentlich rechtlicher Beziehungen berührt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Die Bezeichnung des Vorhabens im Amtlichen Anzeiger und in den Benachrichtigungen über die öffentliche Auslegung der Planunterlagen hat jedenfalls ausgereicht, die notwendige Anstoßwirkung zu erzielen. Es ist darauf hingewiesen worden, dass es sich einerseits um eine Fernstraßenmaßnahme, andererseits um eine Eisenbahnmaßnahme handelt. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind gesondert erwähnt worden, weil ihre Wirkung zu großen Teilen dem Schutz vor beiden Lärmquellen dienen. Selbst wenn der Anschein entstanden sein sollte, dass es sich um drei Vorhaben handelt, hat das jedenfalls die Anstoßwirkung nicht verfehlt.

Im Übrigen wird in Bezug auf die Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens auf Ziffer 4.1.7, S. 48 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Antragsunterlagen wurden von der DEGES im Auftrag der BSU erstellt und sollen auf einer vorherigen, von der DEGES erstellten Machbarkeitsstudie und diversen Abstimmungen mit der DB Netz, der städtischen Realisierungsgesellschaft, der iga und der igs basieren.

Damit bleibt letztlich im Dunkeln, wer für welche Teile des Gesamtvorhabens als Antragsteller fungiert und welche gesetzlichen Planungs- und Abwägungskompetenzen von wem auf welcher genauen Grundlage in Anspruch genommen werden.

Angesichts der hier besonders unklaren und in den Antragsunterlagen nicht präzise bezeichneten Abgrenzung der Planungskompetenzen rückt hier die rechtstaatlich ohnehin bedenkliche Stellung der DEGES besonders in den Fokus. Diese gewinnt hier eine Machtstellung, die mit der rechtsstaatlich unverzichtbaren präzisen Zuordnung und Abgrenzung staatlicher Planungskompetenzen nicht mehr in Einklang zu bringen ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Richtig ist, dass die seinerzeitige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt die DEGES mit der Planung sowie mit der Realisierung der Umverlegung der B 4/75 beauftragt hatte. Bei der DEGES handelt es sich um eine Projektmanagementgesellschaft im Eigentum des Bundes und u. a. der Freien und Hansestadt Hamburg, der hoheitliche Aufgaben nicht übertragen wurden. Die hoheitlichen Aufgaben, d.h. der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit der erforderlichen Abwägung aller Belange verbleiben dementsprechend bei der Auftragsverwaltung der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die Planungen zur Arrondierung des Bahngeländes, insbesondere die Planung der Dispositionsgleise beruhte auf eigenständigen Vorgaben der DB Netz AG, die diesbezüglich nach einer vorherigen Entscheidung des Vorstandes der DB Netz AG eine sogenannte betriebliche Aufgabenstellung (BAST) erarbeitet hatte.

Bezüglich der Zulässigkeit der sogenannten Organisationsprivatisierung wird auf die einschlägige Literatur (z.B. Wahl, die Einschaltung privatrechtlich organisierter Verwaltungseinrichtungen in den Straßenbau, DVBl 1993, Seite 517 ff.) sowie auf den Umstand hingewiesen, dass das Bundesverwaltungsgericht gelegentlich einer Viel-

zahl verwaltungsgerichtlicher Entscheidungen die Einschaltung der DEGES nicht beanstandet hat.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde hat als Anhörungsbehörde mit ihren Veröffentlichungen und Benachrichtigungen hinreichend darüber aufgeklärt, welchen Umfang das Vorhaben hat, dass es zwei Vorhabenträger gibt und dass gerade wegen der planerischen Verknüpfung der Vorhabenteile eine Trennung in zwei verschiedene Planfeststellungsverfahren nicht sinnvoll ist. Es ist auch nicht unüblich, dass die Vorhabenträger sich im Planfeststellungsverfahren von Dritten vertreten lassen. Wer für welche Vorhabenteile verantwortlich ist, ergibt sich zudem nicht zuletzt aus den Entscheidungen über die fernstraßenrechtliche Widmung und die eisenbahnrechtliche Zweckbindung in diesem Beschluss.

Auf Ziffer 4.14.1.2.1, S. 213 und Ziffer 4.14.1.2.2, S. 213 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ausschließlich aus der öffentlichen Bekanntmachung der Antragsunterlagen ist - wie oben erwähnt - erkennbar, dass es sich vorliegend um die Verbindung (mindestens) zweier planfeststellungsbedürftiger Infrastrukturvorhaben in einem nach Maßgabe des § 78 VwVfG verbundenen Verfahren handeln soll.

Die Abgrenzung der vermeintlich zwei Vorhaben ist indes aus den Antragsunterlagen nicht zweifelsfrei nachvollziehbar, was hiermit ausdrücklich als fehlerhaft gerügt wird.

Gerügt wird ferner, dass die Voraussetzungen des § 78 VwVfG in der Sache nicht vorliegen. Die Norm setzt (u.a.) voraus, dass es sich um das Aufeinandertreffen zweier selbstständiger Vorhaben handelt. Das ist indes ausweislich des Erläuterungsberichts und der allgemeinverständlichen Zusammenfassung gem. § 6 in Unterlage 1 A gerade nicht der Fall. Denn dort werden die Maßnahmen an der Bahn ausdrücklich und mehrfach als "Bahnfolgemaßnahmen" bezeichnet und zudem betont, dass es sich insoweit gerade nur um den im Kontext der geplanten Verlegung der Reichsstraße unabdingbar anzupassenden Teil eines angestrebten "Endzustandes" handele. Nur in dieser Zuordnung ist zudem erklärlich, dass hinsichtlich der Anpassungsmaßnahmen an den Bahnanlagen noch im Scoping-Termin nicht einmal das Erfordernis einer auf sie bezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung erkannt worden ist, diese Erkenntnis vielmehr ausweislich der zusammenfassenden Darstellung gem. § 6 UVPG erst im Laufe des Jahres 2010 reifte.

Daraus und der Sache nach wird deutlich, dass es sich tatsächlich planungsrechtlich lediglich um ein Vorhaben handelt und die Einbeziehung der Bahnfolgemaßnahmen als notwendige Folgemaßnahme i.S.d. § 75 VwVfG einzustufen sein dürfte. Das wiederum hat zur Folge, dass die Planung materiellrechtlich als ein Vorhaben bewertet werden muss mit der weiteren Folge, dass sich die immissionsschutzrechtlichen Abwehransprüche der Einwender deutlich weiterreichend als hier nur zugebilligt darstellen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Ziffer 4.1.7, S. 48 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Einwendung ist insoweit Recht zu geben, dass die Bahnmaßnahmen im Wesentlichen der Flächenfreimachung für die Straßenmaßnahme dienen sollen und ihr in diesem Sinne auch „folgen". Gleichwohl erfordert dies aufseiten der Bahn ein eigen-

ständiges Planungskonzept, dass die Planfeststellungsbehörde außerstande setzt, die notwendigen Bahnmaßnahmen als schlichte Folgemaßnahme der Straßenmaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 HmbVwVfG festzusetzen. Daher war hier die Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens das Mittel der Wahl.

Inwiefern die Verfahrenswahl Einfluss auf die Immissionsschutzansprüche der Betroffenen haben könnte, bleibt unklar. § 41 BImSchG und die 16. BImSchV fordern eine nach Verkehrswegen getrennte Beurteilung der Lärmauswirkungen. Daran ändert die Verfahrenswahl nichts. Die Besonderheiten der hier festgestellten Pläne führen darüber hinaus aber auch zu einer Gesamtlärmbetrachtung, in der die summierten Lärmauswirkungen beider Verkehrswege betrachtet werden.

Als verfahrensfehlerhaft erweist sich zudem die Tatsache, dass ausweislich der öffentlichen Bekanntmachung vom 15.02.2011 über einen nicht konkret bezeichneten Teil der geplanten Bahnmaßnahmen gesondert über eine Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes entschieden werden soll. Das verstößt gegen den Grundsatz der Einheitlichkeit der Planung und steht im Verdacht der "Salamitaktik".

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es ist in der Tat vorgesehen, nach dem Ergebnis des Erörterungstermins für bestimmte Bahnmaßnahmen im Wege der Plangenehmigung vorgezogenes Baurecht zu beschaffen. Ein derartiges „Herauslösen" einzelner Gegenstände aus der Planfeststellung ist nicht verfahrensfehlerhaft, soweit durch Auflagen bzw. Vorbehalte sichergestellt ist, dass die erforderliche Verknüpfung mit dem Planfeststellungsbeschluss gewahrt bleibt (z.B. Vorbehalt für die erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege). Als Gegenstand einer derartigen Plangenehmigung kommen z.B. in Betracht: der Rückbau nicht mehr im Betrieb befindlicher Gleisanlagen, die Verlegung von Signalen und Kabel zwecks Schaffung der erforderlichen Baufreiheit sowie die Errichtung von Gleisanlagen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Tatsache, dass ein Vorhabensträger für Teile seines Vorhabens auch an anderer Stelle Anträge stellt, ist für den hier zu entscheidenden Planfeststellungsantrag unerheblich. Es gibt kein Verbot, Anträge zu stellen. Sollte der Antrag wegen eines etwa bestehenden Grundsatzes der Einheitlichkeit der Planung abzulehnen sein, obläge das der Stelle, an die der Antrag gerichtet ist, z.B. dem Eisenbahn-Bundesamt, das auch über Inhalt und Durchführung des gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens unterrichtet ist.

Ebenfalls als verfahrensfehlerhaft erweist sich der getrennt über baurechtliche Verfahren "gesicherte" vorgezogene Bau von Schallschutzwänden (vgl. z.B. UVS, 1.2., S. 12/229) durch den LSBG. Die Schallschutzwände sind rechtlich notwendiger Teil des beantragten Vorhabens und daher zwingend in die Planfeststellung zu integrieren. Für das Vorziehen tatsächlich oder vermeintlich zeitlich besonders drängender Teilmaßnahmen taugt die insoweit zitierte HBauO innerhalb des Fachplanungsrechts offensichtlich nicht. Der Fehler ist auch inhaltlich von besonderer Relevanz, weil die dauerhafte Sicherung der Funktion der Schallschutzwände außerhalb der Planfeststellung nicht sichergestellt ist und gerade mit dem Bau der Schallschutzwand im betroffenen Teilabschnitt besonders gravierende Eingriffe

in Natur und Landschaft, Verstöße gegen den gesetzlichen Biotopschutz und Betroffenheiten streng geschützter Arten bzw. wildlebender Vogelarten i.S.d. § 44 BNatSchG (z.B. Verlust von Quartiersbäumen streng geschützter Fledermausarten) verbunden sind. Ihre Ausklammerung aus der Planfeststellung ist verfahrensrechtlich und zugleich materiellrechtlich fehlerhaft und unterläuft zudem die Beteiligungsrechte anerkannter Umweltvereinigungen sowie die Beteiligungsrechte der übrigen Einwender nach Maßgabe des UVPG.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hatte dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) unter dem 25. Januar 2011 einen Zustimmungsbescheid nach § 64 der Hamburgischen Bauordnung für Lärmschutzanlagen an den Gleisanlagen der DB AG im Zusammenhang mit der internationalen Gartenschau Hamburg erteilt. Diese Zustimmung enthielt den Hinweis, dass es noch einer Ausnahmegenehmigung nach § 4 der Verordnung zum Schutz des Baumbestandes und der Hecken in der Freien und Hansestadt Hamburg für das Fällen der Bäume bedarf. Lärmschutzanlagen unterfallen dem Begriff der „baulichen Anlage" im Sinne von § 2 der Hamburger Bauordnung. Der Umstand, dass sich Lärmschutzanlagen gegen den Verkehr richten, führt nicht automatisch dazu, dass Lärmschutzeinrichtungen zu Nebenanlagen der Verkehrsanlagen mutieren.

Die Lärmschutzanlage hat auch ohne die verlegte B 4/75 einen eigenständigen Wert, das ist der Schutz der geplanten Parkanlage (auch nach der igs) vor Schienenlärm.

In dem Zusammenhang wurden die Eingriffe gem. Naturschutzgesetz ausgeglichen. Die Naturschutzverbände wurden beteiligt.

Selbst wenn im vorliegenden Fall etwas anderes gelten sollte, führt dies nicht zu einem wesentlichen Verfahrensfehler.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Lärmschutzwände zwischen Fernstraße und IGS-Gelände sind Bestandteil der festgestellten Pläne (lfd. Nr. 30.54 und 30.55 des Bauwerksverzeichnisses). Die Lärmschutzwände schließen an einen Wall auf dem IGS-Gelände an, der ebenfalls dem Lärmschutz dient, aber im Bauwerksverzeichnis nicht auftaucht und im Lageplan auch nicht als neues Bauwerk gekennzeichnet ist und daher auch nicht Bestandteil der Planfeststellung ist, aber durch diesen Beschluss von der fernstraßenrechtlichen Widmung umfasst ist.

Der Wall ist vorhanden und kann daher bei der Lärmschutzberechnung ebenso berücksichtigt werden, wie etwa vorhandene Bauwerke auf Privatgrundstück, deren Schallschatten ebenfalls in den Lärmberechnungen berücksichtigt wird. Etwas andere müsste ggf. gelten, wenn es Anhaltspunkte dafür gäbe, dass der Wall in absehbarer Zeit beseitigt würde. Dafür ist aber nichts ersichtlich, zumal auch der Wall mit diesem Beschluss als Bestandteil der Fernstraße gewidmet wird (Ziffer 1.3, S. 27 dieses Beschlusses). Es ist auch nichts dafür ersichtlich, dass die Einwender insofern in ihren Rechten oder Interessen beeinträchtigt sein könnten.

4.14.1.1.2.2 Materielle Fehler der Planung

4.14.1.1.2.2.1 Fehlende Planrechtfertigung

Der Planung fehlt schon die gebotene Planrechtfertigung. Das beantragte Vorhaben ist gemessen an den Zielsetzungen des FStrG nicht „vernünftigerweise geboten". Die im Erläuterungsbericht für die beantragte Verlegung der Reichsstraße angeführten Gründe überzeugen im Ergebnis nicht. Im Einzelnen:

a. Selbst wenn man mit den Planern der Auffassung wäre, dass die Wilhelmsburger Reichstraße in ihrer derzeitigen Verkehrsfunktion neben der A 7 und der A 1 als leistungsfähige Verkehrsachse auch zukünftig trotz der ausstehenden Umsetzung politischer Versprechen eines Gesamtverkehrskonzeptes für Wilhelmsburg nötig bleiben wird, ließe sich diese Funktion auch mit einer bloßen Beseitigung der behaupteten Bestandsschäden bei im Übrigen weitgehend beibehaltener Dimensionierung der Bestandstrasse gewährleistet werden.

b. Die Dimensionierung der Reichsstraße im Bestand bedingt keine nur durch eine Verlegung auszuräumenden verkehrlichen Missstände.

Den im Erläuterungsbericht geltend gemachten früheren Sicherheitsbedenken ist durch den Bau der Mitteltrennung durch eine Betonwand erfolgreich Rechnung getragen worden. Die seitdem zu beobachtenden Unfallzahlen werden im Erläuterungsbericht nur in absoluten Zahlen ausgedrückt, ohne aber die für eine abwägungsfehlerfreie Gewichtung unabdingbare Vergleichbarkeit mit den Unfallquoten auf ähnlich verkehrlich belasteten Verkehrswegen aufzuzeigen. Überdurchschnittlich hohe Unfallzahlen sind weder dargelegt noch in der Sache ersichtlich. Vielmehr spricht ein Schreiben der Innenbehörde vom 03.06.2009 an den Bezirk Mitte ausdrücklich von einer "unauffälligen" Unfallbelastung auf der Reichsstraße.

c. Auch der mit der Steigerung der Sicherheit verbundene "Preis" in Form einer Geschwindigkeitsreduzierung von 80 auf 70 km/h stellt sich nicht als zu beseitigender Missstand dar. Denn der Fahrzeitunterschied auf der Verlegungsstrecke mit der dort zugrunde gelegten Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h beträgt selbst bei unterstellt gleicher Streckenlänge von Bestands- und Verlegungsstrecke lediglich 28,8 Sekunden! Es erscheint offensichtlich, dass dieser extrem geringe Fahrzeitenunterschied insbesondere vor dem Hintergrund der ständigen Rückstaus vor den Elbbrücken zu vernachlässigen ist. Hinzu kommt, dass die Verlegungsstrecke durch ihre zweifache Verschwenkung etwas länger als die Bestandsstrecke ist und die Längendifferenz selbst den extrem geringen Fahrzeitenunterschied jedenfalls teilweise wieder zunichtemacht.

d. Die verkehrliche Kapazität der Reichsstraße an sich ist auch bei hier nur unterstellter Richtigkeit der eingestellten Verkehrsmengensteigerungen bis zum Prognosejahr 2025 hinreichend. Denn jedem regelmäßigen Nutzer und Hörer des Verkehrsfunkes ist nur zu geläufig, dass sich das die Gesamtkapazität des Verkehrsweges bestimmende und begrenzende "Nadelöhr" nördlich der Ausbaustrecke im Bereich der Einfädelung auf die A 255 und die Elbbrücken befindet. Dieses "Nadelöhr" wird auf alle absehbare Zeit ein solches bleiben, wie zuletzt vor wenigen Tagen in den Medien mit ihrer Berichterstattung zu den "Dauerbrennern" der Hamburger Verkehrsprobleme nachzulesen war und auch im Übrigen nahe liegt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planrechtfertigung für die beiden Vorhaben liegt vor. Die fernstraßenrechtliche und die eisenbahnrechtliche Planung findet ihre Rechtfertigung darin, dass für die mit den beabsichtigten Vorhaben nach Maßgabe der vom Bundesfernstraßengesetz und

dem AEG allgemein verfolgten Zielen, ein Bedürfnis besteht, die mit ihnen geplanten Maßnahmen unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich sind (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, siehe Urteil vom 14.02.1975 – IV C C 21/74 – NJW 1975, Seite 1373 ff. „B 42").

Die Planrechtfertigung für die Verlegung der B 4/75 folgt aus verkehrlichen sowie städtebaulichen Gründen.

Die vorhandene B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße) verbindet als vierstreifige anbaufreie Bundesstraße die A 253 im Süden mit der A 252 im Norden des Stadtteils Wilhelmsburg. Sie befindet sich in einem instandsetzungsbedürftigen und wegen der geringen Fahrstreifenbreiten sowie der fehlenden Standstreifen nicht ausreichend verkehrssicherem Zustand. Die Verkehrsbelastung ist mit rund 53.000 Fahrzeugen bereits sehr hoch und soll bis zum Jahr 2025 noch weiter ansteigen.

Grundsätzlich wäre damit ein Ausbau der Straßen mit einem breiteren Querschnitt erforderlich. Ein derartiger „Ausbau im Bestand" würde allerdings einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV bedeuten, so dass die Auftragsverwaltung zur Einhaltung der Grenzwerte Lärmschutzmaßnahmen vorsehen müsste.

Das bedeutet, dass die Voraussetzungen für Ansprüche auf Lärmvorsorge bei einer vorher/nachher-Betrachtung praktisch mit fast den gleichen geometrischen Voraussetzungen im Ergebnis nur an wenigen Objekten zutreffen werden (Verkehrslärmschutz-Ri 10.5).

In Verbindung mit der Notwendigkeit der Einrichtung von Umleitungsstrecken und unter Beachtung von Folgekosten z.B. für den Bau der A 26 wäre eine Erweiterung im Bestand insgesamt unwirtschaftlicher als die Verlegung der B 4/75 an die Bahnanlagen. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund der sehr schlechten Gründungsverhältnisse bei der Erweiterung des bestehenden Straßendammes.

Darüber hinaus wären mit der Beibehaltung der vorhandenen Trasse städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten dauerhaft eingeschränkt und eine flächenhafte Reduzierung der vorhandenen Lärmbelastung nur bedingt möglich. Selbst wenn der Baulastträger der Bundesstraße von einer Erweiterung der B 4/75 Abstand nähme und lediglich Instandsetzungsmaßnahmen durchführen würde, hätten die Anwohner einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über Sanierungsmaßnahmen zur Dämpfung des Lärms. Das träfe aber nur bei wenigen Objekten zu. Der Bund schließt bei Kleingärten ist eine Lärmsanierung bisher aus, die Wohngebäude sind entfernt von der Straße.

Unabhängig davon liefe der Baulastträger Gefahr, dass sich lärmbetroffene Anwohner gemäß § 45 StVO an die Straßenverkehrsbehörde mit dem Begehren wenden, Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen. Eine etwaige Geschwindigkeitsbegrenzung – wie von einigen Einwendern gefordert – würde allerdings die Leistungsfähigkeit der Straße so erheblich einschränken, dass das hohe Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigt werden könnte.

Darüber hinaus stellt die Bündelung unterschiedlicher Verkehrswege eine allgemeine politische Zielsetzung dar. Mit einer Bündelung von Straßen und Schienenwegen sind in der Regel beachtliche positive raumordnerische Effekte verbunden. So werden z.B.

Zerschneidungswirkungen im Stadt- oder Naturraum entweder ganz aufgehoben oder deutlich gemindert. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Lärmimmissionen erheblich zu reduzieren.

Die Verlegung und der Neubau des Güterzuggleises der Strecke 1255 sowie der Dispositionsgleise sind vernünftigerweise geboten, um das Bahngelände zu arrondieren und die dringend benötigten Kapazitäten für den steigenden Güterverkehr zu erhalten. Bisher verläuft das Güterzuggleis der Strecke 1255 in isolierter Lage, was betrieblich von Nachteil ist. Zukünftig verlaufen sämtliche Fernbahngleise und auch die S-Bahn gebündelt, was für die Betroffenen den Vorteil bietet, dass Lärmschutzeinrichtungen konzentriert und „gebündelt" vorgesehen werden können.

Rein vorsorglich machen die Vorhabensträger darauf aufmerksam, dass ein Vorhaben nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Planrechtfertigung nicht erst dann „vernünftigerweise geboten" ist, wenn es unausweichlich ist.

Zu Buchstabe b wird bemerkt:

Vor Einbau der Betongleitwand in 1995 gab es jährlich sehr schwere Unfälle mit Todesfolge. Der Einbau der Gleitwand ging jedoch zu Lasten der Fahrbahnbreiten, jetzt 2,9 bzw. 3,0 m. Ein Ausweichen bei liegengebliebenen Fahrzeugen ist schwer möglich, Rettungsfahrzeuge kommen nicht durch.

Dass entspricht nicht dem Regelwerk und Anlass für zusätzliche Unfälle und Staus. Eine Unterhaltung kann nur nachts durchgeführt werden

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhaben genießt eine Planrechtfertigung. Auf Ziffer 4.3, S. 51 dieses Beschlusses wird verwiesen. Es begegnet auch keinen Bedenken, dass die hier planfestgestellte Verlegung dem Ausbau im Bestand vorgezogen wird. Auf Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses wird verwiesen.

e. Auch das weiter angeführte Argument von Verkehrsbehinderungen durch "Liegenbleiber" rechtfertigt die beantragte umfangreiche und eingriffsintensive Verlegung der Reichsstraße nicht. Denn zum einen ereignen sich derartige Störereignisse selten, zum anderen wäre der Problematik durch den erheblich weniger belastenden Bau von einigen Ausweichstellen hinreichend Rechnung zu tragen.

f. Auch das Argument, das Vorhaben sei für einen möglichst störungsfreien späteren Ausbau der A 1 nötig, überzeugt nicht. Ein Ausbau der A **1** ist planerisch für eine Berücksichtigung in diesem Verfahren bei weitem nicht hinreichend konkretisiert. Folgerichtig sind auch die ggf. drohenden jahrelangen Umleitungs- und Mehrverkehre von der A 1 in den Verkehrsprognosen dieses Verfahrens bis zum Jahr 2025 nicht eingestellt. Erweist sich das als richtig, kann nicht widerspruchsfrei ein behauptetes Umleitungserfordernis in die verkehrliche Begründung eingestellt werden. Wir rügen insoweit eine Widersprüchlichkeit der Antragsunterlagen.

g. Schließlich überzeugt auch das Argument der mit einer Sanierung verbundenen Verkehrsbehinderungen des stark belasteten Verkehrsweges im Ergebnis nicht. Denn wäre es richtig, müssten wohl schon deswegen bundesweit Sanierungen vorhandener und mindestens ebenso intensiv genutzter Verkehrswege regelmäßig unterbleiben und diese stattdessen neu trassiert werden. Das kann man wohl kaum ernsthaft diskutieren und entspricht auch nicht der Lebenswirklichkeit. Zudem wurde ausweislich des Interviews von Heiner

Baumgarten als Geschäftsführer der igs im Hamburger Abendblatt vom 21.07.2010 für den Fall der im zeitlichen Krisenfall diskutierten Vollsperrung der Reichsstraße während der igs eine Untersuchung renommierter Verkehrsplaner vorgelegt, die eine solche Vollsperrung als machbar einstuft. Wenn das richtig ist, dann muss dies erst recht für den Fall einer Sanierung im Bestand gelten.

h. Die Verlegung der Reichsstraße wurde und wird noch immer maßgeblich in den Kontext der Planungen zur igs 2013 gerückt. Die Planungen gingen lange - schon damals erkennbar sehr ambitioniert - davon aus, die Verlegung bis zum Beginn der igs vollständig planen und umsetzen zu können (vgl. dazu etwa das Interview mit igs-Geschäftsführer Heiner Baumgarten im Hamburger Abendblatt vom 21.07.2010). Die Antragsunterlagen behaupten die Erreichbarkeit dieses Zieles nun - realistischerweise - selbst nicht mehr, sondern sprechen zurückhaltender von einer "nachhaltigen Sicherstellung der Entwicklung des Gartenschaugeländes" (vgl. z.B. Erläuterungsbericht S. 13 o.). Zugleich gehen die Immissionsprognosen von dem Zeitpunkt einer Inbetriebnahme des verlegten Verkehrsweges im Jahr 2015 aus (vgl. z.B. Unterlage 1 A, S. 42). Damit ist eines der wesentlichen Motive für die beantragte Verlegung der Reichsstraße in Wirklichkeit schon zu Beginn dieses Planfeststellungsverfahrens Geschichte.

Zudem stellt sich die Frage, wie der jetzt unausweichliche Betrieb der Reichstraße während der igs und die igs miteinander verbunden werden sollen und welche provisorischen und mutmaßlich kostenträchtigen Lärmschutzmaßnahmen dies bräuchte. Im Interview des Hamburger Abendblattes vom 21.07.2010 vertritt Heiner Baumgarten als Geschäftsführer der igs dazu die Auffassung, es müsse - mit Millionenaufwand -

- entweder im Bestand offenporiger Asphalt verlegt, die Geschwindigkeit während der igs auf 50 km/h reduziert, eine barrierefreie Brücke errichtet und Sichtschutz realisiert werden oder

- die Reichsstraße während der Dauer der igs gesperrt werden.

Da diese Szenarien nun aus zeitlichen Gründen unvermeidbar sein werden, hätten sie auch in die Antragsunterlagen und in den Alternativenvergleich eingestellt werden müssen.

Zudem würden sich offensichtlich die Durchführung der igs und die Bauphase der beantragten Trassenverlegung sogar zeitlich überschneiden mit der Folge, dass die igs zusätzlich die baubedingten hohen Zusatzbelastungen aus vornehmlich östlicher Richtung zu verkraften hätte. Das dürfte die Attraktivität der igs nennenswert weiter beeinträchtigen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung belegt möglicherweise, dass auch ein Ausbau im Bestand möglich wäre und ggf. mit Vorteilen einhergeht. Das nimmt der Verlegung aber nicht die Planrechtfertigung, da die Verlegung ihrerseits mit Vorteilen einhergeht, die ein Ausbau im Bestand nicht hat. Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße gewinnt ihre Planrechtfertigung nicht aus einem Schutz der IGS. Das war eines der Ziele der Verlegung, das aber nicht mehr verwirklicht werden kann. Gleichwohl genießt die Verlegung aus den oben, Ziffer 4.3, S. 51 dieses Beschlusses genannten Gründen ihre Planrechtfertigung. Der Ausbau im Bestand könnte die Planrechtfertigung nur entfallen lassen, wenn dadurch alle Ziele der Verlegung besser erreicht würden. Das ist aber nicht der Fall. Insofern wird auf Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses verwiesen.

i. Die Antragsunterlagen stellen maßgeblich darauf ab, dass mit der Verlegung ein Rückbau der Bestandstrasse verbunden werden könne und demzufolge aktuell vorhandene Zerschneidungswirkungen des Stadtteils aufgehoben werden und qualitativ hochwertige Entwicklungen geschaffen werden können. Dabei wird aber die Tatsache unterschlagen, dass ein Rückbau der Bestandstrasse nur in deren südlichem Bereich auf einer Streckenlänge von ca. 1,6 km (nebst einer kurzen und städtebaulich weniger interessanten Strecke am nördlichen Ende) erfolgen soll, während durch die Verlegung eine Streckenlänge von 4,5 km auf zudem mehr als doppelt so breiter Trasse neu hinzukommt. Erschwerend hinzu kommt die Tatsache, dass die notwendigen Schallschutzwände an verlegter Trasse und Bahn ihrerseits eine städtebaulich beachtliche und negativ zu wertende Höhe haben müssen und dadurch die Zerschneidungswirkung und die optische Trennwirkung im dortigen Bereich noch deutlich erhöht werden

j. Hinzu kommt, dass die Beseitigung der Zerschneidungen durch die Bestandstrasse sich im Wesentlichen auf den südlichen Teilbereich und dort auf eine Länge von ca. 1,6 km beschränkt. Für den städtebaulich relevanten nördlichen Bereich verbliebe es hingegen ohnehin weit überwiegend bei der trennenden Wirkung der Bestandstrasse. Die verlegte Trasse käme in diesem Bereich als weiteres trennendes Element sogar hinzu.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die hamburgische Bürgerschaft hat entschieden, aus städtebaulichen Gründen, die WBR zu verlegen. Die DEGES plant und baut die WBR in enger Abstimmung mit den Hamburger Behörden und Dienststellen und im hamburgischen Interesse. Das kann nicht bezweifelt werden.

Die Wilhelmsburger Reichsstraße verläuft jetzt zwischen dem Jaffe - Davids - Kanal und dem Aßmannkanal. Erst durch die Verlegung und Bündelung mit der Bahnstrecke können Flächen mit großem Potential westlich des Jaffe-Davidskanals langfristig für den Wohnungsbau erschlossen werden.

In Zukunft wird als Zerschneidungswirkung eine Bündelungstrasse verbleiben, die weniger Fläche in Anspruch nehmen wird als die ursprüngliche Bahnanlage. Dabei wird die verlegte Bundesstraße -im Gegensatz zur Bestandstrasse- in Anlehnung an die Bahnanlage größtenteils geländenah verlaufen und durch gemeinsame Lärmschutzanlagen Straßen- und Bahnlärm erheblich abmindern. Im Ergebnis wird demnach die zerschneidende Wirkung von zwei stark befahrenden Verkehrsachsen auf eine -lärmgeminderte- reduziert.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Bei Umsetzung dieses Planfeststellungsbeschlusses verbleibt auf der bisherigen Trasse der B 4/75 keine Straße mehr (vergl. Ziffer 1.3, S. 27). Die Aussage im Landschaftspflegerischen Begleitplan (S. 136), dass zwischen der Rotenhäuser Straße und der Schlenzigstraße weiterhin eine Straßenverbindung mit reduziertem Querschnitt geben werde, bedeutet nicht, dass diese Straßenverbindung durch diesen Beschluss festgestellt wird. Vielmehr bewirkt dieser Beschluss, dass die Bestandstrasse zu großen Teilen zu entsiegeln ist. Eine Verkehrsfunktion der verbleibenden Versiegelung ist schon deswegen nicht anzunehmen, weil es an der notwendigen Verknüpfung insbesondere zur Rotenhäuser Straße, aber auch zu anderen Stadtstraßen fehlt. Eine solche Stra-

ßenverbindung könnte auch nicht als notwendige Folgemaßnahme der Fernstraßen- oder Eisenbahnplanfeststellung im Sinne des § 75 Abs. 1 HmbVwVfG angesehen werden und wäre deshalb kein zulässiger Inhalt dieses Beschlusses.

Ob andere Planungsträger für diese Flächen später Verkehrsflächen und die erforderlichen Verknüpfungen vorsehen, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

k. Die beantragte Entsiegelung im südlichen Bereich hätte für die igs 2013 gleichwohl immerhin von durchaus hoher Relevanz sein können. Sie käme aber nun ersichtlich um Jahre zu spät, da eine Verkehrsfreigabe auf der verlegten Trasse erst für 2015 prognostiziert wird und der teilweise Rückbau der Bestandstrasse sich hieran erst anschließen könnte.

l. Mithin bliebe insoweit als potenzieller Vorteil die Entsiegelung in einem von Kleingartenkolonien und dem geplanten (bei etwaiger Realisierung der beantragten Planfeststellung dann schon wieder früheren) igs-Gelände geprägten Bereich.

m. Das Gewicht einer Beseitigung von Zerschneidungen der Kleingartenkolonien wird dabei trotz der grundsätzlich anzuerkennenden Schutzwürdigkeit dieser Nutzungen letztlich dadurch relativiert, dass

- die Gesamtheit der Kolonien städtebaulich und naturschutzfachlich keinen nennenswerte Steigerung der Wertigkeiten gegenüber der Existenz der bisherigen Kolonien in sich trägt und

- die einzelnen Nutzer ihre Parzellen in Kenntnis der Bestandstrasse der Reichsstraße erworben haben, diese Vorbelastung in Kauf genommen haben und die Nutzungsart zudem letztlich in ihrer Schutzwürdigkeit hinter der einer dauerhaften Wohnnutzung zurückbleibt.

n. Hinsichtlich der in den Antragsunterlagen betonten naturschutzfachlichen Vorteile der teilweisen Beseitigung einer Zerschneidung durch die Bestandstrasse gilt:

Die stark gartenplanerische Überformung des igs-Geländes (vgl. dazu auch das oben schon zitierte Interview im Abendblatt vom 21.07.2010 mit igs-Geschäftsführer Heiner Baumgarten) lässt den angeführten Vorteil rein naturschutzfachlich als deutlich relativiert erscheinen, zumal gerade im südlichen Bereich der geplanten Verlegung sogar unstreitig hohe Biotopwertigkeiten und teils sogar großflächige gesetzlich geschützte Biotope verloren gehen würden. Immerhin werden insoweit insgesamt straßenbaubedingte Flächenverluste von 16,21 ha von Biotopen sehr hoher bis mittlerer Wertigkeit eingeräumt, ferner 3,158 ha Flächenverluste von Biotopen sehr hoher bis mittlerer Wertigkeit durch die Bahnfolgemaßnahmen (vgl. dazu näher noch unten).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Aktivitäten der igs 2013 und damit verbundene Veränderungen von Biotopstrukturen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur Verlegung der B 4/75.

Die naturschutzfachliche Bewertung von Entlastungswirkungen durch den Rückbau ist unabhängig von einzelnen Gestaltungsfragen der igs und auch unabhängig von den (in der Unterlage 12.2 dargestellten) Biotopverlusten im Bereich der neuen Trasse. Maßgeblich sind als Entlastungswirkungen die Aufhebung vorhandener Zerscheidungswirkungen und Kollisionsrisiken und der Wegfall betriebsbedingter Störungen

und Belastungen in den angrenzenden Parkbereichen. Dies gilt genauso für den Zustand mit igs.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträger an.

o. Auch das maßgeblich in den Vordergrund der Bedarfsbegründung gestellte Argument einer vermeintlich deutlichen Verbesserung der Gesamtlärmsituation in Wilhelmsburg trägt die Planung letztlich nicht und weist rechtlich fehlerhafte Prämissen und Inkongruenzen auf.

Zuzugestehen ist der Planung immerhin, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen an verlegter Straße und Schiene für Teilbereiche Wilhelmsburgs teilweise zu einer Entlastung gegenüber der bisherigen Situation führen.

Dabei ist allerdings in Rechnung zu stellen, dass in weiten Bereichen selbst nach den Antragsunterlagen noch immer Gesamtlärmbelastungen verbleiben würden, die ganz deutlich oberhalb der durch die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV definierten fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenzen und nur knapp unterhalb der in der Rechtsprechung definierten Schwelle der Gesundheitsgefahren liegen (dazu unten mehr). Insoweit ist in Erinnerung zu rufen, dass die Planungen politisch mit dem Versprechen verbunden worden waren, für den in vielerlei Hinsicht stark belasteten Stadtteil Wilhelmsburg einen weit überobligatorischen Schallschutz zu realisieren. Das fand noch im Scoping-Termin seinen Niederschlag in der dort verabredeten Anwendung der - im Vergleich zur 16. BImSchV sogar noch deutlich strengeren - Schallschutzwerte der DIN 18005, von deren Anwendung sich die UVS (vgl. dort Seite 148) mit wenig plausibler Begründung verabschiedet hat. Die Antragsunterlagen genügen im Schutzstandard aber - wie noch darzulegen sein wird - nicht einmal den gesetzlichen Mindestanforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Keinesfalls wurde im Scoping-Termin die "Anwendung der Schallschutzwerte der DIN 18005" zugesagt.

Es versteht sich von selbst, dass für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen die 16. BImSchV und nicht etwa die DIN 18005 maßgebend ist. Bei den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und den Bestimmungen zu ihrer Berechnung handelt es sich um eine Rechtsnorm. Die 16. BImSchV beruht auf der Ermächtigung des § 43 BImSchG, wonach die Bundesregierung ermächtigt wird, nach Anhörung der beteiligten Kreise durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung des § 41 und 42 Abs. 1 und 2 BImSchG erforderlichen Vorschriften zu erlassen, insbesondere über bestimmte Grenzwerte, die zum Schutz der Nachbarschaft nicht überschritten werden dürfen. Die rechtliche „Wertigkeit" von DIN-Vorschriften ist hiergegen wesentlich geringer einzustufen; sie können, müssen aber nicht zwangsläufig „anerkannte Regeln der Technik" sein. Entscheidend ist, dass die Auslegung der DIN-Vorschrift als solche keine Rechtsanwendung, sondern Tatsachenfeststellung ist (Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 30.9.1996, UPR 1997, Seite 101 ff.).

Bezüglich der DIN 18005 gilt folgendes:

Sie enthält sogenannte „Orientierungswerte" für die Zumutbarkeit von Lärmbelastungen. Da sich die DIN 18005 nicht auf die Regelung technischer Fachfragen be-

schränkt, sondern auch Bewertungen entgegengesetzter Interessen einschließt, kann sie darüber hinaus nicht als „ geronnener Sachverstand" oder als reines Forschungsergebnis verstanden werden; als Ersatz für rechtliche Regelungen ist die DIN 18005 ungeeignet (Bundesverwaltungsgericht, Neue Juristische Wochenschrift 1987, Seite 2886). Auch aus einem weiteren Grunde kann auf die DIN 18005 nicht als Grenzwertregelung zurückgegriffen werden. Sie enthält keine Grenzwerte, sondern bezeichnet die im Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 enthaltenen Werte als schalltechnische Orientierungswerte für den Schallschutz im Städtebau, die in der Regel den verschiedenen schutzbedürftigen Nutzungen zuzuordnen seien. Die DIN 18005 kann daher lediglich als Orientierungshilfe oder als grober Anhalt zur Bestimmung der zumutbaren Lärmbelastung eines Wohngebietes herangezogen werden (Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 18.12.1990, NVwZ 1991, Seite 881, 883). Einer derartigen Orientierungshilfe oder eines derartigen groben Anhalts bedarf es angesichts der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Planfeststellungsbehörde ist keine Zusage der Vorhabensträger bekannt, die Maßgaben der DIN 18005 einzuhalten. Eine solche Zusage ist insbesondere nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens abgegeben worden. Maßstab für die Beurteilung des Verkehrslärms ist daher § 41 BImSchG in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung und – soweit trotz Einhaltung dieser Maßgaben die Verkehrswege zu einer bedenklichen Gesamtlärmbelastung führen – auch eine im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigende Gesamtlärmbetrachtung. Wegen der Anforderungen an den Lärmschutz wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.1, S. 90, Ziffer 4.14.1.1.2.2.2 S. 151 und Ziffer 4.14.1.4.1, S. 231 dieses Beschlusses verwiesen.

Vor dem Hintergrund der zugesagten überobligatorischen Schallschutzanstrengungen für Wilhelmsburg wäre es zudem folgerichtig gewesen, auch hinsichtlich der Ausbauvarianten nicht nur gesetzlich gebotenen, sondern den zugesagten und unproblematisch realisierbaren Schallschutz an Straße und Schiene im Bestand zugrunde zu legen (vgl. dazu etwa die Einschätzung des igs-Geschäftsführers Heiner Baumgarten im Abendblatt-Interview vom 21.07.2010 zu einem Lärmminderungspotenzial allein der Verlegung offenporigen Asphalts im Bestand in einer beachtlichen Größenordnung von 8 - 10 dB(A)).

Die vergleichende Gegenüberstellung krankt aber sogar unabhängig hiervon ganz maßgeblich an inkongruenten Prämissen. Denn sie berücksichtigt bei der vergleichenden Gegenüberstellung des Bestandes mit der Verlegungsvariante fehlerhaft den zwingend erforderlichen Schallschutz im Bestand nicht. Dies unverständlicherweise, obwohl im Rahmen des Kostenvergleichs gegen die Ausbauvariante der Bestandstrasse eingeräumt wird, auch dieser hätte im Weiteren kostenintensive Schallschutzmaßnahmen zur Folge. Dazu heißt es auf Seite 19 des Erläuterungsberichts wörtlich:

"Der Ausbau der B 4/75 im Bestand hätte im Weiteren ebenfalls kostenintensive Lärmschutzmaßnahmen zur Folge. Eine Prüfung durch die FHH ergab, dass Sanierungs- und Vorsorgegrenzwerte in Wohngebieten entlang der B 4/75 überschritten würden."

Wenn das richtig ist, ergeben sich somit für die Anwohner an der Bestandstrasse sogar völlig unabhängig von allen Ausbau- oder Verlegungsplänen schon jetzt Schallschutzansprüche.

Folgerichtig hätte auch bei der so in den Vordergrund der Argumentation geschobenen vermeintlichen Verbesserung der Gesamtlärmsituation durch die Verlegung eingeräumt werden müssen, dass auch in jedweder Ausbauvariante Verbesserungen des Schallschutzes angestanden hätten. Hinzu kommt, dass angesichts des nicht mehr haltbaren Realisierungszeitpunktes der beantragten Verlegung vor Beginn der igs ohnehin als eine der ernsthaften "Behelfsmaßnahmen" die Verlegung offenporigen Asphalts im Bestand mit einem Lärmminderungspotenzial von beachtlichen 8 - 10 dB(A) diskutiert wird. Dieses Lärmminderungspotenzial würde ja auch nach dem Ende der igs fortbestehen.

Mithin krankt das zentral angeführte Verlegungsargument an entscheidender Stelle und losgelöst von allen weiteren Fehlern der eingestellten Prämissen.

Stellungnahme der Vorhabensträger

Der Hinweis der Anwaltskanzlei auf Seite 19 des Erläuterungsberichtes greift zu kurz. Die Auftragsverwaltung hatte insoweit darauf hingewiesen, dass „Sanierungs- und Vorsorgegrenzwerte in Wohngebieten entlang der B 4/74 überschritten würden". Maßgebend sind insoweit die „Auslösewerte", die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in seinem Schreiben an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder vom 25. Juni 2000 bekannt gemacht hat, nämlich 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Eine derartige „Lärmsanierung" würde aber an der grundsätzlich städtebaulich unbefriedigenden Situation in Hamburg-Wilhelmsburg nichts ändern, da die Zerschneidungswirkung durch die B 4/75 fortbestünde.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendung kritisiert die Alternativenprüfung. Daher wird auf Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses verwiesen. Dort ist ausgeführt, dass sich der Ausbau im Bestand auch in Ansehung des Lärmschutzes gegenüber der Verlegung nicht als Vorzugsvariante aufdrängt. Auch bei optimaler Lösung des Lärmschutzproblems der Alttrasse hat die neue Trasse u.a. wegen der immissionsschutzrechtlich strengeren Beurteilung als Neubau und nicht als wesentliche Änderung, wegen der Bündelung der Lärmquellen und wegen der Berücksichtigung des Bahnlärms noch darüber hinausgehende Vorteile.

p. Aber auch das so in den Fokus rückende Kostenargument spricht keineswegs für, sondern selbst unter Berücksichtigung von dort ggf. ebenfalls nötigen Schallschutzmaßnahmen der Ausbauvariante gegen die geplante Verlegung. Denn ein über die Sanierung hinausgehender Ausbau ist aus den eingangs dargelegten Gründen keineswegs in der vom Antragsteller zugrunde gelegten Dimension nötig, sondern allenfalls in Form vereinzelter neuer Ausweich-/Nothaltebuchten. Zudem fehlt eine seriöse Kostengegenüberstellung ebenso wie eine seriöse Kostenschätzung der Verlegungsvariante. Letzteres zeigt sich nicht zuletzt daran, dass die zuvor auf 67,4 Millionen Euro geschätzten Verlegungskosten sich ausweislich der Haushaltsausschusssitzung im Januar 2011 auf nunmehr 136,3 Millionen Euro mehr als verdoppelt haben. Die Planung verstößt gegen den Grundsatz wirtschaftlicher und effizienter Verwendung öffentlicher Haushaltsmittel. Wir rügen insoweit das Fehlen einer Kosten-Nutzen-Analyse und das Fehlen eines seriösen Kostenvergleichs aller möglichen Alternativen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Einwender verkennt, dass ein Ausbau im Bestand mit vereinzelten neuen Ausweich- und Nothaltebuchten der Zielstellung des Vorhabens nach Verbesserung der

Verkehrssicherheit nicht gerecht wird. Eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit lässt sich nur mit durchgehenden Standstreifen erreichen. Darüber hinaus hätte selbstverständlich ein solcher Ausbau keine umfassenden Lärmschutzmaßnahmen in der Bahnanlage zur Folge.

Die vom Einwender monierten hohen Gesamtkosten sind zwar nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, doch sei hier darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsunterlagen erstmals sämtliche durch die DB AG vorgesehenen Maßnahmen in der Gleisanlage sowie den vollständigen Umfang der Lärmschutzmaßnahmen beinhalten. Von einer unwirtschaftlichen und ineffizienten Verwendung öffentlicher Haushaltsmittel kann schon deshalb keine Rede sein, da diesen Kosten der Barwert der vermiedenen Lärmbelastungskosten tausender Einwohner gegenübersteht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Selbstverständlich gibt es kostengünstigere Methoden des Fernstraßenbaus als die Verlegung mit einem Querschnitt von 28 Metern, die Anpassung der Bahnanlagen und die Errichtung zahlreicher Lärmschutzwände. Allerdings steht den Kosten auch ein Nutzen gegenüber. Dabei betrachtet die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen den Nutzen und überlässt es den haushaltsrechtlichen Entscheidungen der Vorhabensträger, ob sie die damit einhergehenden Kosten zu tragen bereit sind. Diese Wirtschaftlichkeitsbetrachtung liegt im Wesentlichen in der Verantwortung der Vorhabensträger. Wenn die teurere Variante mehr bzw. andere Vorteile hat als die billigere, drängt sich die billigere jedenfalls nicht ohne weiteres auf. So liegt die Sache hier.

q. Schließlich mag die Bestandstrasse in ihrer städtebaulichen Wirkung durchaus auch Negatives anhaften. Zu bedenken ist indes, dass gerade die Höhenlage der Trasse sie in ihrer Evakuierungsfunktion bei extremen Hochwassern auf der insoweit gefährdeten Elbinsel besonders prädestiniert.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Katastrophenschutzplan für Wilhelmsburg ist die Reichsstraße als Hauptevakuierungsroute enthalten. Die Evakuierungsfunktion besteht unabhängig von der Höhenlage der Straße, da ab einem kritischen Wasserstand die Evakuierung Wilhelmsburgs vorgesehen ist. Deutlich vor einer möglichen Überflutung Wilhelmsburgs sind zu diesem Zeitpunkt die Elbebrücken noch ohne Gefahr zu befahren. Dieses Szenario ändert sich durch die Verlegung der Reichsstraße nicht. Der moderne Querschnitt der neuen Bundesstraße trägt eher zu einer Verbesserung der Evakuierungsfunktion bei.

Während der Flut 1962 haben sich Wilhelmsburger auf die hochliegenden Teile der Wilhelmsburger Reichsstraße retten können. Das geht nicht während einer planmäßigen Evakuierung in hochliegende Gebiete.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabensträger. Die zuständige Dienststelle des Bezirksamtes Hamburg-Mitte hat hierzu auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ausgeführt:

„Das Bezirksamt Hamburg-Mitte als Katastrophenschutzbehörde ist natürlich an verbesserten Entfluchtungs- und Evakuierungsmöglichkeiten bei Großscha-

densanlässen interessiert. Dies sind beispielsweise möglichst viele Querungen (Tunnel/Brücken) oder eine überall sturmflutsichere Führung der WBR.

Die Anpassungen der bestehenden Evakuierungsplanungen im Sturmflutfall werden sich an den Ergebnissen der tatsächlichen baulichen Festsetzungen orientieren.

Aufgrund der mehrstündigen Vorwarn- und Evakuierungsdurchführung bei Sturmfluten hat die WBR als Fluchtpunkt nicht mehr die Bedeutung wie 1962, sondern ist vielmehr für den Individualverkehr als Fluchttrasse wichtig. Nicht motorisierte Personen werden mittels Bussen und S-Bahnen aus dem Gefahrenbereich transportiert. Dazu sind in den gefährdeten Bereichen Schulen als Fluchtburgen vorgesehen.

Aus Katastrophenschutzsicht ergeben sich daher keine konkreten Vorschläge, sondern vielmehr die allgemeine Forderung für möglichst viele Fluchtwege/Querungen im Bereich der WBR. [...]

Da die Planungen die Anzahl der vorhandenen Querungen nicht verringern werden, ergibt sich auch keine Verschlechterung. Die Anpassungen durch die Polizei und Feuerwehr werden meiner Einschätzung nach mindestens den Status Quo erhalten."

Auf dieser Grundlage sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, im Hinblick auf die Evakuierungsfunktion der verlegten B 75 Anordnungen zu treffen.

r. Letztlich wird eine Verkehrsplanung in Wilhelmsburg angesichts der ungewöhnlich massiven derzeitigen und der noch drohenden weiteren Belastung des Stadtteils rechtsfehlerfrei nach Auffassung des Unterzeichners nur unter Berücksichtigung eines Gesamtverkehrskonzepts für Wilhelmsburg gelingen, das noch immer leider nicht in abschließender Form vorliegt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Gesamtmobilitätskonzept Süderelbe ist von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Entwurf fertig gestellt. Das Konzept konnte wegen des politischen Wechsels bislang nicht – wie vorgesehen - der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Dies wird alsbald nach Beschluss der zuständigen Gremien nachgeholt. Die hamburgische Bürgerschaft hat die Verlegung der

Wilhelmsburger Reichsstraße (WBR) beschlossen. Damit ist die verlegte WBR Teil dieses Gesamtkonzeptes und unverzichtbar für die Abwicklung des regionalen und weiträumigen Verkehrs. Darüber besteht Konsens im politischen Raum.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Ziffer 4.14.1.3.6, S. 225 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.14.1.1.2.2.2 Verkehrslärmschutzverordnung / Gesundheitsschutz vor Lärm

Wir rügen eine in mehrfacher Hinsicht rechtsfehlerhafte Behandlung der Schallschutzansprüche der Lärmbetroffenen und eine fehlerhafte Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung. Im Einzelnen:

aa. Rechtsfehlerhafte Trennung zwischen Straßen- und Schienenlärm

Die Antragsunterlagen (vgl. UVS S. 138 ff. sowie Unterlage 11, I.1-1.3)) beurteilen den Straßen -und Schienenlärm jeweils getrennt, prüfen jeweils getrennt den Anwendungsbereich der 16. BImSchV (bejaht diesen für die Straße und verneint ihn für die Bahnfolgemaßnahmen) und führen beide Untersuchungen lediglich dergestalt in einer Gesamtlärmbetrachtung zusammen, dass die Vermeidung gesundheitsgefährdender Gesamtbelastungen vermieden werden soll.

Das geht offenbar von der fehlerhaften und oben schon kritisierten Prämisse aus, es handele sich bei den "Bahnfolgemaßnahmen" um ein eigenständiges Vorhaben i.S.d. § 78 VwVfG. Tatsächlich handelt es sich aber insgesamt im planfeststellungsrechtlichen Sinne um ein Vorhaben unter Einbeziehung der Bahnfolgemaßnahmen als notwendige Folgemaßnahmen i.S.d. § 75 VwVfG.

Vor diesem Hintergrund haben die Lärmbetroffenen einen Anspruch darauf, dass die für sie jeweils maßgeblichen Lärmgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV insgesamt und unter gemeinsamer Betrachtung von Straßen- und Schienenlärm eingehalten werden. Denn der Anwendungsbereich des § 1 der 16. BImSchV wird - unstreitig - bereits durch die wesentliche Änderung der Reichsstraße ausgelöst. § 2 der 16. BImSchV schreibt das Gebot der Sicherstellung der darin genannten Grenzwerte aber aus Anlass eines Baus oder einer wesentlichen Änderung fest, ohne zusätzlich zwischen den verschiedenen Lärmverursachungsanteilen der straßenbaulichen Maßnahmen und ihrer notwendigen Folgemaßnahmen an den Schienenwegen zu differenzieren.

Da die prognostizierten Gesamtbelastungswerte für nahezu alle betroffenen Schutzobjekte insgesamt weit oberhalb der maßgeblichen Werte der 16. BImSchV liegen, ist hier ein schwerwiegender struktureller Fehler der Planung zu beklagen. Das gewährte Ausmaß an Schallschutz bleibt nicht nur deutlich hinter dem noch im Scoping-Termin und zudem politisch verkündeten überobligatorischen Maß (DIN 18005, Schallschutz im Städtebau) zurück, sondern verfehlt die gesetzlichen Vorgaben bei weitem.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Bezüglich der Statthaftigkeit eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens gemäß § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz verweisen die Vorhabensträger auf die Erwiderung zu Ziffer I „Formelle Fehler der Planung", Unterpunkt: „Unklare Vorhabensträgerschaft."*
>
> *Bezüglich der geforderten Summenpegelbildung verweisen die Vorhabensträger auf die einschlägige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 21. März 1996 (Amtliche Sammlung Band 100, Seite 1 ff., Urteil vom 17.11.1999, NVwZ 2000, Seite 567 [Stendal II.]).*
>
> *Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zur Lärmzunahme infolge Straßenbaus vom 17.03.2005 (DVBl 2005, Seite 1044 ff., [B 173 „Frankenschnellweg"]) ist den Vorhabensträgern selbstverständlich bekannt.*

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Regelungen über die Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens sind unabhängig von den Regelungen über den Lärmschutz. § 41 BImSchG und die Verkehrslärmschutzverordnung treffen ausschließlich Regelungen über die Schallauswirkungen einzelner Verkehrswege. Dementsprechend beurteilt die Planfeststellungsbehörde die Schallauswirkungen der Straßen und des Schienenwege – soweit sie neu gebaut oder wesentlich geändert werden – getrennt nach den Maßgaben der Verkehrslärmschutzverordnung.

Warum der Einwender meint, die Planunterlagen würde für den Schienenlärm die Anwendbarkeit der 16. BImSchV verneinen, bleibt unklar. Der Unterlage 11 ist eindeutig zu entnehmen, dass für den Bereich wesentlicher Änderungen des Schienenweges die 16. BImSchV angewendet wird.

Darüber hinaus beurteilt die Planfeststellungsbehörde die Frage, ob ggf. unzumutbare Schallauswirkungen durch das Nebeneinander dieser beiden Lärmquellen entstehen. Deswegen gibt es die Gesamtlärmbetrachtung, für die es aber keine gesetzlichen Maßgaben gibt. Es ist aber nicht zu beanstanden, wenn als Beurteilungsmaßstab die um 3 dB(A) gesenkten so genannten „Sanierungsgrenzwerte" der Verkehrslärmschutzverordnung von 1997 herangezogen werden. Die Einhaltung dieser Werte gewährleistet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass die Lärmauswirkungen der Vorhaben regelmäßig nicht gesundheitsgefährdend sind. Darüber hinaus ist der Planfeststellungsbehörde keine Zusage der Vorhabensträger bekannt, die Maßgaben der DIN 18005 sollten eingehalten werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.1, S. 90 dieses Beschlusses verwiesen.

bb. Defizitäre Prüfung der Verhältnismäßigkeit aktiven Schallschutzes

Unabhängig von dem soeben aufgezeigten grundsätzlichen Fehler rügen wir die zugrunde gelegte Verkehrsprognose als nicht nachvollziehbar, in beiden Untervarianten als widersprüchlich und insoweit defizitär, als sie nicht das Start-Ziel-Verfahren mit den sich daraus dynamisch ergebenden Verkehrsbelastungen aufgreift.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für das Gutachten wurde ein Verkehrsmodell aufgebaut, welches anhand von Quelle-Ziel-Nachfragematrizen die Verkehrsbelastungen auf dem Straßennetz berechnet. Hierbei wurden neben dem heutigen Analysezustand unterschiedliche Planvarianten für den Prognosehorizont 2025 mit dem dann zu erwartenden Netzausbaustand (Berücksichtigung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung sowie weiterer wichtiger geplanter Maßnahmen im untergeordneten Netz) untersucht. Die Prognose wurde nicht durch eine Hochrechnung der Analysebelastungen berechnet, sondern es wurden die Analysematrizen mit der aktuellen Bundesprognose 2025 sowie zahlreichen weiteren Informationen (z.B. Hafen, Flughafen, Siedlungsentwicklung in Wilhelmsburg usw.) fortgeschrieben. Mit den so entstandenen Nachfragematrizen für den Prognosezustand wurden wiederum Umlegungsrechnungen auf dem Prognosenetz durchgeführt. Die Prognoseberechnungen beruhen somit auf dem aktuellen Stand der Technik und beinhalten das zitierte "Start-Ziel-Verfahren". Somit ist der Vorwurf, die Verkehrsprognose sei defizitär, zurückzuweisen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Auf Ziffer 4.14.1.3.5, S. 222 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Wir rügen ferner und vor allem, dass im Rahmen der UVS lediglich die Beurteilungspegel der einzelnen Verkehrsträger mit den aktiven Schallschutzmaßnahme ermittelt worden sind (vgl. UVS S. 139 u.). Die Begründung, diese seien zwingend erforderlicher Bestandteil des Vorhabens, ist zwar im Ergebnis richtig, hinsichtlich der rechtlich erforderlichen Dimensionierung aber offensichtlich falsch. Die gerügte Vorgehensweise verkennt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich bis zur vollständigen und hier deutlich verfehlten Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung gefordert sind. Nur bei Unverhältnismäßigkeit können hiervon nach Maßgabe einer schrittweise vorzunehmenden Prüfung Abstriche gemacht werden. Das insoweit rechtlich geforderte Prüfprogramm ergibt sich deutlich z.B. sehr deutlich aus der Entscheidung des BVerwG vom 13.05.2009 - 9 A 72.07 -, hier zitiert nach juris. Diese Anforderungen werden hier offensichtlich nicht vollständig abgearbeitet. Die pauschale abschnittsweise Betrachtung überschlägiger Lärmminderungserfolge im Vergleich zur Nullvariante dem bei weitem nicht.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) sind sowohl die Beurteilungspegel der verlegten Bundesstraße als auch -im Bereich der wesentlichen Änderung- die Beurteilungspegel sämtlicher Hauptgleise als auch die Summenpegel ermittelt worden. Die Vorgehensweise hinsichtlich Berechnung und Abwägung wird in der Schalltechnische Untersuchung eindeutig beschrieben. Den Vorhabensträgern ist dabei selbstverständlich bewusst, dass im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffes in den Schienenweg grundsätzlich der Anspruch besteht, Lärmvorsorgegrenzwerte einzuhalten, was zur Zeit eindeutig nicht der Fall ist. Die berechtigten Interessen der Anwohner dürfen allerdings nicht zu Lärmschutzmaßnahmen führen, durch die die Vorhabensträger technisch und finanziell überfordert werden. Im Ergebnis einer sorgfältigen Abwägung im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen worden, die sich einerseits durch eine hohe Effektivität auszeichnen und andererseits den Vorhabensträgern finanziell noch zuzumuten sind.

Richtig ist, dass die "Variante Vollschutz" nicht weiter betrachtet wurde, da sie mit einer vollständigen Einhausung bzw. Tunnelung der Bahntrasse nördlich der Neuenfelder Strasse einhergeht und nach Auffassung der Vorhabensträger mit offensichtlich unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden ist.

Für einen Tunnel in diesem Bereich müsste mit Kosten von mindestens 190 Mio. EURO gerechnet werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es wird auf die Ziffern 4.10.1, S. 90 dieses Beschlusses und auf die Ausführungen der Vorhabensträger verwiesen. Im April 2013 haben die Vorhabenträger auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde eine Überarbeitung der Unterlage 11 vorgelegt, die u.a. weitere Aussagen zum notwendigen „Vollschutz“ enthält.

cc. Fehlerhafte Ausklammerung von vorhabensbedingten Mehrverkehren im nachgeordneten Straßennetz bei der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen

Die Antragsunterlagen räumen immerhin erhebliche Verkehrsmengensteigerungen im nachgeordneten Straßennetz ein (vgl. exemplarisch Erläuterungsbericht S. 17 für die Rotenhäuser Straße), ziehen aber nicht die gebotenen Konsequenzen in der Dimensionierung des Schallschutzes als Teil der notwendigen Folgemaßnahmen i.S.d. § 75 VwVfG. Denn das BVerwG hat u.a. in seinem Urteil vom 17.03.2005 - 4 A 18.04 -, hier zitiert nach juris, das sog. "Baugrubenprinzip" der Verkehrslärmschutzverordnung in hier relevanter Weise dahingehend erweitert, dass Schallschutzansprüche durch relevante Verkehrsmengenänderungen des geänderten Verkehrsweges auch dort und abseits der "Baugrube" gewährt werden müssen, wo die Änderung kausal auf die Änderungen am unmittelbar geänderten Verkehrsweg selbst zurückzuführen sind. Das ist hier sogar ausweislich der Antragsunterlagen der Fall.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Einwender weist hier auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zur B 173 „Frankenschnellweg" hin und behauptet, der Vorhabensträger für die B 4/75 ziehe nicht die gebotenen Konsequenzen in der Dimensionierung des Schallschutzes auf dem nachgeordneten Straßennetz, obwohl dort erhebliche Verkehrsmengensteigerung prognostiziert seien. Das Bundesverwaltungsgericht hat in dieser Entscheidung u.a. wie folgt judiziert: „Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht."

Hintergrund dieser Entscheidung war der Umstand, dass die B 173 nach den Planungen des Vorhabensträgers den kompletten Verkehr der dort endenden A 73 aufnehmen sollte.

Im Falle der Rotenhäuser Straße sind zwar deutliche Verkehrsmengensteigerungen zu erwarten, diese belasten einerseits das Gewerbe- und Industriegebiet mit seinen hohen Vorsorgegrenzwerten. Relevante Immissionsorte wurden hier berücksichtigt. Andererseits bleibt die Rotenhäuser Straße westlich der bestehenden Reichstraße für Schwerverkehr gesperrt, so dass diese Belastung als noch unerheblich einzustufen ist.

Maßstab für die Beurteilung der „Unerheblichkeit" sind die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichtes zum Südring Chemnitz, NVwZ 2006, Seite 331. Das Bundesverwaltungsgericht hat in diesem Fall wie folgt judiziert:

„Steht ein erheblicher baulicher Eingriff in einen Verkehrsweg in engem konzeptionellen und räumlichen Zusammenhang mit einer bereits planfestgestellten oder während des Prognosezeitraums absehbaren Weiterbaus dieses Verkehrsweges, so ist die durch den Eingriff bewirkte Erhöhung des Beurteilungspegels des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms nach § 1 Abs. 2 der 16 BImSchV zu ermitteln aus der Differenz der im maßgeblichen Prognosezeitpunkt zu erwartenden Beurteilungspegel am Immissionsort für den Zustand ohne und für den Zustand

mit der gesamten Planung. Das gilt auch dann, wenn der Weiterbau teilweise ohne den in Rede stehenden baulichen Eingriff durchgeführt werden könnte."

In den Gründen zu diesem Urteil werden diesbezüglich weitere Kriterien genannt:

Kriterium 1: Es kommt im nachgeordneten Netz „schon gegenwärtig zu Unzuträglichkeiten, die der Abhilfe bedürfen"

Kriterium 2: Es kommt zu einer Erhöhung der Lärmeinträge um mindestens 3 dB(A).

Im Fall des Südringes Chemnitz betrug die Verkehrsbelastung vor Ausbau des Knotens – allerdings bezogen auf 16 Stunden – 8.500 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 % bis 6 %. Nach dem Ausbau des Knotens wurde von einer Verkehrsbelegung mit 24.100 Kraftfahrzeugen – bezogen auf 24 Stunden – mit einem Schwerverkehrsanteil von 10 % ausgegangen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es wird auf Ziffer 4.10.1.1.1, S. 90 dieses Beschlusses und auf die Ausführungen der Vorhabensträger verwiesen.dd. Fehlerhaft unterschätzte Verkehrsmengen

Im Rahmen der UVS werden in Ziffer 6 (Seite 207 ff.) einerseits kumulative Umweltauswirkungen mit den Planungen der igs, der IBA, der Hafenquerspange und weitergehenden Bahnplanungen der DB Netz und der HPA eingeräumt, diese aber nicht konkret in eine kumulierende Betrachtung der Umweltauswirkungen eingestellt.

Das rügen wir als fehlerhaft und zugleich als strukturellen Fehler der Anforderungen des UVPG. Denn die behaupteten "methodischen" Schwierigkeiten bei der Einbeziehung der durch die genannten Projekte verursachten Umweltauswirkungen sind überwindbar und müssen vor dem Hintergrund des fachplanerischen Grundsatzes der Problembewältigung auch überwunden werden. Die Einbeziehung der kumulativen Umweltauswirkungen könnte nämlich bei zutreffender Betrachtung zur Folge haben, dass für die am höchsten belasteten Ortsteile Wilhelmsburgs eine sogar gesundheitsschädliche Gesamtbelastung droht.

Das wird unmittelbar deutlich, wenn man sich die durch die südliche Trassierung der Hafenquerspange angesichts der Hauptwindrichtung aus Westen drohenden Zusatzbelastungen für Wilhelmsburg und das drohende weitere Ansteigen der Schwerverkehrsanteile vergegenwärtigt, zumal von dem ursprünglich propagierten "Abbiegeverbot" von der HQS in Richtung Norden in den Antragsunterlagen nicht mehr hinreichend konkret die Rede ist.

Das wird ebenso deutlich, wenn man den in den Antragsunterlagen als "Endzustand" bezeichneten Gesamtumfang der eisenbahnrechtlichen Planungen von DB Netz und HPA und dabei insbesondere den umfangreich geplanten und im Rahmen der Zwangspunktbildung hier bereits konkret berücksichtigten Vorstellbahnhof mit bis zu 16 Gleisen in den Blick nimmt.

Eine solche sogar gesundheitsgefährdende Gesamtbelastung darf der Staat nicht sehenden Auges zulassen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Gemäß § 6 UVPG ist es Aufgabe des Vorhabensträgers, das Vorhaben, die erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, die Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie mögliche Alternativen in den Unterlagen zu beschreiben. Diesen Unterlagen ist eine allgemeinverständliche, nicht

technische Zusammenfassung beizufügen. Die Angaben müssen Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können. Bezüglich der Einzelheiten wird auf § 6 UVPG verwiesen. In bestimmten Fällen (z.B. bei immissionsschutzrechtlichen Verfahren) müssen gemäß § 6 Abs. 4 UVPG weitere Unterlagen beigefügt werden. Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen ist hingegen nicht Sache des Vorhabensträgers, sondern der zuständigen Behörde (siehe § 11 UVPG). Diese hat auch die Umweltauswirkungen zu bewerten und bei der Entscheidung zu berücksichtigen (siehe § 12 UVPG).

Die vom BMVBS als Hafenquerspange linienbestimmte Verlängerung der A 26 wurde geometrisch berücksichtigt. A 26 und verlegte Reichsstraße werden dabei lediglich in der West-Süd-Relation als "Abzweig Harburg" miteinander verknüpft. In den Lageplänen der Planfeststellungsunterlage sind die dazu erforderlichen Verbindungsrampen nachrichtlich dargestellt worden. Prognostisch wurde die Haferquerspange nicht berücksichtigt, da sie sich verkehrsentlastend auf die verlegte Reichsstraße auswirken wird. Imissionsberechnungen sind demzufolge auch vor diesem Hintergrund auf der sicheren Seite liegend durchgeführt worden.

Nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist ein möglicherweise zukünftiges Vorhaben der DB Netz zur Errichtung eines Vorstellbahnhofes mit bis zu 16 Gleisen. Hier wurde lediglich die Flächenverfügbarkeit geprüft. Vorsorglich sei darauf hingewiesen, dass es sich um Abstell- und nicht um Rangiergleise handelt.

Im Übrigen sind die Flächen zwischen der verlegten Reichsstraße und den Durchgangsgleisen bereits bahnrechtlich gewidmet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Umweltauswirkungen von noch nicht genehmigten Vorhaben (A26 – Ost, Vorstellbahnhof etc.) sind erst in den für diese Vorhaben jeweils durchzuführenden Zulassungsverfahren zu ermitteln und zu bewerten. Es wird insoweit auf Ziffer 4.10.1.1.1, S. 90 dieses Beschlusses und auf die Ausführungen der Vorhabensträger verwiesen.

ee. Fehler in der Anwendung der Berechnungsverfahren gem. 16. BImSchV

Hinsichtlich der Lärmprognosen rügen wir zudem als fehlerhaft, dass drohende Reflexionen des Schalls an den nur zum Teil als hochabsorbierend geplanten Schallschutzwänden nicht eingestellt worden sind. Zudem muss angesichts der hamburgischen Wetterverhältnisse die erhöhte Lärmverursachung auf nasser Fahrbahn weitergehend berücksichtigt werden. Als fehlerhaft rügen wir zudem die Anwendung des Schienenbonus von 5 dB(A) gem. Anlage 2 zur 16. BImSchV, da der darin angenommene Lästigkeitsunterschied von Schienenlärm jedenfalls bei hoch belasteten und nachts befahrenen Strecken wie denen in Wilhelmsburg nicht mehr der wissenschaftlichen Erkenntnis entspricht und daher zudem mutmaßlich bereits kurz vor seiner Abschaffung steht.

Die Untersuchungen genügen auch nicht allen aktuellen Anforderungen an die differenzierte Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens nebst Steigerungen gegenüber dem Null-Szenario sowie zur Darlegung der LKW-Anteile tags/nachts (vgl. aktuell z.B. BVerwG, Urt. v. 20.01.2010 – 9 A 22/08 – NVwZ 2010, 1151 ff.). Wir rügen außerdem die Einordnung der Bebauung zu den Schutzkategorien des § 2 der 16. BImSchV als fehlerhaft und fordern,

Wohnbebauung auch tatsächlich durchgängig mit dem Schutzstandard für Wohnen zu bedenken. Zudem fordern wir für alle Gebäude eine vollständige Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch vorrangige aktive Schallschutzmaßnahmen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Bereich der an der B 4/75 geplanten 6,0 m hohen Lärmschutzwände sollen die oberen 1,5 m transparent ausgeführt werden. Die Reflexionen dieser transparenten Bereiche sind in den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden.

Ein Zuschlag der Emissionen aufgrund nasser Fahrbahnen ist gemäß den zugrunde liegenden Berechnungsvorschriften der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) nicht vorzunehmen.

Die Berechnungen des Schienenlärms erfolgten gemäß der gültigen Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) unter Berücksichtigung des darin enthaltenen Schienenbonus von 5 dB(A). Da derzeit keine rechtsgültige Änderung der Berechnungsvorschrift vorliegt, ist die Forderung zur Nichtanwendung des Schienenbonus zurückzuweisen.

Die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde liegenden Verkehrszahlen des Straßen- und des Schienenverkehrs beziehen sich auf den Prognosehorizont 2025. In diesen Zahlen sind zukünftige Entwicklungen und Verkehrszunahmen hinreichend berücksichtigt worden. Die LKW-Anteile sind für die Abschnitte jeweils differenziert für den Tag- und den Nachtzeitraum gemäß der Verkehrsuntersuchung in die Berechnungen eingeflossen. Diese LKW-Anteile sind in den Tabellen 2 und 3 der Unterlage 11 aufgeführt.

Die Einordnung der Bebauungen zu den Schutzkategorien des § 2 der 16. BImSchV erfolgte gemäß den vorliegenden Bebauungsplänen, bzw. Baustufenplänen. Wie den Lageplänen der Unterlage 11.2 entnommen werden konnte, wurden fast alle Wohnbebauungen der Gebietskategorie Wohngebiet zugeordnet. Eine fehlerhafte Zuordnung liegt unseres Erachtens nicht vor.

Durch das geplante Lärmschutzkonzept werden die Immissionen - bezogen auf den Vergleich Prognose Nullfall (Bestandlage B 4/75 und Gleise) zum Prognose Planfall mit Lärmschutzmaßnahmen (verlegte B 4/75 und verlegtes Gleis 8) - beinahe flächendeckend zwischen 3 bis 7 dB(A) – je nach Ausrichtung der Gebäudeseiten gemindert. Durch eine Deckelung (Lärmschutztunnel) der verlegten B 4/75, bzw. durch eine deutliche Erhöhung der an der B 4/75 vorgesehenen Lärmschutzwände wäre, bezogen auf den Straßenverkehrslärm, eine fast vollständige Einhaltung der Lärmvorsorgegrenzwerte möglich. Da aber dadurch kein Schutz vor dem, insbesondere im Nachtzeitraum dominierenden Schienenverkehrslärm erreicht wird, ist diese Maßnahme bezogen auf die Gesamtlärmbetrachtung weder effektiv noch effizient und demzufolge nicht verhältnismäßig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Hinsichtlich der Reflexionen, die von den nicht hochabsorbierend ausgeführten Teilen der geplanten Lärmschutzwände ausgehen können, hinsichtlich eines etwaigen Zuschlags für vermehrte Emissionen aufgrund nasser Fahrbahnen, hinsichtlich der Anwendung des sog. Schienenbonus und hinsichtlich der Ge-

bietszuordnungen gemäß § 2 der 16. BImSchV wird auf die Erwiderung der Vorhabensträger und auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.1.1, S. 90 dieses Beschlusses verwiesen.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass haben die Vorhabensträger auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde im April 2013 eine Überarbeitung der Unterlage 11 vorgelegt haben. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anzeichen dafür, dass die Vorhabensträger keine geeignete fachspezifische Methode gewählt, den der Prognose zugrunde liegenden Sachverhalt nicht zutreffend ermittelt oder die von ihnen gefundenen Ergebnisse nicht einleuchtend begründet hätten. Insbesondere haben die Vorhabensträger auch die in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, Urt. v. 20.01.2010, 9 A 22/08 wiedergegebenen Maßstäbe für die Berücksichtigung von Lkw-Anteilen tags und nachts beachtet. Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

Die Vorhabensträger haben im zulässigen Umfang Abstriche vom sog. Vollschutz, d.h. von der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei sämtlichen Immissionsorten, gemacht. Insoweit wird auf Ziffer 4.10.1.1.2, S. 93 und Ziffer 4.10.1.2.2, S. 98 dieses Beschlusses verwiesen.

4.14.1.1.2.2.3 Verstöße gegen Luftreinhalterecht

Vorgaben der 39. BImSchV, sowie Abwägungsfehler.

aa. Falsche Annahme einer Reduktion der Hintergrundbelastung

In der "Luftschadstoffuntersuchung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße B 4/75 in Hamburg" des Ingenieurbüros Lohmeyer aus dem Januar 2011 (im Folgenden: Lohmeyer) wird vorgebracht, dass ein Vergleich der beiden Prognosefälle (Verkehrsfreigabe 2015 / Planfall 2025) deutlich mache, dass die Gesamtimmissionen im Fall der Verkehrsfreigabe 2015 merklich höher seien als im Planfall 2025 angenommen. Da für beide Fälle identische Verkehrsstärken und Verkehrssituationen angenommen wurden, seien die Unterscheide anhand des Faktors sinkende Hintergrundbelastung und des Faktors sinkende spezifische Emissionsfaktoren der Fahrzeuge durch eine andere Flottenzusammensetzung auszumachen (Lohmeyer S. 4). Die Einhaltung der Grenzwerte im Planfall 2025 wird ausschließlich durch diese Entwicklungsfaktoren erreicht (vgl. Lohmeyer S. 4).

Die in der Untersuchung angenommene Reduktion der Hintergrundbelastung ist unzutreffend. Es ist das hier relevante Gebiet (Wilhelmsburg) zu betrachten. Die Untersuchung von Lohmeyer geht jedoch von statistischen Reduktionsfaktoren aus, die politisch festgelegt wurden und deren Erreichen unsicher ist. Die Untersuchung führt aus:

"Mit Hilfe von technischen Maßnahmen und politischen Vorgaben wird angestrebt, die Emissionen der o. a. Schadstoffe in den kommenden Jahren in Deutschland zu reduzieren. Deshalb wird erwartet, dass auch die großräumig vorliegenden Luftschadstoffbelastungen im Mittel im Gebiet von Deutschland absinken. Das Absinken der Hintergrundbelastung kann im Einzelfall aufgrund regionaler Emissionsentwicklungen vom Mittel abweichen.

Im Rahmen der MLuS-Aktualisierung wurden neue Reduktionsfaktoren festgelegt (Lohmeyer, 2010). Sie sind vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) und UBA bestätigt und dienen für PM_{10} und NO_2 als Grundlage für die Festlegung der Hintergrundwerte für 2015 und 2025." (Lohmeyer S. 18 f.).

Die Tabelle 4.2 (Lohmeyer, S. 17) zeigt die angenommenen Reduktionsfaktoren. Wir rügen, dass das Erreichen dieser Reduktionsfaktoren nicht plausibel dargelegt ist. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass eine ganze Reihe umwelt- und schadstoffrelevanter Fragen trotz der Ankündigung technischer Innovation und eines deutlich artikulierten politischen Willens zur Verbesserung der Luftqualität nur unzureichend erreicht wurden. So sind beispielsweise die Grenzwerte der 22. BImSchV seit langem bekannt gewesen. Die geplante Einhaltung 2010 war dennoch nicht möglich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Reduktionsfaktoren für die Hintergrundbelastung wurden im zitierten Forschungsprojekt auf Basis von Modellrechnungen des Umweltbundesamtes (UBA) abgeleitet und mit dem UBA und dem Länderausschuss für Immissionen (LAI), Unterausschuss Verkehrsimmissionen abgestimmt. Die o. g. Immissionsprognosen des UBA liefern die Immissionsänderungen von 2000 nach 2010 bzw. 2020, die aufgrund der prognostizierten Emissionsänderungen, entsprechend dem CLE-Szenario („Current Legislation"), zu erwarten sind. Das CLE-Szenario beschreibt dabei die Emissionsentwicklung, die sich aus der Umsetzung bereits heute festgeschriebener Maßnahmen für das Jahr 2010 und 2020 ergeben. Weiterhin wurden Studien über die Entwicklung der Luftqualität vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2030 berücksichtigt, welche die Europäische Umweltagentur (European Environment Agency, EEA) durchgeführt hatte.

Die Verwendung dieser Reduktionsfaktoren ist mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde in Hamburg abgestimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102 dieses Beschlusses und auf die Erwiderungen der Vorhabensträger verwiesen.

Wir rügen ferner, dass die Faktoren nicht die im hier relevanten Gebiet vorhandenen Entwicklungen berücksichtigen. Die Untersuchung weist selbst darauf hin, dass das Absinken der Hintergrundbelastung im Einzelfall aufgrund regionaler Emissionsentwicklungen vom Mittel abweichen (Lohmeyer, S. 18). Der notwendige Schritt, diese regionalen Emissionsentwicklungen zu ermitteln, zu bewerten und in die konkret anzunehmende Reduktion der Hintergrundbelastung einzustellen, wird jedoch nicht gemacht. Dabei ist im Bereich Wilhelmsburg mit einer Zunahme der Hintergrundbelastung zu rechnen. Dies liegt unter anderen an folgenden Projekten:

- Kohlekraftwerk Moorburg

Das genehmigte und im Bau befindliche Kohlekraftwerk in Moorburg wird jährlich 400t Feinstaub und 6.000t Stickoxide (NO_x) zusätzlich emittieren. Die vorherrschende Hauptwindrichtung in Hamburg ist Westen (vgl. auch Lohmeyer S. 15). Der Stadtteil Wilhelmsburg liegt daher innerhalb der Abgasfahne des Kohlekraftwerks Moorburg. Bei der Bewertung der Hintergrundbelastung ist das Kohlekraftwerk nicht eingeflossen.

- Hafenquerspange

Die Planungen der Hafenquerspange sind schon weit vorangeschritten. Die Funktion dieser Autobahn ist u.a. "als „Lückenschluss" zwischen den vorhandenen Autobahnen die direkte Anbindung für die Hafengüterfernverkehre entscheidend [zu] verbessern" (http://www.rege-

hamburg.de/projekte/hafenquerspange/). Einer Pressemitteilung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vom 22. November 2005 ist zu entnehmen, dass die Hafenquerspange spätestens 2015 dem Verkehr zur Verfügung stehen soll. Selbst wenn sich dieser Zeitraum etwas verschieben sollte, sind die zusätzlichen Verkehre durch die Hafenquerspange im Rahmen der Bewertung der Hintergrundbelastung einzubeziehen.

- Entwicklung im Hafen

Nicht berücksichtigt wurde die Entwicklung des Hamburger Hafens. Nach einer Pressemitteilung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vom 22. November 2005 stellt sich der Güterumschlag im Hamburger Hafen in Zahlen wie folgt dar:

"Im Jahr 2004 wurden im Hamburger Hafen insgesamt 114,5 Mio. Tonnen von Seeschiffen ab. bzw. antransportiert. Der Containerumschlag lag bei 7 Mio., TEU (Twenty Foot Equivalent Unit-Standardcontainter). Das entspricht etwa einer Verdoppelung seit der letzten Elbvertiefung 1999.

Die Hamburg Port Authority (HPA) geht von folgender Verteilung der Gütermengen auf die Verkehrsträger aus: Bahn 32 %, Binnenschifffahrt 9%, Lkw 43% und der Transit mit kleineren Seeschiffen (Feeder) 16%.

Für das Jahr 2015 prognostiziert der Hafenentwicklungsplan eine Verdoppelung des Güterumschlags im Hafen auf 221,6 Mio Tonnen."

Die Erhöhung des Güterumschlags im Hafen führt zu einer Erhöhung der mit dem Transport verbundenen Emissionen und damit zu einer Erhöhung der Hintergrundbelastung. Der Verkehr soll über die geplante Hafenquerspange abgeführt werden, so dass gerade im hier relevanten Raum eine Zunahme der Belastung unmittelbar mit der Zunahme des Güterumschlags im Hamburger Hafen und des Weitertransports u.a. über die Straße einhergehen wird.

Diese Beispiele zeigen, dass die angenommene Reduktion der Hintergrundbelastung nicht nachvollziehbar und unplausibel ist. Nach der Untersuchung von Lohmeyer wird jedoch allein durch die angenommene Reduktion der Hintergrundbelastung - größtenteils - die Einhaltung der Grenzwerte prognostiziert. Dies wird bei realitätsnaher Betrachtung nicht der Fall sein.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es ist richtig, dass die Reduktionsfaktoren Mittelwerte für den Gesamtraum Deutschland repräsentieren. Lokale Besonderheiten müssen gesondert betrachtet werden.

Für das Steinkohlekraftwerk Moorburg werden maximale, jahresmittlere Zusatzbelastungen bei NO_2 mit 0.07 µg/m³ und bei PM_{10} mit 0.08 µg/m³ angegeben (Änderungsgenehmigung, 2010). Auch für die bodennahen Quellen der Schiffs- und LKW-Zulieferung, Löschen der Fracht am Steinkohlekraftwerk Moorburg, der Biomasseheizkraftwerk der MVB, der GuD-Anlage Kraftwerk Tiefstak und das Ersatzbrennstoff-Kraftwerk auf der Peute (tatsächlich Antrag zurückgezogen) wurden maximale, jahresmittlere Zusatzbelastungen (Beurteilungspunkt Wilhelmsburg) bei NO_2 mit 0.12 µg/m³ und bei PM_{10} mit 0.01 µg/m³ angegeben (Genehmigungsbescheid, 2006).

Somit stehen die angegebenen, sehr geringen Zusatzbelastungen aus diesen neuen Anlagen in nur sehr geringem Maße den erwarteten Reduktionen entgegen. D. h. trotz der zusätzlichen geplanten Anlagen ist ein Erreichen niedriger Hintergrundbelastungen plausibel.

Die Planung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) besitzt gegenüber der Hafenquerspange (HQS) eine höhere Priorität. Deshalb wird die Planung der B 4/75 unabhängig von der HQS durchgeführt. Bei der Planung der HQS wiederum muss die B 4/75 berücksichtigt werden, sollte die B 4/75-Planung eine Genehmigung erlangen.

Die Verkehrszahlen auf der B 4/75 ohne HQS sind zudem ca. 3–8 % höher als mit HQS. Entlang der Trasse kann somit von einem konservativen Vorgehen ausgegangen werden.

Im betrachteten Nebennetz inklusive der Kornweide als Straßenäquivalent zur HQS wurden die Verkehrszahlen mit Berücksichtigung der HQS verwendet. D. h. der Beitrag der HQS ist in der Zusatzbelastung enthalten und muss deshalb nicht in der Hintergrundbelastung berücksichtigt werden.

Es ist richtig, dass die Entwicklung des Hafens für die Luftqualität in Teilen Hamburgs relevant sein kann. Die Hintergrundbelastungen der berücksichtigten Schadstoffe NO_2, PM_{10} und $PM_{2.5}$ wurden für mehrere Jahre an den Stationen Wilhelmsburg, Veddel, Heimfeld, Tatenberg und Billbrook erhoben und ausgewertet. Die Ableitung der örtlichen Hintergrundbelastung schließt auch die Immissionen verschiedener lokaler Emittenten z. B. der Schifffahrt mit ein, da sie in den Messwerten bereits enthalten sind.

Die These (...), dass sich die Hafenentwicklung auf die Hintergrundwerte in Wilhelmsburg maßgeblich auswirkt, kann durch die Betrachtung der Luftmesswerte der jüngeren Vergangenheit nicht nachvollzogen werden.

Das angeführte Beispiel der Verdopplung des Containerumschlags von 1999 bis 2004 und den abgeleiteten weiteren, stetigen Wachstum des Hafens spiegelte sich nicht in den Luftmesswerten der aufgeführten Stationen wider. Abgesehen von den üblichen jährlichen, Meteorologie bedingten Schwankungen ist kein Anstieg der Messwerte im vergangenen Jahrzehnt (2001-2010) bei NO_2, PM_{10} und $PM_{2.5}$ erkennbar. Im Gegenteil: Es sind für die Feinstäube deutliche Tendenzen des Sinkens der Belastungen festzustellen.

Die weitere Entwicklung des Hafens wurde zudem in den Eingangsdaten des Verkehrsmodells berücksichtigt. Deshalb beinhalten die vom Verkehrsplaner angegebenen Verkehrsmengen die Hafenentwicklung. Die aufgeführten weiteren Transportwege z. B. durch LKW auf der HQS, welche sich im Güterumschlag durch den Hafen ergeben, sind dementsprechend auch im Lufthygiene-Gutachten in der berechneten Zusatzbelastung enthalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102 sowie auf die Erwiderung der Vorhabensträger.

bb. Sinkende spezifische Emissionsfaktoren der Fahrzeuge durch eine andere Flottenzusammensetzung?

Die Untersuchung Lohmeyer beruft sich für die Prognose, die Grenzwerte würden - größtenteils - eingehalten als zweiten Faktor auf sinkende spezifische Emissionsfaktoren der Fahrzeuge durch eine andere Flottenzusammensetzung. Eine Begründung für die Annahme einer

technischen Entwicklung und deren Ausmaß fehlt. Dieser Faktor ist nicht nachvollziehbar und kann der Prognose nicht zugrunde gelegt werden.

Ebenfalls nicht nachvollziehbar sind die Angaben zu den spezifischen Emissionsfaktoren je Kfz (Lohmeyer, Tabellen 5.1 und 5.2). Die Werte sind zu niedrig angesetzt. Sie sind zu kontrollieren und nachvollziehbar darzulegen und zu begründen.

Wir rügen zudem, dass nicht berücksichtigt wurde, dass eine etwaige Verbesserung der Emissionen im Rahmen einer Verbesserung der Fahrzeugflotte durch die Zunahme des Verkehrs kompensiert bzw. überkompensiert werden wird. Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen fehlen hierzu. Dieser Faktor kann ebenfalls nicht für die Begründung der Prognose der - nur größtenteils - eingehaltenen Grenzwerte herangezogen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Emissionsbestimmung basiert auf der offiziellen Datengrundlage des Handbuchs für Emissionsfaktoren der Version 3.1 (HBEFA 3.1; UBA, 2010). Darin werden die fahrzeugspezifischen Emissionsfaktoren der Fahrzeuge entsprechend des für Deutschland typischen Fahrleistungsanteils gewichtet. Der ständigen Flottenmodernisierung wird dadurch Rechnung getragen, dass der Gesamt-Emissionsfaktor vom Bezugsjahr abhängt. Für zukünftige Flottenzusammensetzungen werden die Fahrleistungsanteile auf der Basis statistischer Daten zur Nutzungsdauer der Einzelfahrzeuge sowie der gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Euro-Normen prognostiziert. Dadurch werden für die Prognosejahre günstigere Emissionsfaktoren aus dem HBEFA ausgelesen, was eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung bei gleichen Verkehrsdaten nach sich zieht.

Eine Minderung der Emissionsfaktoren ergibt sich deshalb nicht auf der Grundlage eines „Faktors" wie dargestellt, sondern aus der Veränderung in der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte. Die Fahrleistungsanteile von modernen, schadstoffarmen Fahrzeugen, z. B. mit der Euro-Norm 6, steigen laut HBEFA zulasten der älteren Fahrzeuge an. Diese Verschiebung der Fahrleistungsanteile innerhalb der Fahrzeugschichten hin zu moderneren Motoren führt zur Senkung des Gesamt-Emissionsfaktors.

Die im Gutachten aufgeführten Literaturquellen machen die Emissionsberechnung nachvollziehbar und nachprüfbar. Dementsprechend liegt kein Defizit bei der Berechnung der Luftschadstoffbelastung im Gutachten vor.

Die Gesamtemission, wie im Gutachten für den Planfall 2015 und 2025 abgebildet, ergibt sich aus den bezugsjahrabhängigen, spezifischen Emissionsfaktoren und der konkreten Verkehrsbelastung. Ob die gestiegenen (und berücksichtigten) Verkehre die sinkenden spezifischen Emissionsfaktoren kompensieren, wurde nicht ermittelt. Hierfür wäre ein Vergleich der Gesamtemissionen des Prognose-Planfalls mit einem Referenzfall z. B. der Analyse notwendig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102 sowie auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

cc. Überschreitung der Grenzwerte

Wir rügen die Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV. Im Fall der Verkehrsfreigabe 2015 gesteht selbst die Untersuchung von Lohmeyer zu, dass die NO_2-Jahresmittelwerte

überschritten werden. Wird die Entwicklung der Hintergrundbelastung richtig angesetzt und werden die weiteren, hier noch zu diskutierenden Parameter im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung ordentlich eingestellt, kommt es zu einer Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV und zu einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Grenzwertüberschreitungen an der B 4/75 wurden nicht berechnet. Es ist aber richtig, dass im Planfall 2015 NO_2-Grenzwertüberschreitungen an den Häuserfronten der einseitigen Straßenschluchten Georgswerder Bogen und Harburger Chaussee ermittelt wurden. Sie liegen im Jahresmittel bei maximal 47 µg NO_2/m³ bei einer Hintergrundbelastung von 23 µg/m³. Da die verkehrsbedingte Zusatzbelastung von 24 µg/m³ geringer als der NO_2-Grenzwert von 40 µg/m³ ist und auch sonst keine speziellen Besonderheiten gegenüber anderen stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen in Hamburg vorliegen, ist dies nicht als atypische Schadstoffbelastung zu bewerten, die nicht mit Mitteln der Luftreinhaltung bzw. verkehrlichen Maßnahmen zu lösen wäre. Unabhängig davon ist die im Nullfall prognostizierte Verkehrsmenge auf der Harburger Chaussee deutlich höher als im Planfall. Im Planfall 2025 werden auch dort keine Grenzwertüberschreitungen prognostiziert.

Abgesehen von diesen beiden genannten Straßenabschnitten werden keine Grenzwertüberschreitungen auch bei den anderen berechneten Schadstoffen ermittelt.

Betroffenheiten der von den Rechtsanwälten (...) vertretenen Einwender gibt es bezüglich Lufthygiene in den Planfällen 2015 und 2025 nicht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102 sowie auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

dd. Überschreitung des NO_2-Jahresmittelwerts nach der Untersuchung Lohmeyer

Die Luftschadstoffuntersuchung von Lohmeyer gesteht ein, dass es im Fall der Verkehrsfreigabe 2015 zu Grenzwertüberschreitungen kommt:

"Hier werden die NO_2-Jahresmittelwerte den Grenzwert der 39. BImSchV bspw. an der Harburger Chaussee und am Georgswerder Bogen von 40 µg/m³ überschreiten" (Lohmeyer, S. 4).

Diese Grenzwertüberschreitung ist nicht hinzunehmen. Sie gefährdet die menschliche Gesundheit und die Umwelt. Im Rahmen der Untersuchung von Lohmeyer und im Rahmen der allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG zieht sich der Vorhabensträger darauf zurück, dass es sich um keine atypischen Schadstoffbelastungen handele, die nicht in den Griff zu bekommen seien:

"Für die Straßenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen gilt, dass keine atypischen Schadstoffbelastungen auftreten, die mit Mitteln der Luftreinhaltung bzw. verkehrlichen Maßnahmen nicht zu lösen sind, da die berechneten Zusatzbelastungen aller Schadstoffe nicht höher als die jeweiligen Grenz- bzw. Zielwerte sind." (Lohmeyer S. 4; Unterlage 1a, S. 38).

Die Zusatzbelastungen der Schadstoffe sind in der Untersuchung nicht angegeben. Die Formulierung macht deutlich, dass der Vorhabensträger davon ausgeht, dass es ausreicht, wenn die - hier nicht angegebenen - Zusatzbelastungen der Schadstoffe selbst unterhalb der

jeweiligen Grenzwerte bleiben. Diese Auffassung rügen wir als offensichtlich fehlerhaft. Es gibt im System der 39. BImSchV kein Irrelevanzkriterium und daher auch nicht die Möglichkeit, auf einen – vermeintlich - irrelevanten Zusatzbeitrag abzustellen. Zudem erscheint die Annahme geradezu absurd, dass mit den Mitteln des Luftreinhalterechts die Hintergrundbelastung auf Null reduziert werden könnte und daher allenfalls Zusatzbelastungen relevant wären, die ihrerseits die Grenzwerte überschreiten. Ist der Grenzwert – in welcher Aufteilung der Vor- und Zusatzbelastung auch immer - überschritten, ist das Vorhaben nicht zulassungsfähig. Denn die Grenzwerte dienen dem Schutz der menschlichen Gesundheit. Ist diese Schwelle einmal überschritten, kann solange keine Zulassung erfolgen, bis die Einhaltung wieder sichergestellt wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Wie erläutert stellt die Situation in den genannten Straßenabschnitten verglichen mit anderen stark befahrenen Straßen in Hamburg keine atypische Situation dar. Entsprechend des Grundsatzurteils des Bundesverwaltungsgerichts 2004 zum Ausbau der Bergstraße in Dresden (B 170) kann die Konfliktbewältigung im Rahmen des Luftreinhalteplans durchgeführt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102 sowie auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

Will der Vorhabensträger dennoch eine Zulassung trotz prognostizierter Überschreitung der Grenzwerte erreichen, ist es in keinem Fall ausreichend, pauschal auf andere Methoden zur Einhaltung der Grenzwerte zu verweisen. Es sind dann konkrete Maßnahmen (z.B. verkehrliche oder solche der Luftreinhaltung) zu benennen, die bereits ergriffen wurden oder deren Ergreifung sicher zu erwarten ist. Der durch das Vorhaben entstehende oder sich verschärfende Konflikt kann nicht ungelöst und ohne konkreten Bezug auf andere Planungsebenen verschoben werden.

Der Vorhabensträger nennt zudem keine Maßnahmen der Luftreinhaltung, die zusätzlich zu den schon diskutierten ergriffen werden können, um die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Ein pauschaler Verweis auf die Luftreinhalteplanung ist ungenügend.

Ebenfalls nennt der Vorhabensträger keine verkehrlichen Maßnahmen, die zur Einhaltung der Grenzwerte getroffen werden können. Diese sind angesichts der selbst behaupteten Verkehrsbedeutung des Vorhabens auch nur schwer vorstellbar. Sollen Fahrverbote z.B. für LKW oder andere Fahrzeuggruppen verhängt werden? Auch hier ist ein pauschaler Verweis auf irgendwelche verkehrlichen Maßnahmen nicht ausreichend.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In Ergänzung zum oben Geschriebenen, wird darauf hingewiesen, dass die Luftschadstoffe im Bereich der Bestandstrasse als Folge der Verlegung entfallen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102 sowie auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

ee. Keine wirksamen Ansätze der bisherigen Luftreinhalteplanung in Hamburg

Der Verweis auf Maßnahmen der Luftreinhalteplanung verfängt zudem nicht, da die Luftreinhalteplanung in Hamburg bislang nicht als geeignet eingestuft werden kann, um an eine Verbesserung der Luftqualität herbeizuführen. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat im

Jahr 2004 einen Luftreinhalteplan aufgestellt. Ende 2005 kam ein "Aktionsplan Feinstaub Hamburg / Habichtstraße" hinzu. Die Wirksamkeit dieser Instrumente ist gering. Zwar kann im Vergleich der Messdaten an der Messstation Habichtsstraße von 2005 - nach einem kurzfristigen Anstieg in 2006 - eine Reduktion der PM_{10} Belastung abgelesen werden. Jedoch liegt ist der Wert aus 2010 nur knapp unter dem auch ohne Aktionsplan erreichten Wert von 2004.

Der Luftreinhalteplan aus 2004 enthält ebenfalls keine wirksamen Ansätze. Dies zeigt sich daran, dass die Werte an den Messstationen in den letzten fünf Jahren relativ konstant blieben bzw. sogar anstiegen. So ist z.B. an der Station Veddel der NO_2-Wert von 39 µg/m³ in 2005 auf 38 µg/m³ in 2010 gesunken, an der Station Wilhelmsburg blieb der NO_2-Wert konstant bei 30 µg/m³, ebenso an der Messstation Sternschanze, wo der NO_2-Wert bei zwischenzeitlicher Erhöhung nun wieder bei 29 µg/m³ liegt. An der Messstation Stresemannstraße stieg der NO_2-Wert von 59 µg/m³ in 2005 auf 66 µg/m³ in 2010. Ebenso an der Messstation Max-Brauer-Allee II, wo der NO_2-Wert von 68 µg/m³ in 2005 auf 70 µg/m³ in 2010 stieg.

Für das Vorhaben bedeutet das, dass die selbst prognostizierten Grenzwertüberschreitungen, die bei richtiger Betrachtung sogar noch häufiger und stärker ausfallen werden, nicht durch Maßnahmen der Luftreinhalteplanung zu lösen sind, da die Luftreinhalteplanung sich als ungeeignet bzw. wenig effektiv erwiesen hat.

Zudem ist aus diesem Grund auch die Annahme einer sinkenden Hintergrundbelastung abzulehnen, da in Hamburg trotz einer seit mehreren Jahren bestehenden Luftreinhalteplanung die Belastung wie dargelegt nicht wesentlich reduziert wurde.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Vorhabensträger hat es sich nicht zur Aufgabe gemacht, die Luftreinhaltung in Hamburg zu bewerten. Auch hier wird auf das bereits Geschilderte (siehe oben) verwiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102 sowie auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

ff. Grenzwerte für Feinstaub zu hoch

Unabhängig von der Frage, ob die Untersuchung von Lohmeyer zu Recht zu der Prognose kommt, dass die Grenzwerte für PM_{10} und $PM_{2.5}$ eingehalten werden, sind diese zu hoch angesetzt. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind die Werte aus den Luftgüteleitlinien der WHO anzuwenden. Diese sehen als Jahresmittel einen Wert von 20 µg/m³ bei PM_{10} bzw. 10 µg/m³ bei $PM_{2.5}$ vor. Auch in der Schweiz liegt der Grenzwert für PM_{10} für den Jahresmittelwert bei 20 µg/m³.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es ist richtig, dass höhere Luftschadstoffbelastungen höhere gesundheitliche Risiken mit sich bringen. Immissionsgrenzwerte wurden vom Gesetz- und Verordnungsgeber mit dem Hintergrund aufgestellt, schädliche Auswirkungen auf den Menschen oder der Umwelt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern. Für die Bundesrepublik ist die 39. BImSchV relevant. Sie stellt die o. g. rechtliche Grundlage dar. Die Grenzwer-

te der 39. BImSchV gelten für Bereiche nicht nur kurzer Aufenthaltsdauer ohne Unterscheidung nach Bevölkerungs- oder Altersgruppen.

Nach diesen Grenzwerten wurden die lufthygienischen Auswirkungen beurteilt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102 sowie auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

gg. Nicht motorbedingte Emissionsfaktoren

Hinsichtlich der nicht motorbedingten Emissionsfaktoren führt die Untersuchung von Lohmeyer an, dass diese Emissionen derzeit nicht mit zufrieden stellender Aussagegüte zu bestimmen seien. Lohmeyer führt ohne weitere Erklärung aus, dass in der Untersuchung die PM_{10}-Emissionen in Anlehnung an zwei Fundstellen verwendet würden (Lohmeyer S. 20). Es wird behauptet, dass die hieraus resultierenden Werte auf der sicheren Seite liegen. Wir rügen, dass nicht dargelegt wird, wie sich diese Werte ergeben. Ebenfalls rügen wir die Behauptung, die Verwendung der Werte liege auf der sicheren Seite. Allein die Behauptung, einige andere Autoren würden keine Emissionsfaktoren verwenden, reicht hierzu nicht.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Emissionsbestimmung, auch der nicht motorbedingten Partikel, entspricht dem Stand der Wissenschaft und Technik. Die Literaturquellen werden im Gutachten benannt. Die abgeleiteten Emissionsfaktoren aufgeführt. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass es weiterhin Forschungsbedarf bei den nicht motorbedingten Emissionsfaktoren gibt.

Die Aussage auf der sicheren Seite zu sein, bezieht sich im Gutachten eindeutig auf die Verwendung des $PM_{2.5}$-Straßenbelagabriebs. Trotz aller Unsicherheiten bei der Systematisierung der Abriebe, fanden diese bei $PM_{2.5}$ Berücksichtigung. Dies ist also als konservatives Vorgehen zu bezeichnen, gegenüber einem Verzicht der Verwendung von $PM_{2.5}$-Straßenabriebe.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an.

hh. Verkehrsprognosen unzutreffend

Auch der Luftschadstoffuntersuchung von Lohmeyer liegen die Verkehrsprognosen zugrunde. Diese sind unzutreffend. Wir rügen insbesondere, dass die Zunahme der Verkehrsströme nicht zutreffend ermittelt wurde. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in den Ergebnissen der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen vom 11. November 2010 als wesentliche Ergebnisse der Prognose für das Jahr 2025 im Bereich Güterverkehr ausgeführt:

"Im Straßengüterfernverkehr wächst das Transportaufkommen um 55 % und die Verkehrsleistung sogar um 84 % (Aufkommen und Leistung im Straßengüternahverkehr wachsen dagegen mit 3 % bzw. 11 % erheblich langsamer)" (BMVBS, " Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen", 11.11.2010, S. 5).

In den Ergebnissen der Untersuchungen zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen heißt es zur Straßenverkehrsprognose 2025:

"In der Prognose für das Jahr 2025 wird insbesondere im Güterverkehr weiterhin von einem starken Wachstum der Verkehrsleistung ausgegangen (um 84 % zwischen 2004 und 2025). Für den motorisierten Individualverkehr werden zwischen 2004 und 2025 Zuwächse in Höhe von 16 % erwartet. (BMVBS a.a.O., S. 14)

Ein Vergleich der Personenverkehrsnachfrage 2015 und 2025 hat für das Bundesland Hamburg eine Steigerung von 37% ergeben (vgl. BMVBS, a.a.O., Tabelle 5, S. 17).

Aus alledem ergibt sich, dass bis zum Planfall 2025 mit einer erheblichen Steigerung des Personenverkehrs und insbesondere mit dem Güterverkehr zu rechnen ist. Dies führt zu verstärkten Emissionen und entgegen der Behauptung in der Untersuchung zu Überschreitungen von Grenzwerten sowie gerade nicht zu einer Reduktion der Hintergrundbelastung.

Zudem rügen wir, dass der Anteil des Schwerlastverkehrs zu niedrig angesetzt wurde. Zusätzlich zu den oben bereits genannten hohen Steigerungen ist in Hamburg die Besonderheit des Hafens zu berücksichtigen. Aufgrund der Entwicklungen des Güterumschlags im Hafen, der durch die geplante Elbvertiefung noch mal gesteigert werden soll, ist zu beachten, dass die dort anlandenden Güter in großem Umfang über LKW-Verkehre ins Landesinnere transportiert werden. Hierbei ist die geplante Hafenquerspange zu berücksichtigen, die für eine direkte Anbindung des Hafengüterverkehrs sorgen soll und dadurch einen erheblichen Anteil an Schwerlastverkehren in den Bereich des hier beantragten Vorhabens bringen wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die im Lufthygiene-Gutachten verwendeten Verkehrsstärken sind dem Verkehrsgutachten zum Planfeststellungsverfahren entnommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an und verweist auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.3.5, S. 222.

ii. Umleitung für Verkehre der A1 bei Ausbauplan der A1

Der Erläuterungsbericht stützt sich – wie oben gezeigt fehlerhaft – zur Bedarfsbegründung auf die Funktion der Reichsstraße als mögliche Ausweichstrecke bei einem späteren Ausbau der A 1. Konsequent müsste er jedenfalls unter Zugrundelegung seiner eigenen Prämisse die jahrelangen Mehrverkehre einer solchen Funktion der Reichsstraße in die Belastungsprognosen einstellen. Das tun die Antragsunterlagen indes – soweit ersichtlich – nicht. Auch dies rügen wir als widersprüchlich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben selbstverständlich erkannt, dass im Fall des in den Unterlagen angesprochenen Ausbaus der A 1 für einen längeren Zeitraum mit einer stärkeren Nutzung der Wilhelmsburger Reichsstraße zu rechnen ist. Angesichts der Tatsache, dass der Ausbau der A 1 nicht unter Vollsperrung sondern unter Verkehr stattfinden wird, ist die zeitweilige Verkehrszunahme von bis zu ca. 10.000 Kfz/d jedoch nicht geeignet, Ansprüche nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen auszulösen. Der angesprochene Ausweich- oder Umleitungsverkehr führt lediglich zu einer Pegelerhöhung von ca. 0,6 bis 0,8 dB(A), so dass weitere Lärmschutzmaßnahmen in Anbetracht der nur vorübergehenden Verkehrszunahme unverhältnismäßig sind. Darüber

hinaus ist der Ausbau der A1 im Bundesverkehrswegeplan lediglich im weiteren Bedarf enthalten und nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es erscheint bereits fraglich, ob eine nur vorübergehende Umleitung von (Teil-) Verkehren im Falle eines zukünftigen Ausbaus der A1 im Rahmen der Berechnungen der 39. BImSchV zu berücksichtigen sind. Jedenfalls aber ist eine Schadstoffmehrbelastung erst in einem etwaigen Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A1 und nicht bereits im vorliegenden Verfahren zu ermitteln und abzuwägen.

Darüber hinaus schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträger insoweit an, als sich diese nicht auf Lärmschutzmaßnahmen beziehen.

kk. Rückrechnung auf Überschreitung des Tagesmittelwerts NOx

Die Luftschadstoffuntersuchung von Lohmeyer verwendet zur Prognose der Frage, ob der Stundenmittelwert von 200 µg/m³ NO_2 überschritten wird, einen "einfachen praktikablen Ansatz basierend auf Auswertungen von Messdaten" (Lohmeyer, S. 60). Es wird eingeräumt, dass die Spannbreite des 98-Perzentilwerts, von dem ausgehend abgeschätzt wird, dass der Grenzwert eingehalten wird, groß sei. Der Rahmen bewege sich zwischen 115 µg/m³ und 170 µg/m³. In der Untersuchung wird unter Hinweis, dass die Interpretation der Messdaten darauf hindeutete, die Unterschreitung des 98-Perzentilwertes von 130 µg/m³ gewählt (Lohmeyer, S. 60). Eine Begründung wird nicht gegeben. Die Wahl des Werts ist nicht plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Wir rügen dies und die Tatsache, dass kein strengerer Wert angenommen wurde, um die Einhaltung des Stundenmittelwerts zu prognostizieren. Bei einer bestehenden Unsicherheit ist im Rahmen der Prognose im Zweifel der strengere Wert zu wählen, um auf der sicheren Seite zu liegen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bundesweite Messwerte zeigen, dass der NO_2-Jahresmittelgrenzwert gegenüber dem NO_2-Stundengrenzwert die kritischere Kenngröße ist. Diese Messwerte zeigen auch, dass erst bei NO_2-Jahresmittelwerten über 55 µg/m³ bzw. NO_2-98-Perzentilwerte größer 130 µg/m³ mit statistisch signifikanten Überschreitungen des NO_2-Stundengrenzwerts zu rechnen ist.

Beides ist in den betrachteten Szenarien nicht der Fall. Eine Überschreitung dieses Grenzwerts kann hier ausgeschlossen werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Die Untersuchung von Lohmeyer/Nagel/Clai/Düring/Öttl (Immissionen gut vorhergesagt, in: Umwelt, kommunale ökologische Briefe, Nr. 01/05.01/2000) sowie die ergänzende Stellungnahme der Vorhabensträger vom 11.03.2013 machen deutlich, dass mit 18 Überschreitungen des NO_2-Stundenwertes größer 200 µg/m³ pro Jahr nicht zu rechnen ist, wenn der NO_2-98Perzentilwert – wie dies laut der Luftschadstoffuntersuchung der Fall ist – 130 µg/m³ beträgt.

II. Fehlerdiskussion

Im Anhang 4 der Untersuchung (Lohmeyer, S. 63 f.) findet eine Fehlerdiskussion statt. Es wird nicht klar, ob und in welchem Umfang diese hier diskutierten Fehlerquellen in die Prognose eingeflossen sind. Wir rügen, dass keine Prognosegenauigkeit angegeben wurde.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Fehlerdiskussion im Anhang zum Luftschadstoffgutachten soll dem Leser die Bandbreite der Unsicherheiten innerhalb einzelner Rechenschritte bzw. in den Eingangsdaten aufzeigen und einen Eindruck über die Güte der Ergebnisse verschaffen. Eine Gesamtfehlerberechnung kann nicht durchgeführt werden.

Das verwendete Ausbreitungsmodell PROKAS entspricht dem Stand der Technik und ist im Rahmen von Straßenplanungen als Ausbreitungsmodell gerichtlich anerkannt. Die verwendeten Eingangsdaten sind dokumentiert. Vergleiche mit Messdaten zeigten bisher gute Übereinstimmungen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an.

4.14.1.1.2.2.4 Verstoß gegen Entwicklungsgebot (§ 7 BauGB)

Das beantragte Vorhaben entspricht nicht dem Entwicklungsgebot des § 7 BauGB, da die beantragte Trasse mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans kollidiert und die Wilhelmsburger Reichsstraße in ihm in der Bestandstrasse dargestellt ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In diesem Zusammenhange ist auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes hinzuweisen, wonach die Anpassungspflicht der öffentlichen Planungsträger gemäß § 7 BauGB nicht im Sinne einer rechtsatzmäßigen Anwendung („Vollzug") der einzelnen Darstellungen des Flächennutzungsplanes, sondern als planerische Fortentwicklung der im Flächennutzungsplan dargestellten Grundkonzeption der Gemeinde zu verstehen ist. Der Fachplanungsträger hat seine Planung daher so zu gestalten, dass sie als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt gelten kann. Mit dem Begriff des Entwickelns ist eine gewisse Gestaltungsfreiheit verbunden, soweit die Planung nicht der Grundkonzeption des Flächennutzungsplanes widerspricht und sich die Abweichungen vom Flächennutzungsplan aus dem Übergang in eine stärker verdeutlichende Planungsstufe rechtfertige. Für die Beurteilung, ob noch ein Entwickeln vorliegt, sind die jeweiligen Umstände des Einzelfalles maßgeblich (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom24. November 2010– Az.: 9 A13.09– DVBl 2011, Seite 496 ff.). Bei dieser Sachlage ist nicht erkennbar, dass die Verlegung der B 4/75 der Grundkonzeption des Flächennutzungsplanes widerspricht.

Soweit der Flächennutzungsplan die künftige Straßentrasse als „Bahnflächen" bezeichnet, ist darauf hinzuweisen, dass die Freie und Hansestadt Hamburg bislang daran gehindert war, das der Zweckbestimmung „Eisenbahnbetriebsanlagen" unterliegende Gelände im Bereich des früheren Rangierbahnhofs Hamburg Wilhelmsburg bzw. des früheren BW Hamburg Wilhelmsburg städtebaulich zu überplanen. Dies beruht auf dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16. Dezember 1988 (Az.: 4 C 48/86), das durch die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

vom 27.04.2005 in Gestalt des § 23 AEG (Freistellung von Bahnbetriebszwecken) umgesetzt wurde. Das Freistellungsverfahren gemäß § 23 AEG für die künftigen Straßenflächen ist Bestandteil des gemeinsamen Planfeststellungsverfahren gemäß § 78 VwVfG, und zwar als eigenständiger Entscheidungsbestandteil des Planfeststellung in Analogie zu § 19 WHG.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es kann offen bleiben, ob die Grundkonzeption des Flächennutzungsplans erhalten bleibt. Funktional ist das sicher der Fall, weil sowohl die im Flächennutzungsplan dargestellte Fernstraße als auch die Nutzungsgebiete in der Umgebung unverändert bleiben. Nur die Lage der Fernstraße und eine Anschlussstelle ändern sich. Zudem wird der überwiegende Teil der neuen B 75 auf Bahnflächen liegen, die im Flächennutzungsplan nur nachrichtlich wiedergegeben sind, also nicht auf eine planerische Entscheidung der Gemeinde zurückgehen. Für diese Flächen regelt der Flächennutzungsplan nichts.

Die Frage, ob das Vorhaben vom Flächennutzungsplan abweicht kann offen gelassen werden, weil die Hamburgische Bürgerschaft als Verantwortliche für den Flächennutzungsplan durch ihre Drucksache 19/7116 vom 31.08.2010 dem Vorhaben zugestimmt hat und diese Zustimmung u.a. durch die Bereitstellung von Mitteln zur Mitfinanzierung der Maßnahme manifestiert hat. Das Einvernehmen der Bürgerschaft drückt sich auch in den Drs. 19/7116 vom 31.08.2010 und 20/1453 vom 06.09.2011 aus.

4.14.1.1.2.2.5 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Biotopschutz

Die Planungsunterlagen verkennen die Schwere des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft und den nötigen Kompensationsumfang. Zudem liegen die Voraussetzungen für Abweichungen vom gesetzlichen Biotopschutz hier nicht vor. Im Einzelnen verweisen wir dazu zur Vermeidung von Wiederholungen auf die umfangreichen Ausführungen in den Einwendungen des BUND Hamburg und der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg, jeweils vom 30.03.2011, deren Inhalt wir vollumfänglich auch zum Gegenstand dieser Einwendung und führen höchst vorsorglich dazu hier noch Folgendes aus:

aa. Schwere des Eingriffs

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind schwerwiegend. Sie umfassen insbesondere:

- Flächenverlust an Biotoptypen mit sehr hoher bis mittlerer Bedeutung (ca. 20 ha)

- Neuversiegelung von ca. 15 ha

- Inanspruchnahme und Zerstörung festgesetzter Kompensationsmaßnahmen anderer Eingriffsvorhaben (1,64 ha)

- Zerstörung von behauptet ca. 1,28 ha gesetzlich geschützter Biotope (tatsächlich wohl mehr als 5 ha)

- Lebensraumverluste für europäisch geschützte Arten (vgl. dazu sogleich noch e.)

- Beeinträchtigung der Biotopverbundfunktion in Nord-Süd-Richtung, vor allem im Bereich der Bahnanlagen, relevant z.B. für Trocken- und Magerrasen), Verlust hochwertiger Habitate

seltener Bienen- und Insektenarten wie z.B. die Westliche Beißschrecke und den Mauerfuchs

- Vergrößerung der Zerschneidungswirkung an der dann gebündelten Gesamttrasse

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Verlegung der B 4/75 und die Bahnfolgemaßnahmen stellen erhebliche Eingriffe in Natur- und Landschaft dar. Sie haben damit auch erhebliche Beeinträchtigungen biotischer und abiotischer Schutzgüter zur Folge, was in der UVS (Unterlage 12.1) in den Kapiteln 4 und 5 auch entsprechend dargestellt wird. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.2) werden die erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bilanziert, es wird der erforderliche Kompensationsbedarf abgeleitet und es ist ein Maßnahmenkonzept zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der erheblichen Beeinträchtigungen vorgesehen.

Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.2) vorgesehenen Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden zahlreiche Grünstrukturen in Wilhelmsburg geschaffen bzw. ökologisch aufgewertet (insgesamt rd. 40 ha). Dadurch werden die Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben. Auch Lebensraumfunktionen für die vorkommenden Vogelarten sind dabei berücksichtigt.

Die Verluste von Biotoptypen sind im LBP entsprechend dargestellt. Die Bilanzierung betroffener gesetzlich geschützter Biotope ist korrekt. Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen gesetzlich geschützten Biotope sind vollständig erfasst. Bezüglich des Schutzstatus der größeren Röhrichtflächen im Süden der Trasse (im Bereich Hauland) gab es seitens der BSU eine abschließende Klärung und Festlegung. Die südlichen Teilflächen sind demnach nicht gesetzlich geschützt. Im LBP wurde das Ergebnis entsprechend berücksichtigt.

Der Befürchtung, es käme zu einer Zerstörung der nord-süd-gerichteten Biotopverbundfunktionen wird widersprochen. Da in nicht unerheblichem Maß Bahnlinien verbleiben, bleiben auch für die auf diesen Sekundärlebensräumen vorkommenden Arten Biotopverbundfunktionen erhalten. Die an die Bahn angrenzenden Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind so konzipiert, dass sie die Beeinträchtigungen der Biotopverbundfunktionen für die auf den Bahnflächen vorkommenden Arten berücksichtigen. Die vorgesehene Streuung der Funktionen auf mehrere Teilflächen entlang der Bahn ist dabei im Hinblick auf die Biotopverbundfunktionen förderlicher als ein großer Maßnahmenkomplex an einer Stelle.

Die Bedenken hinsichtlich der zusätzlichen erheblichen Zerschneidungswirkungen sind unbegründet. Die Bahngleise nehmen bereits einen sehr breiten Korridor ein. Die neue Straße wird überwiegend auf ehemaligen Bahnflächen verlaufen, so dass sich der Verkehrskorridor in dem Bereich nicht wesentlich verbreitet. Alle vorhandenen Ost-West-Wegeverbindungen bleiben erhalten. Im Gegenzug wird außerdem die alte B 4/75 zurückgebaut, wodurch erhebliche Entlastungseffekte in den angrenzenden Bereichen entstehen. Die Bündelung von Bahn und Straße führt so insgesamt zu einem schmaleren Verkehrsband, als es die heutige Summe aus B 4/75 und Bahn darstellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung des Einwenders und der Vorhabensträger, dass das Vorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft einhergehen wird. Es wird Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels bewirken, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Solche erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG).

Ein Eingriff darf jedoch nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die Eingriffe aber in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen. Nicht zuletzt deshalb gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege dem Interesse an der Verwirklichung der Vorhaben im Range nach.

Im festgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffe beschrieben. Sie müssen umgesetzt werden, wenn die Vorhabensträger sich entschließen, diesen Planfeststellungsbeschluss in die Tat umzusetzen.

Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.14 , S. 35 dieses Beschlusses wird verwiesen.

bb. Mängel der beantragten Kompensationsmaßnahmen

Die beantragten Kompensationsmaßnahmen sind nicht geeignet, die schwerwiegenden Eingriffe nach Maßgabe der Eingriffsregelung hinreichend zu kompensieren.

Gerügt wird zunächst die Annahme im LBP, die Bahnfolgemaßnahmen bedürften keiner eigenen Kompensationsmaßnahmen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Behauptung, im LBP würde angenommen, dass die Bahnfolgemaßnahmen keiner eigenen Kompensationsmaßnahmen bedürften ist haltlos. Der LBP widmet sich ausführlich dem Kompensationsbedarf für die Bahnfolgemaßnahmen (Kap. 5) und sieht im Kap. 7 ein eigenes Maßnahmenkonzept für die Bahnfolgemaßnahmen vor.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Die geplante teilweise Entschneidung und Entsiegelung im Bereich der südlichen Bestandstrasse soll angeblich nahezu 60 % der gebotenen Kompensation leisten. Das wird bestritten, weil die Gestaltung des Parks nicht naturschutzfachlichen, sondern primär gestalteri-

schen Gesichtspunkten folgt (vgl. dazu schon oben) und zudem die naturschutzfachlichen Potenziale angesichts der geplant starken Nutzung bescheiden sind.

Die Rückbau im mittleren Abschnitt (Maßnahme 3.3. A) soll nur unvollständig erfolgen und danach auf 550 m Länge weiterhin Straße bleiben. Insoweit ist der Funktionsgewinn für die Natur ebenfalls überschaubar.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Kompensationsmaßnahmen, die den Rückbau der bisherigen B 4/75 zum Gegenstand haben (Maßnahmenkomplex 3), folgen naturschutzfachlichen und gestalterischen Gesichtspunkten gleichermaßen. Der Planungswert von 4 Punktwerten pro m² ergibt sich aus der Wertstufendefinition nach dem Staatsrätemodell. Der Wert ist u.a. definiert für intensiv gepflegte und genutzte Grünanlagen und findet auch in den Bebauungsplänen Wilhelmsburg 90 und 92 so Anwendung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Richtig zu stellen ist, dass die Alttrasse bei Umsetzung dieses Beschlusses durchgängig die Eigenschaft als Straße verliert und mangels Anschluss an die Rotenhäuser Straße auch nicht sinnvoll als Straße genutzt werden könnte. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan heißt es allerdings auf S. 136:

„Es ist zwischen der Rotenhäuser Straße nach Norden bis zur Schlenzigstraße weiterhin eine Straßenverbindung mit reduziertem Querschnitt erforderlich, um die Verkehrsaufkommen im nördlichen Wilhelmsburg zu bewältigen. Dieses rd. 550 m lange Teilstück wird daher nur anteilig als Entsiegelung angerechnet."

Eine solche Straße wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht zugelassen. Es wird insoweit auf die Einziehungsentscheidung unter Ziffer 1.2.2, S. 26 dieses Beschlusses verwiesen. Damit verliert die bestehende Wilhelmsburger Reichsstraße in der alten Trasse ab der Verkehrsfreigabe der planfestgestellten Trasse ihre Eigenschaft als Bundesstraße. Sie wird auch kein öffentlicher Weg nach dem Hamburgischen Wegegesetz. Ob die Freie und Hansestadt Hamburg hier in Zukunft eine Straße nach dem Hamburgischen Wegegesetz vorsieht oder nicht, ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses. Eine Beeinträchtigung des Naturhaushalts durch eine verbleibende Nutzung als Straße ist daher durch diesen Beschluss nicht angelegt.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken, die entsiegelten Flächen der Bestandstraße mit vier Wertpunkten nach dem Staatsrätemodell anzusetzen. Vier Wertpunkte vergibt das Staatsrätemodell für im Oberboden (bis 30cm Tiefe) veränderten Boden, wie bei intensiver Nutzung oder Bewirtschaftung, z.B. im Bereich offener Bebauung, auf gärtnerisch anzulegenden Flächen, Kleingärten, intensiv gepflegten und genutzten Grünanlagen wie Planten un Blomen, konventionellen Obstbau- und Ackerflächen, intensiv genutztem Grünland und bis auf 30cm aufgehöhten Brachen.

Die Herrichtung solcher Flächen ist auf den entsiegelten Flächen der Bestandstrasse auch in Ansehung der umgebenden Nutzungen ohne weiteres möglich und wird durch diesen Beschluss auch angeordnet. Damit ist die Herrichtung von Flächen, die unterhalb von vier Wertpunkten bleiben, auch dann nicht zu-

lässig, wenn solche Flächen in der Umgebung der Bestandstrasse vorhanden sein sollten.

Die Planfeststellungsbehörde hat auch keine Bedenken gegen eine nur teilweise Entsiegelung der Bestandstrasse zwischen Rotenhäuser Straße und Rotenhäuser Wettern auf einer Länge von ca. 550 m und einer Fläche von ca. 0,4 ha. Eine vollständige Entsiegelung würde zwar mit einer größeren Ausgleichsfunktion verbunden sein. Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht aber insgesamt hinreichenden Ausgleich für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vor, so dass mit Rücksicht auf mögliche städtebauliche Entwicklungsabsichten auf diesem Abschnitt der Bestandstrasse auf eine vollständige Entsiegelung verzichtet werden konnte. Dabei ist auch in Rechnung zu stellen, dass der Abschnitt relativ kurz ist und zur Hälfte entsiegelt wird, so dass die vollständige Entsiegelung weder quantitativ noch qualitativ derart ins Gewicht fiele, dass sie angeordnet werden müsste.

Ob und aus welchen Gründen die zuständigen Behörden eine weitere Entsiegelung dieses Abschnitts etwa nach dem Bodenschutzgesetz oder der Hamburgischen Bauordnung anordnen könnten, ist nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Gleiches gilt für ggf. mögliche Wiederversiegelungen dieser Flächen aus städtebaulichen Gründen, die dann allerdings nur mit der Maßgabe erfolgen können, dass die hier festgestellte Ausgleichsfunktion auf andere Weise gesichert wird. Naturschutzrechtlich ist die vollständige Entsiegelung jedenfalls nicht geboten.

Die vorgesehenen artenschutzrechtlichen Maßnahmen sind defizitär (vgl. dazu sogleich noch differenzierter unter e.). Die Maßnahmen 7.1 und 7.2 taugen als Ersatzlebensraum der Arten Feldschwirl, Kuckuck, Sumpfrohrsänger und für Amphibien allenfalls beschränkt, da es sich um nicht zusammenhängende "Inselbiotope" handeln würde.

Die beantragten Maßnahmen 6.3. A 2 auf Teilflächen westlich und östlich der B 4/75 zwischen Bahn und Kornweide werden letztlich für die HQS beansprucht werden, ohne dass daraus eine erkennbare Konsequenz gezogen wird.

Teile der Maßnahmen kollidieren mit den in den B-Plänen Wilhelmsburg 90 und 92 festgesetzten Naturschutzmaßnahmen und erhöhen dadurch nochmals den realen Kompensationsbedarf. Einige Kompensationsmaßnahmen sollen als Ausgleich für die bereits außerhalb der Planfeststellung erfolgten Schallschutzmaßnahmen neben dem igs-Gelände herhalten. Letztere liegen zu weit entfernt und sind zudem vom Umfang defizitär.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen sind nicht defizitär. Sie sind zur Bewältigung der artenschutzrechtlichen Konflikte geeignet und ausreichend. Die räumliche Trennung von Teilflächen ist tatsächlich nicht optimal, sie ist jedoch auch kein erheblicher Nachteil, da alle Teilflächen im räumlich- funktionalen Zusammenhang zueinander liegen. Der Begriff "Inselbiotop" ist bereits allein aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen im Bereich Kornweide unpassend.

Eine evtl. spätere Inanspruchnahme von Teilflächen durch eine HQS ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sondern müsste in dem dann für die HQS durchzuführenden Planfeststellungsverfahren behandelt werden. Solange stellt die

Maßnahme 6.3 A die ökologisch sinnvollste Folgenutzung der in dem Bereich frei werdenden Baustelleneinrichtungsflächen dar. Zielsetzung der Maßnahme sind Trocken- und Magerrasenbiotope, die im Regelfall auf solchen Sekundärstandorten und Brachen relativ kurzlebig sind. Gegen eine Verlagerung der Kompensationsmaßnahme nach einigen Jahren ist daher grundsätzlich nichts einzuwenden, da die Biotopentwicklungsprozesse dann neu initiiert würden.

Das Maßnahmenkonzept der B 4/75 wurde mit dem Maßnahmenkonzept der B-Pläne Wilhelmsburg 90 und 92 abgestimmt. Es gibt aus naturschutzfachlicher Sicht keine Konfliktansätze. Zu einer räumlichen Überschneidung von Maßnahmen kommt es nicht. Umfang und Lage der Kompensationsmaßnahmen für die Schallschutzmaßnahmen am igs-Gelände wurden intensiv mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Die Bedenken hierzu werden zurückgewiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Der Landschaftspflegerische Begleitplan bewertet auf S. 94ff die durch Bebauungspläne vorgesehenen Ausgleichsflächen zutreffend mit dem naturschutzfachlichen Sollwert, nicht mit einem darunter liegenden Istwert. Ausgleichsmaßnahmen für die anderweitig genehmigte Lärmschutzwand der IGS werden nur nachrichtlich dargestellt (LBP S. 125).

Die spätere Planung einer A26 - Ost wird auf die hier festgesetzten Ausgleichsflächen Rücksicht nehmen müssen, indem entweder ihre Funktion nicht beeinträchtigt wird oder aber der vorgesehene Ausgleich auf andere Weise sichergestellt wird. Das ist aber der Entscheidung in einem zukünftigen Verfahren vorbehalten und nicht Gegenstand dieser Entscheidung.

4.14.1.1.2.2.6 Verstöße gegen besonderes Artenschutzrecht

Das Vorhaben verstößt gegen zwingende Vorgaben des Artenschutzrechts

aa. Unzureichende Vorprüfung und widersprüchliches Prüfraster

Die Untersuchung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1, 5 BNatSchG (Vorhabensunterlage Nr. 12.4) ist fehlerhaft. Die Summe der letztlich der genaueren Prüfung unterzogenen Individuen ist unzureichend, denn sie steht bereits im Widerspruch zu einer Arten- und Biotopsituation, welche an anderer Stelle der Umweltverträglichkeitsstudie, des Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie der einzelnen Fachbeiträge einen hohen Stellenwert eingeräumt bekommen hat.

(1) Generelle Widersprüchlichkeit

Dieser Widerspruch zeigt sich ausdrücklich anhand der Darstellung der Methodik der Artenschutzrechtlichen Prüfung. So wird dort lapidar festgestellt (vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.4, Ziffer 3.2 - Hervorhebung durch den Verfasser):

"Die folgende Bearbeitung bezieht sich auf die aus artenschutzrechtlicher Sicht maßgeblichen Arten im Eingriffsraum. Es handelt sich hierbei ausschließlich um die Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Libellen. Im Rahmen der Bestandserhebungen wurden auch Amphibien, Heuschrecken, Tagfalter und Hautflügler erfasst. Von diesen Artengruppen kommen

jedoch keine artenschutzrechtlich relevanten Arten im Eingriffs- und Wirkraum des Vorhabens vor (vgl. Faunagutachten, GFN & KIFL 2010).

Die Umweltverträglichkeitsstudie führt aber im Hinblick auf hier offensichtlich nicht näher untersuchten Artengruppen beispielsweise für die Arten der Amphibien aus, dass die Variante der "Verlegung" Auswirkungen auf "hochwertige Amphibienlebensräume im Süden des Wilhelmsburger Parks" habe, dass hinsichtlich der Arten der Heuschrecken "erhebliche Verluste sehr hochwertiger und hochwertiger Lebensräume im Bereich der Bahnanlagen sowie eine Beeinträchtigung durch Barrierewirkungen" zu verzeichnen seien, dass im Hinblick auf Tagfalter ebenfalls "erhebliche Verluste sehr hochwertiger und hochwertiger Lebensräume" zu erwarten seien und dass auch hinsichtlich der Hautflügler "sehr hochwertige bis hochwertige Lebensräume" betroffen seien (vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.1, Ziffer 4.5.3 - Tabelle 32).

Die Betrachtung der diesbezüglich eingehenden Darstellung im faunistischen Fachbeitrag (Vorhabensunterlage Nr. 12.3) bestätigt, dass im Untersuchungsgebiet weit mehr besonders geschützte Arten i.S.d. § 44 Abs. 1, 5 BNatSchG vorkommen, als letztlich der besonderen artenschutzrechtlichen Prüfung (Vorhabensunterlagen Nr. 12.4 sowie Nr. 12.5) zu Grunde gelegt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Untersuchung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands orientieren sich streng an den gesetzlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs.5 BNatSchG.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 für europäische Vogelarten und für die im Anhang IV unter Buchstabe a der Richtlinie 92/43 EWG aufgeführten Tierarten. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 vor.

Insofern greifen die Einwende bezüglich der nicht in Anhang IV der FFH-RL gelisteten Amphibien, Heuschrecken, Tagfalter, Reptilien usw. in Leere: Die Untersuchung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sind nicht fehlerhaft.

In der UVS (Unterlage 12.1) werden die entscheidungserheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere auf der rechtlichen Grundlage des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) dargestellt. Es werden die dazu bestehenden methodischen Standards berücksichtigt, zum Beispiel die im Entwurf vorliegenden Richtlinien zur Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS) des BMVBS.

Die artenschutzrechtlichen Prüfungen in Unterlage 12.4 und 12.5 werden auf der rechtlichen Grundlage der Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes durchgeführt. Hierfür sind andere Methoden und Standards anzuwenden als bei der UVS.

Unterschiedliche Darstellungs- und Beurteilungstiefen in den Unterlagen beruhen also auf den rechtlichen Anforderungen und methodischen Standards die jeweils zu Grunde zu legen sind und stellen keinen Widerspruch innerhalb der Unterlagen dar.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Vorhabensträger an. Bei planfeststellungsbedürftigen Vorhaben wie den hier vorliegenden beschränken sich die Verbote des § 44 BNatSchG auf Arten nach Anhang IV der

FFH-Richtlinie und europäische Vogelarten. Die Einwendung lässt nicht erkennen, dass eine dieser Arten unbetrachtet geblieben ist.

Für andere Arten gelten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG bei diesem Vorhaben nicht, auch wenn deren Beeinträchtigung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung mit abgewogen wird.

(2) Artengruppe der Reptilien

Im Hinblick auf die Artengruppe Reptilien kommt der faunistische Fachbeitrag zu einer falschen Bewertung. So erfolgt ein Hinweis auf Vorkommen von Eidechsen; mangels konkreter Nachweise wird dem Gebiet aber trotz des zuvor als gut bezeichneten Lebensraumpotentials nur eine mäßige Bedeutung zugesprochen.

Hinsichtlich der unter besonderem Schutz i.S.d. § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG i.V.m. § 1 S. 1 BArtSchV stehenden Art der Ringelnatter wird lapidar ausgeführt, diese Arten "könnten aufgrund der im Gebiet vorhandenen Habitatstrukturen theoretisch noch an einigen Stellen im Untersuchungsraum vorkommen" (vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.3, Ziffer 6.4.2 sowie 6.4.3). Diesbezüglich erweist sich die Erfassung angesichts des guten Lebensraumpotentials offensichtlich als unzureichend und die negative Konfliktbewertung als vorschnell.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Gutachten wird dargestellt, dass Magerrasen und Randflächen von Eisenbahnflächen einen potentiell geeigneten Lebensraum für Reptilien darstellten. Geeignete Strukturen finden sich im Randbereich der Bahnanlagen oder an Graben und Wegrändern im Untersuchungsgebiet. Da im Untersuchungsraum trotz mehrfacher Begehungen keine Reptilien nachgewiesen werden konnten wurde dem Gebiet bei der Bestandsbewertung folgerichtig eine mäßige Bedeutung zugewiesen.

Ringelnattern gehören nicht zu den artenschutzrechtlich relevanten Arten. Insofern wurden sie auch nicht in die artenschutzrechtliche Konfliktbewertung einbezogen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Vorhabensträger an. Bei planfeststellungsbedürftigen Vorhaben wie den hier vorliegenden beschränken sich die Verbote des § 44 BNatSchG auf Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und europäische Vogelarten. Zu diesen Arten gehört die Ringelnatter nicht.

(3) Artengruppe der Amphibien

Verkannt wird bei der artenschutzrechtlichen Prüfung weiter die Bedeutung des Untersuchungsgebietes für Amphibien. Entgegen der dortigen Feststellung, es kämen im Untersuchungsgebiet keine relevanten Arten vor, betont der faunistische Fachbeitrag, dass im Rahmen der Erfassung 2009 drei Arten, nämlich der Teichmolch, die Erdkröte und der Grasfrosch nachgewiesen wurden. Ersterer gilt in der Roten Liste Hamburgs immerhin als gefährdet. Alle drei Reptilienarten sind darüber hinaus in Deutschland durch § 1 BArtSchV besonders geschützt, was bei der Untersuchung gänzlich ignoriert wird. Wegen der im faunistischen Fachbeitrag aufgezeigten Mortalität der Amphibien wird außerdem angezweifelt, dass die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausreichen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Teichmolch, Erdkröte und Grasfrosch sind (...) Amphibien. Der Schutzstatus der drei Arten ist bekannt. Die Planunterlagen tragen dem Rechnung, indem zum Schutz von Amphibien und zur Kompensation betroffener Lebensraumfunktionen mehrere Maßnahmen vorgesehen sind (vgl. Unterlage 12.2).

Während der Bauzeit sind zum Schutz von Amphibien Amphibienschutzzäune in bestimmten Bereichen vorgesehen (Maßnahme 1.5 V). Außerdem ist das Umsetzen von Amphibienlaich vorgesehen (Maßnahme 1.6 V).

Anlagebedingt verhindern die Lärmschutzwände dauerhaft und wirksam ein Einwandern in den Straßenraum, so dass keine zusätzlichen Schutzeinrichtungen erforderlich sind.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind so angelegt und ausgerichtet, dass im räumlichen Zusammenhang zu den betroffenen Strukturen ein bestmöglicher funktionaler Ausgleich erreicht wird. Dies gilt auch für Amphibien, deren Ansprüche insbesondere mit den Maßnahmen 6.1 A und 7.1 A FCS berücksichtigt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Vorhabensträger an. Teichmolch, Erdkröte und Grasfrosch werden im Anhang IV zur FFH-Richtlinie nicht genannt und unterliegen daher nicht den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

(4) Artengruppe der Tagfalter

Im faunistischen Fachbeitrag wird festgestellt, dass sowohl der Braunfleckige als auch der Kleine Perlmutterfalter und der Mauerfuchs nachgewiesen wurde. Letztere beide Arten werden als in Hamburg vom Aussterben bedroht beschrieben. Gleichzeitig sind alle heimischen Arten der Perlmuttfalter durch § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG i.V.m. § 1 S. 1 BArtSchV besonders geschützt. Dies würdigt die artenschutzrechtliche Untersuchung nicht hinreichend, wenn dort lediglich auf nach der FFH-Richtlinie geschützte Tagfalterarten abgestellt wird (vgl. insoweit Vorhabensunterlage Nr. 12.3, Ziffer 6.8.1). Schließlich muss auch die im faunistischen Fachbeitrag gemachte Konfliktanalyse erkennen, dass durch den Betrieb der Straße die Tötung von Individuen droht, Lebensraum verloren geht und ein Ausweichen nur in Ausnahmefällen möglich ist (vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.3, Ziffer 6.8.3). Speziell für Perlmutterfalter wird dort - ohne die entsprechend notwendigen Schlüsse zu ziehen - erkannt, dass diese an gewisse Pflanzengesellschaften gebunden sind, die sich durch das Vorhaben verändern und so die Lebensbedingungen dieser Arten stark verschlechtern.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Untersuchung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands orientieren sich streng an den gesetzlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs.5 BNatSchG.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 für europäische Vogelarten und für die im Anhang IV unter Buchstabe a der Richtlinie 92/43 EWG aufgeführten Tierarten. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 vor.

Insofern greifen die Einwende bezüglich der nicht in Anhang IV der FFH-RL gelisteten Amphibien, Heuschrecken, Tagfalter, Reptilien usw. in Leere: Die Untersuchung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sind nicht fehlerhaft.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Vorhabensträger an. Weder Mauerfuchs noch Perlmuttfalter werden im Anhang IV zur FFH-Richtlinie genannt. Sie unterliegen daher nicht den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

(5) Artengruppe der Hautflügler

Der Widerspruch zwischen artenschutzrechtlichem Untersuchungsumfang und den im faunistischen Fachbeitrag getroffenen eigenen Feststellungen setzt sich auch für die Artengruppe der Hautflügler fort. So wird im faunistischen Fachbeitrag explizit hervorgehoben:

"Besonders bemerkenswert ist der Nachweis der Wollbienenart Anthidium nanum (Syn. A. scapulare, A. lituratum). Die Art gilt bundesweit als selten und gefährdet."

Sowie:

"Besonders hervorzuheben sind auch die Nachweise der Mauerbiene Osmia spinulosa und der Maskenbiene Hylaeus cornutus."

Sowohl die Woll- als auch die Mauer- und die Maskenbiene stehen als Wildbienenart unter dem besonderen Schutz des § 1 S. 1 BArtSchV. Unter derartigen Eindrücken ist nicht nachzuvollziehen, wie die artenschutzrechtliche Prüfung eingangs zu dem Ergebnis kommt, "von diesen Artengruppen [der Hautflügler] kommen jedoch keine artenschutzrechtlich relevanten Arten im Eingriffs und Wirkraum des Vorhabens vor". Vielmehr stellt der faunistische Fachbeitrag explizit fest, dass es zu Konflikten durch die Tötung von Individuen während des Betriebs der Straße sowie zu Lebensraumverlusten kommt (Vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.3, Ziffer 6.9.3).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Untersuchung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands orientiert sich streng an den gesetzlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG. Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 für europäische Vogelarten und für die im Anhang IV unter Buchstabe a der Richtlinie 92/43 EWG aufgeführten Tierarten. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 vor. Insofern greifen die Einwände bezüglich der nicht in Anhang IV der FFH-RL gelisteten Amphibien, Heuschrecken, Tagfalter Reptilien usw. ins Leere. Die Untersuchung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sind nicht fehlerhaft.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Vorhabensträger an. Bienen werden im Anhang IV zur FFH-Richtlinie nicht genannt. Sie unterliegen daher nicht den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG.

(6) Falsche Bewertung hinsichtlich streng geschützter Arten

Selbst im Hinblick auf europäisch geschützte Arten stellt sich die Bewertung der Lebensraum- und Lebensstättenverluste als unzureichend und nicht europarechtskonform dar.

So wird zwar sowohl in der faunistischen Untersuchung als auch noch in der artenschutzrechtlichen Prüfung erkannt, dass beispielsweise die im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Libellenart der Grünen Mosaikjungfer wegen ihrer Nennung in Anhang IV der FFH-Richtlinie wie auch die Vogelart des Eisvogels wegen ihrer Nennung im Anhang der Vogelschutz-Richtlinie auch im Rahmen des § 44 Abs. 1-3, Abs. 5 S. 2 BNatSchG beachtlich sind. Die sodann in der artenschutzrechtlichen Prüfung erfolgende Bewertung, beide Arten seien jedoch nicht potentiell durch das Vorhaben betroffen, ist weder hinreichend noch europarechtskonform belegt.

Im Hinblick auf die Grüne Mosaikjungfer wird nämlich ausgeführt, dass diese nicht von der Verlegung betroffen sei, da der Kuckucksteich 150 Meter von der Straße entfernt liege und auch kein erhöhtes Tötungsrisiko durch den Straßenverkehr bestehe, da der Teich von der Wilhelmsburger Reichsstraße durch eine 4,5 Meter hohe Lärmschutzwand getrennt werde (vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.4, Ziffer 5.2, S. 15). Diese vereinfachte Bewertung widerspricht der Darstellung im faunistischen Gutachten (Vorhabensunterlage Nr. 12.3, Ziffer 6.6.3, S. 85), denn dort wird durchaus ein Tötungsrisiko durch Bau- und Betrieb sowie ein Lebensraumverlust aufgezeigt. Gravierender noch ist aber, dass hier - genau wie schon an anderer Stelle - mit der noch nicht existierenden und insgesamt planungsrechtlich als problematisch erachteten Lärmschutzwand eine Maßnahme ohne nähere Ausführungen in der Bewertung berücksichtigt wird, welche als solche nicht berücksichtigt werden darf oder zumindest als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme hätte diskutiert werden müssen.

Im Hinblick auf den Eisvogel zeigt sich die Bewertung ähnlich verkürzt. In der artenschutzrechtlichen Untersuchung wird lapidar festgestellt, dass diese Art wegen der über der Effektdistanz liegenden Entfernung von 400 Metern zum Eingriffsort nicht betroffen sei (Vorhabensunterlage Nr. 12.4, Ziffer 5.2, S. 21). Hierzu wird in der Umweltverträglichkeitsstudie allerdings ausgeführt, dass die Flächen zwischen Hafenbahn und südlicher Wilhelmsburger Wettern sowie der Komplex aus Röhrichten und Hochstaudenfluren im Süden des Wilhelmsburger Parks eine mittlere Bedeutung als Brutgebiet hätten (vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.1, S. 73). Um die Betroffenheit zu verneinen sind daher Ausführungen erforderlich, die über ein bloßes Abstellen auf die reine Effektdistanz hinausgehen. Außerdem wird auch hier offensichtlich wieder mit der Lärmschutzwand eine Baumaßnahme bei der Bewertung berücksichtigt, welche noch gar nicht existiert.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die artenschutzrechtliche Konfliktanalyse bezieht sich ausschließlich auf den Ist-Bestand und berücksichtigt keine künftigen Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Effektdistanz bezieht sich grundsätzlich auf die empfindlichste Lebensphase, i.d.R. also die Partnerfindung und das Brutgeschehen. Der Eisvogel ist nicht lärmempfindlich, seine Kommunikation erfolgt über laute Rufe und insbesondere durch optische Signale (s. GARNIEL et al 2007). Die Kommunikation zwischen Jungtieren und dem Altvogel erfolgt in einer Brutröhre, also abgeschirmt vom Umgebungslärm. Die Nahrungsortung erfolgt ausschließlich optisch. Die Nahrungssuche wird auch innerhalb der Effektdistanz nicht eingeschränkt. Das aktuelle Vorkommen befindet sich im Calla-Brack weit jenseits der Effektdistanz.

Die Aussage, dass die Flächen zwischen der Hafenbahn und südlich Wilhelmsburger Wettern sowie der Komplex aus Röhrichten und Hochstaudenfluren im Süden des Wilhelmsburger Parks eine mittlere Bedeutung für das Brutvorkommen haben, bezieht sich auf die Arten die diese Biotopstruktur vornehmlich nutzen wie beispielsweise Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und Kuckuck.

Die Lärmschutzwand besitzt keine Relevanz für die Eignung des Raums für den Eisvogel. Sie geht auch nicht in die Konfliktbewertung für diese Art ein.

Ergänzend haben die Vorhabensträger mit E-Mail vom 07.05.2012 ausgeführt:

Wie im Artenschutzbeitrag dargestellt ist die Grüne Mosaikjungfer durch die Verlegung der B4/75 nicht betroffen. Der hier seitens des Einwenders aus dem Faunagutachten (Unterlage 12.3, S. 85) zitierte Lebensraumverlust für Libellen bezieht sich auf zwei kleine Gewässer im Trassenbereich der zu verlegenden B4/75, an denen jedoch nicht die artenschutzrechtlich relevante Grüne Mosaikjungfer vorkommt. Da die Trasse nicht in der Nähe des aquatischen Lebensraumes (Kuckucksteich) verläuft sind allenfalls unvorhersehbare und damit unvermeidbare Tötungen zu erwarten, die das allgemeine Lebensrisiko nicht überschreiten und somit nicht zu einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko führen. Hierzu trägt auch aber nicht maßgeblich die Lärmschutzwand bei, die entgegen der Ausführungen des Rechtsanwalts (...) hier bereits existent ist. Zudem liegt die jetzige Wilhelmsburger Reichstraße deutlich näher an dem Fundort der Grünen Mosaikjungfer, so dass in Zukunft das Restrisiko der unvorhersehbaren Tötung weiter abnimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Da die Lärmschutzwand Bestandteil des Vorhabens ist und insbesondere nicht aus Gründen des Arten- sondern des notwendigen Lärmschutzes vorgesehen ist, sind ihre Auswirkungen im Hinblick auf den Artenschutz in positiver wie negativer Hinsicht zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anhaltspunkt dafür, dass positive Auswirkungen von Lärmschutzwänden schon vor deren Errichtung angenommen werden. Die Lärmschutzwände mindern vielmehr das betriebsbedingte Kollisionsrisiko und schirmen vor betriebsbedingten Licht- und Lärmeinwirkungen sowie Sichtbeziehungen ab.

Zuletzt sind in diesem Sinne auch die Begründungen der artenschutzrechtlichen Untersuchung im Hinblick auf die streng geschützte Art der Zierlichen Tellerschnecke unzureichend.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Hinsichtlich der Zierlichen Tellerschnecke sind die neuesten Veröffentlichungen der Spezialisten für diese Artengruppe berücksichtigt worden (Gloer & Dierking 2010). Gemäß dieser Literatur sind stabile Bestände nur in Beetgräben in den Kirchwerder Wiesen zu erwarten. Vergleichbare Verhältnisse liegen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Vereinzelt vorkommende Verschleppungen bilden keine stabilen Populationen aus. Aus diesen Gründen ergeben sich keine Anhaltspunkte, von einem artenschutzrechtlich relevanten Bestand im Bereich der Planung auszugehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Darüber hinaus erfassen aber auch die in den weiteren Fachbeiträgen dargestellten Untersuchungen bei weitem nicht alle relevanten Biotoptypen und Arten.

Damit ist die Prüfung, welche Arten überhaupt anhand des individuenbezogenen Verbotes nach § 44 Abs. 1, 5 BNatSchG zu messen sind, insgesamt als defizitär zu rügen.

Stellungnahme der Vorhabensträgerin

Neben den konkreten Untersuchungen, die im Rahmen dieser Planung gemacht wurden, wurden ergänzende Datenabfragen bei den Fachbehörden durchgeführt und alle verfügbaren Daten ausgewertet. In Kap. 5.2 des Fachbeitrags Artenschutz wurde darüber hinaus im Rahmen einer Relevanzprüfung dargelegt, welche weiteren, nicht untersuchten Arten im Gebiet vorkommen könnten bzw. aus welchen Gründen andere artenschutzrechtliche Arten hier nicht zu erwarten sind.

Somit kann das Vorkommen weiterer, nicht behandelter Arten des Anhangs IV der FFH-RL ausgeschlossen werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

bb. Fehlerhafte Auslegung und Anwendung des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG

Auch über den unzureichenden Ermittlungsumfang hinaus zeigt sich die durchgeführte Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gerade für Arten bzw. deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten, für welche keine Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden, als fehlerhaft.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände wurde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben durchgeführt.

(1) Brutplätze von Nachtigall und Haussperling

Für die Nachtigall geht die artenschutzrechtliche Untersuchung davon aus, dass es zu der Zerstörung eines Brutplatzes im Bereich des Baufeldes an der Anschlussstelle Kornweide kommt, für den Haussperling wird der Verlust von 4 Brutplätzen in der Kleingartenanlage am Ernst-August-Kanal herausgestellt (vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.4, Ziffer 6.1.3, Seite 26).

Hinsichtlich der Nachtigall ist die Bewertung zu rügen, dass aufgrund des kleinflächigen Habitatverlustes davon ausgegangen wird, die Art finde in angrenzenden Flächen einen geeigneten Brutplatz. Dieser Bewertung liegt offensichtlich nur die Berücksichtigung des unmittelbar betroffenen Brutplatzes zugrunde. Der eingehendere Untersuchungsbogen (Anhang der Vorhabensunterlage Nr. 12.4, S. 64f.) zeigt aber auf, dass neben der einen unmittelbar betroffenen Fortpflanzungsstätte 7 weitere innerhalb der Effektdistanz von 80 - 200 Metern liegen. Dem Vortrag, dass wegen der Vorbelastung keine Störung der lokalen Population anzunehmen sei, kann nicht gefolgt werden. Die Darstellung der Verbreitung geht nämlich grundlegend von einem Bestandsrückgang für das Gebiet Hamburg und Umland aus. Wenn nun im Untersuchungsgebiet 13 Reviere nachgewiesen wurden, von denen allei-

ne 8 innerhalb der Effektdistanz des leicht lärmempfindlichen Brüters liegen, besteht durchaus Gefahr, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang wegen der Verletzung von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht mehr erfüllt wird. Für die baubedingten Störungen nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden im Übrigen erneut unzulässiger Weise prognostizierte Effekte der nicht existierenden Lärmschutzwand berücksichtigt.

Hinsichtlich des Haussperlings wird in der artenschutzrechtlichen Untersuchung unter Verweis auf die Anpassungsfähigkeit trotz des Verlusts von 4 Brutplätzen eine Ausgleichsmaßnahme nicht für erforderlich erachtet. Was die Zerstörung von Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG angeht, ist auch hier im Rahmen der Bewertung, ob sich ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten ändert, nicht berücksichtigt, dass in den letzten Jahrzehnten die Population bereits um 50 % zurückgegangen ist, weshalb der Verlust von mind. 4 Brutplätzen als erheblich für die ökologische Funktion zu bewerten ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Nachtigall nutzt zur Brutzeit extrem kleine Reviere (oft < 0,2 ha). Das betroffene Revier liegt in der Vorbelastungszone der aktuellen Wilhelmsburger Reichsstraße. Im Umfeld finden sich eine Vielzahl von Strukturen, die zurzeit nicht von der Nachtigall besetzt sind. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass das betroffene Brutpaar seinen Brutplatz nach Baubeginn im räumlichen Umfeld anlegen wird. Zudem ist zu berücksichtigen, dass durch die Verlagerung des Verkehrs auf die neue Trasse die Störung der Nachtigallvorkommen im Wilhelmsburger Park abnimmt, der bereits eine größere Anzahl an Brutpaaren beherbergt. Damit verbessert sich die Habitatqualität dieser bereits teilweise besiedelten Fläche deutlich.

Den 7 Brutpaaren der Nachtigall, deren aktuellen Brutplätze künftig in der Effektdistanz der verlegten Reichsstraße steht eine höhere Anzahl an aktuellen Brutplätzen dieser Art (8) entgegen, die aktuell innerhalb der Effektdistanz der heutigen Wilhelmsburger Reichsstraße liegen und die durch die Verkehrsverlagerung und den Rückbau deutlich entlastet werden. Zusätzlich ist die künftige Abschirmung durch die Lärmschutzwand zu berücksichtigen, so dass eine erhebliche Störung ausgeschlossen werden kann.

Bei der Bewertung, ob die ökologischen Funktion einer Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt, spielt die allgemeine Entwicklungstendenz einer Vogelart in Hamburg (hier der Haussperling) keine Rolle: es kommt alleine auf die Habitatausstattung und damit die Möglichkeit an, im Umfeld des Eingriffs neue Nistplätze anzulegen und Nahrungsflächen zu finden. Dass diese Möglichkeit besteht, bezweifelt anscheinend nicht einmal der Einwender, zumindest stellt er es nicht in Frage. Hierfür spricht auch, dass der Haussperling in Kolonien brüten kann, also nicht auf eigene Reviere angewiesen ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Einwender bezweifelt, dass im Hinblick auf Nachtigall und Haussperling trotz der Zerstörung von Brutplätzen „die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird". In diesem Fall läge ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vor.

Bei der Nachtigall ist ein Brutplatz betroffen. Die vom Einwender genannten weiteren 7 Brutplätze innerhalb der Effektdistanz werden nicht „entnommen, beschädigt oder zerstört" im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Daher prüft die Planfeststellungsbehörde, ob die Funktion des einen zerstörten Brutplatzes im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt werden kann. Das ist aus den von den Vorhabensträgern angeführten Gründen der Fall. Wenn die Population in der Umgebung aus anderen Gründen abnimmt und auch schon mit dem Brutplatz in alter Lage abgenommen hat, so ist dies ein Risiko, dass offensichtlich von der Lage dieses einen Brutplatzes und seiner ökologischen Funktion unabhängig ist. Die Erfüllung der ökologischen Funktion dieses Brutplatzes ist also nicht gleichzusetzen mit der Anforderung, dass Populationen nicht abnehmen.

Gleiches gilt für die Zerstörung von vier Brutplätzen des Haussperlings.

Da die Lärmschutzwand Bestandteil des Vorhabens ist und insbesondere nicht aus Gründen des Arten- sondern des notwendigen Lärmschutzes vorgesehen ist, sind ihre Auswirkungen im Hinblick auf den Artenschutz in positiver wie negativer Hinsicht zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde teilt daher die Einschätzung der Vorhabensträger, dass die Lärmschutzwände das betriebsbedingte Kollisionsrisiko mindern werden. Im Unterschied zum Einwender kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass die Vorhabensträger positive Effekte der Lärmschutzwand schon für die Bauzeit angenommen hätten. Für die Bauzeit sind vielmehr Bauzeitenregelungen vorgesehen. Die Formulierung auf S. 66 im Anhang des Artenschutzbeitrags: „Aufgrund dieser Abschirmung, der Entfernung zum Eingriff von mindestens 80 m sowie die beiderseits der Trasse errichteten Lärmschutzwände können zusätzliche Störungen während der Bauzeit und des Betriebs ausgeschlossen werden." mag insofern grammatikalisch missverständlich sein, lässt aber auch nicht erkennen, dass die Vorhabensträger von einer Schutzwirkung der Lärmschutzwände schon in der Bauzeit ausgehen.

(2) Europarechtswidrigkeit des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG

Darüber hinaus ist schon die Freistellungsregelung des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG selbst nicht mit den Anforderungen des europäischen Artenschutzrechtes, namentlich u.a. mit Art. 12 Abs. 1 lit. a), c), d) FFH-RL sowie Art. 5 lit. a), b), c) VRL, vereinbar. Denn auf Ebene des europäischen Artenschutzes findet sich die Unterscheidung zwischen individuenbezogenen und populationsbezogenen (funktionsbezogenen) Verbotstatbeständen (vgl. exemplarisch Möckel, ZUR 2008, S. 57, 60). Soweit diese Differenzierung von der Normierung der Verbotstatbestände in § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG noch beachtet wird, findet jedenfalls durch die Freistellungsregelung des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG wegen der Formulierung „und im Hinblick auf damit unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nummer 1" eine europarechtswidrige Vermengung der beiden Ansätze statt. Hierdurch wird also – wie auch das BVerwG in seiner Begründung der „A44-Entscheidung" erkennt (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 39/07, NVwZ 2010, S. 44, 51, Rn. 67) – der funktionsbezogene Ansatz des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG auf die anderen Verbotstatbestände übertragen. Diese Übertragung widerspricht aber dem eindeutigen Wortlaut der individuenbezogenen europäischen Artenschutzverbote – so spricht Art. 12 Abs. 1 lit. a) und c) FFH-RL von Exemplaren bzw. Eiern (vgl. Möckel,

a.a.O., S. 62). Desgleichen wird hierdurch eine Befreiung von den zur Umsetzung des Art. 5 lit. a) VRL bestimmten Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt. Diese Übertragung entspricht auch nicht der Rechtsprechung des EuGH zum Schutze einzelner Exemplare z.B. beim Tötungsverbot (etwa EuGH, Rs. C-221/04 (Fischotter), Slg. 2006, I S. 4515 Rn. 48). Genauso wenig vermag in dieser Form das Guidance Document der Europäischen Kommission eine Übertragung rechtfertigen. Denn diesbezüglich hat die Kommission mit Nachdruck betont, dass CEF-Maßnahmen nicht von der Beachtung des individuenbezogenen Tötungsverbotes entbinden. Abgesehen davon, dass die Kommission, selbst wenn ihrer Stimme ein gewisses Gewicht zukommen mag, zur letztverbindlichen Interpretation der Richtlinie nicht berufen ist, hat sie in ihrem Leitfaden lediglich einen Vorschlag unterbreitet, der sich – wie bereits gezeigt – alleine auf die Interpretation der Bestimmung von Art. 12 lit. d) FFH-RL bezieht. Im Übrigen hat sie keinen Zweifel daran gelassen, dass alleine Art. 16 Abs. 1 FFH-RL anzuwenden ist, wenn eine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte durch ein Projekt oder eine Tätigkeit beschädigt oder zerstört wird (Gellermann, NuR 2009, S. 85, 89, m.w.N. in Fn. 28).

Insofern sind diesbezüglich auch die Aussagen der „A44-Entscheidung" des BVerwG wenig hilfreich, wenn dieses an der bereits in der zur „Nordumgehung Bad Oeynhausen" vertretenen (vgl. die Kritik hierzu bei Gellermann, NuR 2009, S. 85, 87) – und dort letztendlich alleine auf die Gesetzesbegründung gestützten – Auffassung festhalten will und feststellt, dass „die Neufassung des Beschädigungs- und Zerstörungsverbotes jedenfalls in wesentlichen Anwendungsbereichen mit Gemeinschaftsrecht im Einklang steht" (BVerwG, a.a.O., S. 51 Rn. 68). Spannend ist bereits die Abgrenzung des wesentlichen Anwendungsbereichs. Während das BVerwG in seiner Begründung bei der Bezugnahme auf den Leitfaden der Kommission jedenfalls nicht auf die Unterscheidung der einzelnen Verbotstypen eingeht (BVerwG, a.a.O., Rn. 69), genügt auch die dem Wortlaut und Systematik von § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nicht gerecht werdende Hereininterpretation individuenbezogener Aspekte in den populationsbezogen ausgestalteten Gesetzeswortlaut (BVerwG, a.a.O., Rn. 67) nicht den Vorgaben des europäischen Artenschutzes. Denn der dem Wortlaut des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nach funktionale Schutzansatz genügt allenfalls dem Verbotstatbestand des Art. 12 Abs. 1 lit. d) FFH-RL (so auch Lau/Steeck, NuR 2008, S. 386, 394). Und letztendlich erkennt auch das BVerwG in der Entscheidung an, dass die deutsche Umsetzung formal von den europarechtlichen Vorgaben abweicht (BVerwG, a.a.O., Rn. 70); genau dieses formale Abweichen und die damit einhergehende Erstreckung der durch § 44 Abs. 5 S. 2 (und S. 3) eingeführten Kriterien auf die verschiedenen Verbotstatbestände werden vorliegend gerügt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bezüglich der vermeintlichen Europarechtswidrigkeit des § 44 Abs. 5 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz verweist die Anwaltskanzlei selbst auf das Urteil des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18. März 2009 (Az.: 9 A 40.07) in Sachen „A 44 Ratingen – Velbert. Der 9. Senat hat sich in seiner Entscheidung nochmals mit der Frage auseinandergesetzt, ob die „Freistellungsregelung" des seinerzeitigen § 42 Abs. 5 Satz 2 Bundesnaturschutzgesetz (jetzt: § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG) mit dem Gemeinschaftsrecht im Einklang steht. Er hat dies unter Hinweis auf den im Urteil zitierten Leitfaden der Kommission bejaht, „jedenfalls in wesentlichen Anwendungsbereichen" (siehe hierzu auch Storost, Artenschutz in der Planfeststellung, DVBl 2010, Seite 737, 742).

Entsprechendes gilt auch hinsichtlich der geltend gemachten Europarechtswidrigkeit des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen). Der 9. Senat hat diesbezüglich unter Ziffer 3 b) der Urteilsgründe judiziert, dass auch zur Erreichung des Schutzzieles „Funktionserhalt" die Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen gemeinschaftsrechtskonform sei, weil solche Maßnahmen nicht weniger als Vermeidungsmaßnahmen die ununterbrochene Funktionserfüllung gewährleisten müssten und sich damit in der Terminologie der Kommission gleichfalls als funktionserhaltende Maßnahmen darstellten."

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die vom Einwender aufgeworfene Frage wäre nur entscheidungserheblich, wenn sich die artenschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens gerade auf die vom Einwender behauptete Europarechtswidrigkeit des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG stützen würde. Das wäre nur der Fall wenn

durch Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch

gegen Tötungsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verstoßen würde und

diese Tötungen aus Gründen eines funktionserhaltenden Ansatzes für unerheblich gehalten würden.

Das ist aber hier nicht der Fall, weil aus nachstehenden Gründen nicht gegen Tötungsverbote verstoßen wird.

Das Risiko von Tötungen durch die Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird von den Vorhabensträgern für mehrere Arten gesehen. Deshalb sollen Tötungen durch gezielte Maßnahmen vermieden werden. Es ist vorgesehen, das Baufeld vor dem Besetzen des Aufzuchtorts oder nach dem Verlassen zu räumen. Auch bei den ungefährdeten Vogelarten ließen sich durch eine Einschränkung des Zeitraums der Baufeldräumung systematische baubedingte Individuenverluste und damit eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos vermeiden.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht die Vermeidungsmaßnahme 1.1V: „Bauzeitenbeschränkung und Vergrämungsmaßnahmen" vor. Dadurch ist gewährleistet, dass die Fortpflanzungs- und Ruhestätten nur dann entnommen, beschädigt oder zerstört werden, wenn sie unbelegt sind. Individuen der entsprechenden Art werden dann nicht getötet. Ein Verstoß gegen Tötungsverbote ist daher nicht zu erwarten. Diese Vermeidungsmaßnahme ist keine „vorgezogene Ausgleichsmaßnahme" im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG, denn sie dient nicht dazu, im Interesse einer fortdauernden ökologischen Funktionsfähigkeit einen vorweggenommenen Ausgleich für Tötungen zu schaffen. Sie soll diese Tötungen vielmehr vermeiden.

Dementsprechend kommt § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG hier nicht mit seinem angeblich europarechtswidrigen Inhalt zur Anwendung. Deshalb kommt es hierauf in diesem Fall nicht an.

cc. Fehlerhafte Auslegung und Anwendung des § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG

Fehlerhaft ist trotz entsprechender Ausgleichsmaßnahmen auch die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für Arten bzw. deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten, für welche vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S.d. § 44 Abs. 5 S. 3 vorgesehenen sind.

- Baubedingte Tötungen und Störungen aller im Bereich des Baufeldes vorkommenden Vogelarten

Hinsichtlich des Verstoßes gegen die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG durch baubedingte Maßnahmen ist ein pauschale Rechtfertigung der möglichen Zerstörung von Eiern oder Jungvögeln durch Verweis auf die Baufeldräumung zwischen dem 1.3. und dem 31.8. als Maßnahme 1.1 V im Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht ausreichend. Auch die in den Artenschutzformblättern dargestellten konkreten Zeiten für einzelne Arten werden den klimawandelbedingten Verschiebungen der Brutzeiten nicht gerecht.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Zeitraum für die Einschränkung der Baufeldräumung vom 1.3. bis 31.08. umfasst für alle im Bereich des Eingriffs vorkommenden Arten den gesamten Brut- und Aufzuchtzeitraum und ist damit hinreichend. Der Artenschutz bezieht sich auf den Bestand zum Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Umsetzung und kann deswegen nicht künftige klimawandelbedingte Verschiebungen der Brutzeiten berücksichtigen, zumal dies fachlich falsch wäre.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Innerhalb der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses ist eine klimawandelbedingte Verschiebung der Brutzeiten jedenfalls nicht in einem Ausmaß zu erwarten oder gar prognostizierbar, das Zweifel an der Tauglichkeit der Maßnahme 1.1V rechtfertigen würde.

Die vom Einwender benannten Vermeidungsmaßnahme sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen" im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG, denn sie dienen nicht dazu, im Interesse einer fortdauernden ökologischen Funktionsfähigkeit einen vorweggenommenen Ausgleich für Tötungen zu schaffen. Sie vermeiden diese Tötungen vielmehr.

- Brutplätze von Gartenrotschwanz und Grauschnäpper

Was die Untersuchung des Gartenrotschwanzes und des Grauschnäppers angeht, ist zu rügen, dass vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht ausreichen, um die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten zu sichern.

Hinsichtlich des Gartenrotschwanzes wird in der artenschutzrechtlichen Untersuchung festgestellt, dass 2 Brutplätze im Bereich des Ernst-August-Kanals verloren gehen. Auch hier stellt der Bericht fest, dass der Bestand in Hamburg in den letzten Jahrzehnten deutlich zurückgegangen ist. Alleine von den 14 im Untersuchungsgebiet festgestellten Revieren des Zugvogels liegen 5 Reviere innerhalb der Effektdistanz von 100 Metern. Unter Berücksichtigung, dass der Halbhöhlenbrüter nicht so flexibel bei der Auswahl der Nistplätze wie etwa ein Bodenbrüter ist, und nicht davon ausgegangen werden kann, dass alle bereitgestellten

Bruthilfen auch aufgefunden und unmittelbar angenommen werden, ist die Zahl der bereitgestellten 4 Brutkästen als gering zu rügen.

Gleiches gilt für die bereitgestellten Bruthilfen für den Grauschnäpper, gehen doch laut Aussage der artenschutzrechtlichen Untersuchung ebenfalls 2 Brutplätze im Bereich des Ernst-August-Kanals sowie ein Revier im Bereich der Kornweide verloren.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Gartenrotschwanz und Grauschnäpper sind in der Wahl des Nistplatzes relativ flexibel: Sie siedeln auch in bzw. an Gebäuden und nehmen neue Bruthilfen (selbst Meisenkästen) rasch an. Im Umfeld des Vorhabens gibt es für Halbhöhlen- und Nischenbrüter aufgrund der älteren Bausubstanz und des relativ großen Gehölzreichtums eine Vielzahl von Nistmöglichkeiten. Da die Nahrungsreviere im Umfeld der Vorkommen weitgehend erhalten bleiben und ein Teil Ihrer Lebensräume durch die Verlagerung des Verkehrs entlastet werden, ist davon auszugehen, dass die betroffenen Brutpaare entweder in ihnen bereits bekannte Quartiermöglichkeiten ausweichen oder die neuen Bruthilfen annehmen. Zudem ist vorgesehen nicht nur 4 sondern 8 Bruthilfen für den Gartenrotschwanz und 6 für den Grauschnäpper in geeigneter Entfernung zur Trasse zur Verfügung zu stellen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

- Höhlenbrüter und insbesondere Fledermäuse

Hinsichtlich der verschiedenen Fledermausarten wird in der artenschutzrechtlichen Untersuchung davon ausgegangen, dass eine Tötung durchziehender und vagabundierender Arten in nicht regelmäßig genutzten Sommerquartieren nicht ausgeschlossen ist. Dies betrifft den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme werden die Kontrolle und der Versatz gemäß Maßnahme 1.4 **V** im Landschaftsplanerischen Begleitplan vor Durchführung der Maßnahmen angeordnet.

Für alle im Gebiet vorkommenden Arten wird lediglich festgestellt, es gäbe im vom Vorhaben betroffenen Gebiet keine geeigneten Tagesverstecke. Allerdings wurden bereits im Rahmen der Höhlenbaumerfassung 2009 im Bereich des geplanten Trassenverlaufs an drei Bäumen Höhlen bzw. Spalten mit potentieller Eignung als Tagesverstecke für Fledermäuse gefunden. Diese sind nunmehr ohne entsprechende Absprache im Zuge des Baus der Lärmschutzwand am igs-Gelände gefällt worden. Insofern ist zu rügen, dass ursprünglich im betroffenen Bereich durchaus Ruhestätten i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG existierten, die hier allein wegen des zeitlich engen und projektbedingten Zusammenhangs zu berücksichtigen sind. Eine Störung ist demnach schon eingetreten, ohne dass eine vorherige Maßnahme i.S.d. § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG durchgeführt worden wäre oder nunmehr noch erfolgversprechend durchgeführt werden könnte. Damit solch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen überhaupt berücksichtigt werden könnte, ist nämlich auch nach der Rechtsprechung des BVerwG zumindest erforderlich, dass eine ununterbrochene Funktionserfüllung gewährleistet ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 39/07, NVwZ 2010, S. 44, 51, Rn. 70)

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Artenschutz bezieht sich auf die Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf den Ist-Zustand zum Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Umsetzung. Eingriffe aus

der Vergangenheit sind nicht Gegenstand des Artenschutzfachbeitrags. Bäume, die bereits im Rahmen anderer Vorhaben (Lärmschutz IGA-Gelände) gefällt worden sind, können insofern auch nicht (mehr) berücksichtigt werden, da das Vorhaben Verlegung Wilhelmsburger Reichstraße nicht Grund für das Entfernen dieser Bäume ist.

Im Gegensatz zur FFH-VP gibt es im Artenschutz keine gesetzlichen Vorgaben, Kumulationswirkungen mit anderen, bereits durchgeführten Plänen und Projekten zu berücksichtigen. Solche bereits eingesetzten negativen Auswirkungen finden ihren Ausdruck in der Bewertung des Erhaltungszustands der lokalen Population, besitzen aber keine Relevanz für die Bewertung des hier zu prüfenden Vorhabens auf das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Entgegen der Auffassung des Einwenders handelt es sich bei der vorgesehenen Kontrolle potenzieller Fledermausquartiere (Maßnahme Nr.: 1.4 V) nicht um eine „vorgezogene Ausgleichsmaßnahme" im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG, sondern um eine Vermeidungsmaßnahme im Sinne von § 15 BNatSchG.

- Europarechtswidrigkeit des § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG

Über die obige europarechtsbezogene Darstellung hinaus ist die durch Satz 3 der Regelung eingeführte Konzeption der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen als europarechtswidrig zu rügen.

Bereits auf Tatbestandsebene ist fraglich, ob sich Störungen überhaupt durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ausgleichen bzw. wie sich diese, ohne selber eine Störung zu verursachen, durchführen lassen. Ferner lässt sich die Konzeption der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme auch nicht mit dem sog. Guidance Document der Europäischen Kommission begründen (Europäische Kommission, Guidance Document on the strict protection of animal species of Community interest under Habitats Directive 92/43/EEC, Final-Version, Februar 2007). Denn dieses schlägt – ohne den Begriff der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme überhaupt zu verwenden - nicht pauschal Maßnahmen vorbeugender Art vor. Einzig im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird auf vorbeugende Maßnahmen Bezug genommen (vgl. insbesondere Ziffer II.3.4.d Rn. 72f. des Leitfadens, gerade im Vergleich zu den unter Ziffer II.3.1 bis II.3.3 erfolgten Darstellungen der Verbote nach Art. 12 Abs. 1 lit. a) bis c) FFH-RL). Damit bezieht sich die Darstellung aber ausdrücklich nur auf Maßnahmen i.S.d. § 12 Abs. 1 lit. d) FFH-RL. Insbesondere für das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verankerte, u.a. Art. 12 Abs. 1 lit. a) FFH-RL umsetzende Störungsverbot sind demnach auch unter Berücksichtigung des Guidance Documents der Europäischen Kommission keine vorbeugenden Ausgleichsmaßnahmen zulässig (vgl. auch Möckel, ZUR 2008, S. 57, 62, m.w.N. in Fn. 59; Dolde, NVwZ 2008, S. 121, 123 f., m.w.N. in Fn. 40). Dies widerspräche im Übrigen den insofern eindeutig formulierten Verboten des Art. 12 Abs. 1 lit. a) bis c) FFH-RL bzw. den entsprechenden Regelungen der Vogelschutz-Richtlinie. Die pauschale Konzeption von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG ist demnach europarechtswidrig.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bezüglich der vermeintlichen Europarechtswidrigkeit des § 44 Abs. 5 Satz 3 Bundesnaturschutzgesetz ist auf das Urteil des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18. März 2009 (Az. 9 A 40.07) in Sachen A 44 Ratingen-Velbert zu verweisen. Der Senat hat sich in dieser Entscheidung nochmals mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Neufassung des Beschädigungs- und Zerstörungsverbotes mit dem Europäischen Gemeinschaftsrecht in Einklang steht. Das Bundesverwaltungsgericht hat dies unter Ziffer 3 b der Urteilsgründe bejaht. In diesem Zusammenhang hat das Bundesverwaltungsgericht judiziert, auch die Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen sei gemeinschaftsrechtskonform, weil solche Maßnahmen nicht weniger als Vermeidungsmaßnahmen die ununterbrochene Funktionserfüllung gewährleisten müssten und sich damit in der Terminologie der Kommission gleichfalls als funktionserhaltene Maßnahmen darstellen würden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde kann nicht erkennen, dass der Vorwurf der Europarechtswidrigkeit des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG hier entscheidungserheblich wäre. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG kommt hier nicht mit seinem behauptetem europarechtswidrigen Inhalt zur Anwendung.

Der Einwender hält vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne dieser Vorschrift für europarechtswidrig, wenn sie den Verstoß gegen individuenbezogene Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG heilen sollen. Das ist aber bei diesem Vorhaben nicht vorgesehen. Die Vermeidungsmaßnahme 1.1V ist keine „vorgezogene Ausgleichsmaßnahme“ im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG, denn sie dient nicht dazu, im Interesse einer fortdauernden ökologischen Funktionsfähigkeit einen vorweggenommenen Ausgleich für Tötungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu schaffen. Sie vermeidet diese Tötungen vielmehr. Gleiches gilt für die Kontrolle potenzieller Fledermausquartiere (Maßnahme 1.4V).

Die einzige vorgesehene vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG ist die Maßnahme 4.2 A_{CEF} „Nisthilfen für Höhlen- oder Halbhöhlenbrüter“. Diese Maßnahme bezieht sich aber nicht auf einen individuenbezogenen Verbotstatbestand, sondern auf den funktionsbezogenen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Solche vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind – auch nach der ausdrücklichen Einschätzung des Einwenders – europarechtlich jedenfalls zulässig.

dd. Fehlerhafte Auslegung und Anwendung des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG

Zuletzt hätten auch die Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG für die in Rede stehenden Arten des Feldschwirls, Kuckucks und Sumpfrohrsängers entgegen der zur Ausnahmeprüfung erfolgenden Darstellung (Vorhabensunterlage Nr. 12.5) nicht erteilt werden können.

Für alle drei Vogelarten, für die eine Ausnahme beantragt ist, gehen bau- und anlagenbedingt Fortpflanzungsstätten verloren. Gleichzeitig ist ein Ausweichen auf benachbarte Lebensräume nicht möglich, da keine strukturell geeigneten Habitate zur Verfügung stehen.

Wegen der im Rahmen der Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ebenfalls zu erfolgenden Prüfung des Vorliegens zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses wird auf die Rügen im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung bzw. Alternativenprüfung verwiesen. Zusammenfassend ist hier lediglich zu betonen, dass die Tatsachen für die Feststellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses fehlerhaft ermittelt und falsch abgewogen wurden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung Ziffer 4.3, S. 51 dieses Beschlusses und zur Alternativenprüfung, Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Untenstehend wird aufgezeigt, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Arten auch im Ausnahmefall verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands behindert ist.

(1) Europarechtlich gebotene Auslegung des § 45 Abs. 5 S. 1 Nr. 7 BNatSchG

Anmerkung der Planfeststellungsbehörde
Gemeint ist § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG

Die aufgezeigte Rechtswidrigkeit der deutschen Umsetzung des europäischen Artenschutzrechts insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis zwischen europäischen Vorgaben aus FFH- und Vogelschutz-Richtlinie und den Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG gilt entsprechend auch für die Ausnahmeregelung des § 45 Abs. 5 Nr. 7 BNatSchG. Hierbei ist vor allem für die Bewertung der Population im Verbreitungsgebiet zu beachten, dass der Artenschutz auf Europäischer Ebene Stärkung durch die Schlussanträge der Generalanwältin Juliane Kokott vom 20.01.2011 in der Rechtssache C-383-09 zum besonderen Artenschutzrecht erfahren hat. In diesem Verfahren spricht sich die Generalanwältin beim EuGH für eine an der Effektivität des besonderen Artenschutzrechts orientierte Auslegung des Art. 12 der FFH-RL aus. Sofern der EuGH diesem Schlussantrag folgt, ergibt sich hieraus ein Gegengewicht zu der zuletzt eher zurückhaltenden Handhabung in der deutschen Rechtsprechung. Die hohe Bedeutung des Schlussantrages betrifft vor allem den Begriff der geschützten Lebensstätten im Verhältnis zum Aktionsradius und zum Erhaltungszustand der betroffenen Art, die Erforderlichkeit einer effektiven Ausgestaltung der artenschutzrechtlichen Verbote, die in eine staatliche Verpflichtung zu proaktiven Maßnahmen und Geboten auch außerhalb von Natura-2000-Gebieten münden kann und eine Art Erfolgskontrolle der nationalen Bemühungen zum besonderen Artenschutzrecht mit einer auf ihr basierenden Auslegung des Art. 12 FFH-RL dahingehend, dass Art. 12 Abs. 1 Buchst. d kohärente und koordinierte vorbeugende Maßnahmen verlangt, die wirksam menschliches Verhalten unterbinden, das die ökologische Funktionalität der Lebensstätten beeinträchtigen oder ganz beseitigen könnte.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger sind davon überzeugt, dass der Nutzen der beiden Vorhaben das Integritätsinteresse von Feldschwirl, Kuckuck und Sumpfrohrsänger übersteigt, so dass unter Beachtung des auch im Europarecht geltenden Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit die Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Ziff. 5 Bundesnaturschutzgesetz erteilt werden kann.

Bezüglich der von der Kanzlei erwähnten Schlussanträge der Generalanwältin Kokott vom 20. Januar 2001 in der Rechtssache C-383-09 weisen die Vorhabensträger darauf hin, dass in dieser Sache inzwischen das Urteil ergangen ist (Urteil des EuGH – 4. Kammer – vom 09. Juni 2011). Das Urteil kann nach Auffassung der Vorhabensträger nicht auf den vorliegenden Fall übertragen werden. Die Verurteilung der französischen Republik wegen Verstoßes gegen Artikel 12 Abs. 1 lit. d der FFH-Richtlinie beruhte darauf , dass die zuständigen Behörden der französischen Republik jahrelang tatenlos zugesehen hatten, dass im Elsass – dem einzigen Gebiet, in dem in Frankreich der Feldhamster vorkommt – verstärkt Mais angebaut wurde, während der Bestand des Wechselgrünlandes, insbesondere der Luzerne, auf das der Feldhamster angewiesen ist, kontinuierlich zurückgegangen ist.

Den Hinweis zu den aus europarechtlicher Sicht anzulegenden Maßstäben vorweggeschickt, gilt für die betroffenen bzw. im Rahmen der Ausnahmeprüfung untersuchten Arten des Feldschwirls, Sumpfrohrsängers und Kuckucks folgendes.

(2) Sumpfrohrsänger

Für den Sumpfrohrsänger, für welchen ein ungünstiger Erhaltungszustand gegeben ist, sind die Ausgleichsmaßnahmen nicht hinreichend; die Ausnahme vom Verbotstatbestand stellt sich als unzulässig dar. Hier geht die genaue Darstellung im als Anlage zur artenschutzrechtlichen Untersuchung beiliegenden Formblatt zunächst fälschlich von einem günstigen Erhaltungszustand aus (vgl. Vorhabensunterlage Nr. 12.4, S. 81), obwohl aufgrund der dort gemachten genauen Betrachtung die eigentliche Bewertung erfolgt.

Die in der Untersuchung gemachte Bewertung, der Erhaltungszustand der Population verschlechtere sich nicht, wird gerügt. Insgesamt sind alle im Untersuchungsgebiet liegende 13 Reviere des Sumpfrohrsängers betroffen, 6 unmittelbar und 7 mittelbar über die Effektdistanz. Hinzu kommt, dass sich der Sumpfrohrsänger über mehrere Jahre als ortstreu erwiesen hat. Zu beachten ist außerdem, dass die Bestände in Hamburg aktuell wieder rückläufig sind. Des Weiteren legt die Bewertung der Populationsentwicklung unzulässiger Weise sog. FCS-Maßnahmen zu Grunde, die laut eigener Aussage erst in 3 Jahren dahingehend entwickelt haben, dass sie als Lebensraum geeignet sind (Vorhabensunterlage Nr. 12.5, S. 18). Unter diesen Voraussetzungen kann weder davon ausgegangen werden, dass die Maßnahmen wirksam greifen noch dass sich der Erhaltungszustand der gefährdeten Population im ungünstigen Erhaltungszustand nicht noch weiter verschlechtert. Eine Ausnahme ist unzulässig

Stellungnahme der Vorhabensträger
In dem Formblatt ist tatsächlich auf S. 81 das Kreuz an die falsche Stelle gesetzt worden. Dies ist zu korrigieren. Im Text des Artenschutzbeitrages (S. 29) ist es jedoch richtig dargestellt und bewertet.

Die artenschutzrechtliche Bewertung, ob sich der Erhaltungszustand verschlechtert, bezieht sich auf die Auswirkungen durch das Vorhaben und die betroffene lokale Population. Durch die dargestellten Maßnahmen werden dem Sumpfrohrsänger neue Lebensräume geboten, so dass die lokale Population der Art - unter Berücksichtigung der FCS-Maßnahmen - keinerlei nachhaltige Beeinträchtigung durch das Vorhaben erfährt. Eine kurzzeitige Reduktion der Population ist unvermeidbar, da die vorgesehenen Maßnahmen aller Voraussicht nach ihre Funktion erst nach Eintritt des Schadens entfalten werden. Sollte die Maßnahme schon früher greifen, so kann sie als

CEF-Maßnahme angesehen werden, so dass sich für diese Art das Ausnahmeverfahren erübrigen würde.

Maßnahmen gegen den allgemein negativen Trend der Populationsentwicklung artenschutzrechtlich relevanter Arten sind Aufgabe des Mitgliedstaats und können nicht einem einzelnen Vorhabensträger aufgebürdet werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
In Bezug auf den Sumpfrohrsänger verstößt das Vorhaben gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, weil Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dieser Art im Zuge der Baufeldräumung zerstört werden. Es gehen sechs Brutreviere verloren. Dieser Verlust kann nicht durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG geheilt werden, weil im direkten Umfeld des Eingriffes keine geeigneten, ungenutzten Neststandorte zu finden sind. Da der Sumpfrohrsänger im Bereich der betroffenen Feuchtbrachen bereits aktuell mit einer hohen Siedlungsdichte vorkommt, ist ein Ausweichen auf aktuell unbesetzte, geeignete Niststrukturen im direkten Umfeld nicht möglich, da diese Reviere schon besetzt sind.

Daher kann das Vorhaben nur zugelassen werden, wenn für den Sumpfrohrsänger eine Ausnahme von dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erteilt wird. Wenn es keine zumutbaren Alternativen zu dem Vorhaben gibt, mit denen das Verbot eingehalten werden kann, ist eine Ausnahme davon aus zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig, sofern der Erhaltungszustand der betroffenen Arten sich nicht verschlechtert (§ 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG).

Öffentliches Interesse an der Verlegung

Unterlage 12.5 „Artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung" benennt auf S. 4 die öffentlichen Interessen an der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Eine Straße mit dem geplanten Querschnitt sei wegen des hohen Verkehrsaufkommens erforderlich. Die Verlegung hätte gegenüber einem Ausbau im Bestand Vorteile im Hinblick auf den Lärmschutz und die städtebauliche Entwicklung.

Die Tatsache allein, dass die vorhandene Straße instandsetzungsbedürftig ist, hat allerdings artenschutzrechtlich keine Bedeutung. Notwendige Instandsetzungsmaßnahmen dürfen nämlich vom Träger der Straßenbaulast wegen § 3 Abs. 1 FStrG ohne Weiteres erwartet werden. Allerdings hat die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nebst Anpassung der Bahnanlagen nicht allein die Funktion einer Instandhaltung, sondern darüber hinaus gehende positive Folgen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, den Flächenverbrauch, den Lärmschutz und die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten. Diese Effekte liegen auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im öffentlichen Interesse. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung, Ziffer 4.3, S. 51 dieses Beschlusses, wird insoweit verwiesen. Ursprünglich ins Auge gefasste Vorteile im Hinblick auf die Internationale Gartenschau ergeben sich nicht und bleiben deswegen außer Betracht.

Fehlende AlternativenErnsthaft in Betracht kommende Alternativen zu dem Vorhaben sind nur der Ausbau im Bestand und ggf. die Verwendung eines geringeren Querschnittes. Auf die Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen. Diese Alternativen sind auch nicht unter dem Blickwinkel des Artenschutzes zumutbar. Die Verwendung eines geringeren Querschnitts für die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße ist im Hinblick auf den Artenschutz schon keine Alternative, weil sie zu gleichartigen Verstößen gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG führen würde.

Auch der Ausbau im Bestand ist keine zumutbare Alternative. Insoweit schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen in der Unterlage 12.5 „Artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung", S. 12 bis 16 an. Das gilt namentlich für die auf S. 13 der Unterlage 12.5 dargestellte Einschätzung, dass die Nachteile für die geschützten Arten an anderer Stelle ausgleichbar sind und diesen Nachteilen gegenüber einem Ausbau im Bestand größere Vorteile für andere Schutzgüter des Umwelt- und Naturschutzes gegenüber stehen. Im Übrigen würde auch ein Ausbau im Bestand Nachteile für geschützte Arten haben. Darauf weist auch die Unterlage 12.5 ab S. 14 hin.

Überwiegen der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses

Die mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße verbundenen Vorteile stellen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses dar, die in Ansehung der fehlenden Alternativen sowie einer sorgfältigen nachvollziehenden Gewichtung der sich gegenüberstehenden Belange, die Erteilung einer Ausnahme rechtfertigen. Gemeinsam mit dem übergeordneten zwingenden Bedürfnis, dass wegen der hohen Verkehrsaufkommen die drei bestehenden, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Verkehrsachsen im Süden von Hamburg erhalten bleiben müssen, überwiegen die weiteren Vorteile aus verschiedenen Gründen das Interesse an der strikten Einhaltung der artenschutzrechtlichen Verbote. Die Zusammenlegung der Verkehrsbänder von Straße und Bahn bewirkt eine maßgebliche Aufwertung der Elbinsel Wilhelmsburg im Sinne besserer Möglichkeiten der städtebaulichen Entwicklung. Mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße wird die Trennwirkung der vorhandenen Straßentrasse aufgehoben. Hierdurch können bisher getrennte Bereiche städtebaulich zusammenwachsen und neue zusammenhängende Biotopstrukturen entstehen. Durch die Nutzung bisher mit Bahnanlagen belegter Bereiche für die zukünftigen Verkehrsanlagen der Wilhelmsburger Reichsstraße wird zudem der Flächenverbrauch für Verkehrsanlagen insgesamt verringert. Zudem erfolgt durch die mit dem Vorhaben verbundene Neustrukturierung der Verkehrsflüsse auf der Elbinsel Wilhelmsburg eine Neubetrachtung der von den Verkehrsbändern ausgehenden Lärmemissionen. Hierdurch kann der Verkehrslärm an der großen Mehrzahl der betroffenen Immissionsorte verringert werden, wodurch für die betroffene Wohnbevölkerung eine signifikante Verbesserung der Lebensqualität eintreten wird. Diesen Belangen stehen die Zerstörung mehrerer Reviere besonders geschützter Vogelarten und damit die Schutzinteressen des besonderen Artenschutzrechtes gegenüber. Die betroffenen Brutpaare der Arten Sumpfrohrsänger, Kuckuck und Feldschwirl können nicht in geeignete Standorte im direkten Umfeld ausweichen. Dennoch treten die artenschutzrechtlichen Interessen im vorliegenden

Fall hinter die Interessen an der Umsetzung des Vorhabens zurück, da sowohl das Schutzbedürfnis der betroffenen Arten dies zulässt und das Schutzinteresse auf andere Art ausreichend erfüllt werden kann. Die betroffenen Arten stehen zwar alle auf der Vorwarnliste der Roten Liste Hamburg, ihre Bestände in Hamburg werden jedoch aktuell in den Fällen des Kuckucks und des Sumpfrohrsängers trotzdem als stabil und im Fall des Feldschwirls sogar als zunehmend bewertet (vgl. Mitschke, Atlas der Brutvögel in Hamburg und Umgebung, hab, Band 39, 2012). Zudem werden durch die vorgesehenen Maßnahmen „Biotopentwicklung Kornweide" (Maßnahme 7.1 AFCS), „Sukzessionsbrache westlich Kirchdorfer Wettern" (Maßnahme 7.2AFCS) und „Sukzessionsbrache nördlich Siedenfelder Weg" (Maßnahme 8.2 EFCS) Bereiche geschaffen, die sicherstellen, dass der Erhaltungszustand ihrer Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in Hamburg jedenfalls nicht langfristig durch Auswirkungen des vorliegenden Vorhabens beeinträchtigt werden wird.

Die wertende Betrachtung ergibt daher, dass die Vorteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, den Flächenverbrauch, die Stadtentwicklungsmöglichkeiten und den Lärmschutz die nicht übermäßig gravierenden Nachteile für den Artenschutz so stark überwiegen, dass sie sich auch gegenüber dem Artenschutz als „zwingend" darstellen.

ErhaltungszustandWeitere Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahme ist, dass sich bei Erteilung der Ausnahme der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet nicht verschlechtert. Bei einem aktuell ungünstigen Erhaltungszustand dürfen die Aussichten, den günstigen Erhaltungszustand wiederherzustellen, vorhabensbedingt nicht eingeschränkt werden. Gegebenenfalls sind dazu FCS-Maßnahmen zu ergreifen. Artikel 16 der Richtlinie 92/43/EWG stellt insofern keine weitergehenden Anforderungen (vergl. BVerwG, Urteil vom 14. 4. 2010 - 9 A 5/08).

Der Einwender geht davon aus, dass diese Voraussetzungen für den Sumpfrohrsänger nicht vorliegen, weil

alle 13 in der Umgebung vorhandenen Reviere mittelbar oder unmittelbar betroffen seien

der Sumpfrohrsänger wegen seiner Ortstreue angebotene Ersatzreviere nicht annehmen werde,

die Bestände des Sumpfrohrsängers in Hamburg ohnehin zurück gehen und

die geplanten FCS-Maßnahmen wenn überhaupt deutlich zu spät wirksam werden.

Als FCS-Maßnahmen sind die „Biotopentwicklung Kornweide" (Maßnahme 7.1 A_{FCS}), die „Sukzessionsbrache westlich Kirchdorfer Wettern" (Maßnahme 7.2A_{FCS}) und die „Sukzessionsbrache nördlich Siedenfelder Weg" (Maßnahme 8.2 E_{FCS}) geplant.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für sechs Reviere des Sumpfrohrsängers erfüllt. Die Planfeststellungsbehörde prüft also, ob trotz Beseitigung dieser sechs Reviere der Erhaltungszustand der Population dieser

Art sich nicht verschlechtert und eine Verbesserung des Erhaltungszustandes nicht vereitelt wird. Nach Angaben der Vorhabensträger ist allerdings eine kurzzeitige Reduktion des Bestandes unvermeidbar. Wenn die FCS-Maßnahmen aber umgesetzt sind, werde der Erhaltungszustand der Population des Sumpfrohrsängers sich wieder verbessern. Daher stellt sich die Frage, ob eine kurzzeitige Reduktion des Artenbestandes noch mit der Anforderung vereinbar ist, dass der Erhaltungszustand der Population sich nicht verschlechtere.

Dabei geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes dann anzunehmen ist, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der Population signifikant und nachhaltig verringert (vergl. Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2010). Das bedeutet, dass nicht jede Reduktion des Bestandes mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes gleichzusetzen ist, sondern nur „nachhaltige“ Bestandsreduktionen. Wird die Reduktion dagegen innerhalb eines überschaubaren Zeitraums ausgeglichen, ist sie nicht „nachhaltig“ und deshalb auch nicht mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes gleichzusetzen. So liegt die Sache hier, weil die vorgesehenen FCS-Maßnahmen eine Erholung des Bestandes und damit einen mindestens gleichbleibenden Erhaltungszustand der Population des Sumpfrohrsängers erwarten lassen. Dabei berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde auch, dass es im Rahmen des § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht auf den Erhaltungszustand lokaler Populationen ankommt, sondern auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet. „Dass einzelne Siedlungsräume im Zuge der Verwirklichung eines Vorhabens verloren gehen, schließt nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt. Das kann etwa dann der Fall sein, wenn geeignete Ausweichhabitate orts- und zeitnah in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellt werden.“ (BVerwG, Beschluss vom 17. 4. 2010 - 9 B 5/10). Das wird durch die vorgesehenen FCS-Maßnahmen auch dann erreicht, wenn der lokale Bestand sich vor deren Wirksamkeit vorübergehend reduziert. Bei über 2.000 Brutpaaren in Hamburg bedeutet eine nur vorübergehende Bestandsreduzierung durch den Verlust von sechs Revieren des Sumpfrohrsängers keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes. Die Verwirklichung des Verbotstatbestandes ist mit dem Beginn der Baugrundverbesserung im Trassenbereich zu erwarten. Die ist nach unverbindlichen Angaben der Vorhabensträger zurzeit für das dritte Quartal 2015 vorgesehen. Die Umsetzung der FCS-Maßnahme sei frühestens im Frühjahr 2014 möglich. Für die Entwicklung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Maßnahme sei ein Zeitraum von drei Jahren zu berechnen, so dass mit einem Zeitversatz von ca. zwei Jahren zu rechnen ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat auch keine Anhaltspunkte dafür, dass der Sumpfrohrsänger so ortstreu ist, dass er die angebotenen Lebensräume im Bereich der FCS-Maßnahmen nicht annähme (vergl. auch Walter, D.: Brutbiologie, Phänologie und Bestandsentwicklung einer voralpinen Population des Sumpfrohrsängers; Ornithologischer Anzeiger 2010, S. 103, 138). Dafür spricht auch,

dass der Lebensraum nicht durch dasselbe Individuum im Sinne einer Umsiedlung in Anspruch genommen werden muss, sondern durch ein Individuum dieser Art.

(3) Feldschwirl und Kuckuck

Zwar zeigen sich Feldschwirl und Kuckuck laut der Darstellung in der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung als in einem günstigen Erhaltungszustand. Aber zumindest für den Feldschwirl ist von negativem langfristigen Bestandstrend auszugehen. Nachdem alleine 4 der 6 nachgewiesenen Revierstandorte des Feldschwirls durch das Vorhaben zerstört werden, ist die Bewertung, die Population verschlechtere sich nicht, als nicht nachvollziehbar zu rügen. Gleiches gilt für den Kuckuck, der auf der "Vorwarnliste" der Roten Liste für Hamburg steht, und in seinem Bestand seit den 1970er Jahren zurückgegangen ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die artenschutzrechtliche Bewertung, ob sich der Erhaltungszustand verschlechtert, bezieht sich auf die Auswirkungen durch das Vorhaben und die betroffene lokale Population. Durch die dargestellten Maßnahmen werden dem Feldschwirl und damit auch seinem Brutparasiten, dem Kuckuck, neue Lebensräume geboten, so dass die lokale Population der beiden Arten keinerlei nachhaltige Beeinträchtigung durch das Vorhaben erfährt.

Maßnahmen gegen den allgemein negativen Trend der Populationsentwicklung artenschutzrechtlich relevanter Arten sind Aufgabe des Mitgliedstaats und können nicht einem einzelnen Vorhabensträger aufgebürdet werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Für Feldschwirl und Kuckuck gelten die zum Sumpfrohrsänger gemachten Aussagen entsprechend. Auch insoweit liegen die Voraussetzungen für die Erteilung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor.

4.14.1.1.2.2.7 Verstoß gegen Wasserrahmenrichtlinie und § 27 WHG

Das beantragte Entwässerungssystem der verlegten Trasse mit nur einem Regenrückhaltebecken erweist sich in seiner Konzeption und Dimensionierung als defizitär und stellt insbesondere nicht sicher, dass es nicht zu Einleitungen schadstoffbelasteter Abwässer in oberirdische Gewässer gelangt (z.B. beim Überlauf der Siele letztlich in die Elbe). Die Planung verstößt daher gegen die materiellrechtlichen Bewirtschaftungsziele des § 27 WHG.

Stellungnahme der Vorhabensträger
§ 27 WHG hat folgenden Wortlaut:

„(1) Oberirdische Gewässer sind, soweit sie nicht nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.

(2) Oberirdische Gewässer, die nach § 28 als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials (!) und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potenzial (!) und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht

werden" Bei den hier vorhandenen Vorflutern, den sogenannten Wettern, handelt es sich um Gewässer nach (2).

Im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens wurde mit den Wasserbehörden abgestimmt das Regenrückhaltebecken in ein Bodenfilterbecken umzuwandeln.

In den anderen Entwässerungsabschnitten erfolgt die Entwässerung über Bankette und Mulden-Rigolen-Systeme bzw. Leichtflüssigkeits- und Sedimentabscheider. Eine ausreichende Reinigung der Oberflächenwässer der Straße ist damit gewährleistet, so dass von einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials bzw. des chemischen Zustandes der Wettern nicht die Rede sein kann.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Nach dem Verbesserungsgebot des § 27 WHG sind die Gewässer so zu bewirtschaften, dass ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Dieses Verbesserungsgebot gilt aber nicht unmittelbar für die Vorhabensträger, sondern richtet sich an die für die Gewässerunterhaltung Verantwortlichen und setzt z.B. eine Maßnahmenplanung voraus, die vom Fernstraßenbaulastträger nicht erwartet werden kann oder muss. Es ist derzeit auch nicht erkennbar, dass die beantragten Einleitungen gegen Maßgaben eines vorhandenen Maßnahmenplans verstoßen würden.

§ 27 WHG enthält aber auch das Verschlechterungsverbot, das nach dem Urteil des OVG Hamburg vom 18. Januar 2013 – 5 E 11/08 auch in Fällen wie dem hier vorliegenden unmittelbar anzuwenden ist. Es verbietet die Verschlechterung des Gewässers. Bei ordnungsgemäßem Regelbetrieb der Abwasserreinigungsanlagen besteht kein Anlass zur Annahme, dass die Einleitungen zu einer Verschlechterung der Gewässerqualitäten führen wird. Um das aber überprüfen zu können, sind unter Ziffer 2.18.2, S. 38 dieses Beschlusses Maßnahmen zur Eigenüberwachung der Einleitungen angeordnet worden. Die Ergebnisse der Eigenüberwachung versetzen die Wasserbehörde und die Planfeststellungsbehörde in die Lage, auch später noch z.B. durch nachträgliche Anordnungen im Sinne des § 13 WHG zu reagieren.

4.14.1.1.2.2.8 Auswirkungen auf öffentliche und private Belange

Mit dem Vorhaben sind bau-, anlage- und betriebsbedingt schwerwiegende Auswirkungen auf alle Schutzgüter des UVPG (Mensch, Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen, Landschaft, Kultur) verbunden. Gegen sie wenden sich unsere Mandanten, dies insbesondere unter folgenden Gesichtspunkten:

- dauerhafte und vorübergehende Flächeninanspruchnahme, z.B. Verlust von drei Wohngebäuden im Bereich des Vogelhüttendeiches (darunter ein Mehrfamilienhaus), mehreren Dutzend Kleingartenparzellen insbesondere im Bereich Hauland und Ernst-August-Kanal, Entzug von ca. 4 ha Erholungsflächen;

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bei dem hier zur Planfeststellung anstehenden Vorhaben handelt es sich nicht um einen konventionellen Neubau einer Bundesstrasse, sondern um die Verlegung einer

bereits vorhandenen Bundesstrasse. Obwohl die verlegte Bundesstrasse einen breiteren Querschnitt aufweist wird die Bündelungstrasse aus Strasse und Bahn wegen der in diesem Zusammenhang vorgesehenen Arrondierung des Bahngeländes zukünftig weniger Grundstücksfläche in Anspruch nehmen als das ursprüngliche Bahngelände.

Die Vorhabensträger sind der Auffassung, dass die Vorteile der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße den Eingriff in das private Eigentum rechtfertigen. Die Vorhabensträger haben selbstverständlich erkannt, dass das Vorhaben dazu nötigt, ein Mehrfamilienhaus und zwei Einzelgebäude abzureißen, die bisher den Lebensmittelpunkt von Familien bilden, die dort teilweise schon seit Jahrzehnten wohnhaft sind. Entsprechendes gilt für die Mieter des Mehrfamilienhauses. Den Vorhabensträgern ist ferner bewusst, dass Kleingartenparzellen in Gänze und zum Teil in Anspruch genommen werden müssen, die von den Kleingartenpächtern ebenfalls teilweise seit Jahrzehnten für Erholungszwecke genutzt und in einigen Fällen zulässigerweise zu Dauerwohnzwecken genutzt werden. Den Vorhabensträgern ist hierbei selbstverständlich bewusst, dass das den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG genießende Eigentum in der hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen gehört und dass auch der Besitz des Mieter unter den Schutz von Art. 14 Abs. 1 GG fällt.

Letztendlich überwiegen jedoch die städtebaulichen Vorteile des Projektes, insbesondere der Umstand, dass nach Realisierung des Vorhabens bei ca. 1500 Wohneinheiten keine gesundheitsgefährdenden Summenpegel mehr erreicht werden. Die Lebensqualität Tausender Bürger in Wilhelmsburg wird deutlich erhöht. Die Vorzüge des Projektes überwiegen die Belange der wenigen betroffenen Eigentümer, Mieter und Kleingartenpächter bei weitem.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Auch im Hinblick auf den vom Einwender vertretenen Grunderwerbsbetroffenen gilt diese Einschätzung. Insoweit wird auf Ziffer 4.14.1.1.1, S. 114 dieses Beschlusses verwiesen. Das Grundstück dieses Mandanten ist mit Ausnahme eines geringfügigen Überbaus vom Nachbargrundstück unbebaut und wird zu Lagerzwecken genutzt. Eine Nutzung des Grundstücks zu Wohn- oder Gewerbezwecken ist nicht erkennbar.

Über das Eigentumsrecht hinaus kann der Einwender keine weiteren schutzwürdigen Belange etwa einer vorhandenen Wohn- oder Gewerbenutzung geltend machen. Deshalb tritt das Eigentumsrecht hinter die mit dem Vorhaben verfolgten Gemeinwohlinteressen zurück.

- Beeinträchtigungen der Wohnqualität und des Landschaftserlebnisses,

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Den genannten Nachteilen, die insbesondere im Bereich des Ernst-August-Kanals und an der Kornweide verwirklicht werden könnten, stehen gleichartige Vorteile in größerem Umfang gegenüber. Die Wohnqualität und das Landschaftserlebnis werden sich für viele Betroffene wegen des besseren Lärmschutzes und der Aufhebung der städtebaulichen Zerschneidung verbessern.

- Schaffung von zusätzlichem, induziertem Verkehr und damit zusammenhängende negative klimatische Auswirkungen und Immissionen

Stellungnahme der Vorhabensträger
In der UVS (Unterlage 12.1) werden die entscheidungserheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG dargestellt. Es gehen Wohngebäude und Erholungsflächen verloren und lokal sind Beeinträchtigungen von Erholungsfunktionen zu erwarten, z.B. Beeinträchtigungen von Wegebeziehungen im Bereich der AS Wilhelmsburg Süd (s. Unterlage 12.1, Seite 148). Der Verlust von Erholungsflächen und naturschutzfachlich wertvollen Bereichen wird durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße auf größtenteils vorbelastetes Bahngelände und die Bündelung von den Verkehrswegen Bahn und Straße möglichst gering gehalten. Gerade durch die aktuelle Planung werden massive Eingriffe in Wohn- und Grünstrukturen vermieden. Mit dem Rückbau der alten B 4/75 und der Verbesserung der Gesamtlärmsituation überwiegen die positiven Auswirkungen der Verlegung auf Wohn- und Erholungsfunktionen in Wilhelmsburg insgesamt sehr deutlich.

Durch die Verlegung gehen wie in der UVS in Tab. 34 dargestellt Flächen mit lufthygienischen und lokalklimatischen Ausgleichsfunktionen verloren. Allerdings sind mit der Verlegung auch positive Auswirkungen verbunden, da vorhandene Zerschneidungswirkungen lokalklimatischer Ausgleichsräume aufgehoben werden (insbesondere im Wilhelmsburger Park). Mit den geplanten Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen werden zudem rd. 40 ha neue Grünstrukturen in Wilhelmsburg geschaffen bzw. ökologisch aufgewertet, wodurch auch die lokalklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktionen gefördert werden.

In der UVS (Unterlage 12.1) werden die entscheidungserheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG (Schutzgüter Menschen, menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter) dargestellt.

Durch die Verlagerung der bestehenden Bundesstraße heraus aus dem Wilhelmsburger Park auf überwiegend vorbelastete Bahnflächen und die Bündelung von Verkehrswegen werden Wohn- und Erholungsfunktionen in Wilhelmsburg insgesamt aufgewertet. Dies wird mehrfach und deutlich in den Unterlagen erläutert. Ausschlaggebend sind vor allem die Verbesserung der Gesamtlärmsituation und die Aufwertung der Erholungsfunktionen im Wilhelmsburger Park durch den Rückbau und die Begrünung der alten Straßentrasse. Insgesamt kommt es durch die Maßnahme eindeutig zu einer Verbesserung der Lebensqualität und des Erholungswertes in Wilhelmsburg.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung der Vorhabensträger an. Gegenüber dem Bestand wird sich der Verkehr auf dem nachgeordneten Straßennetz zwar verändern, aber in der Menge vorhabenbedingt nicht wesentlich zunehmen. Daher ist nicht mit wesentlich anderen klimatischen Auswirkungen und Immissionen zu rechnen, als wenn auf die Verlegung verzichtet würde. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer REF _Ref353888534 \r \h 4.10, S. 89 dieses Beschlusses verwiesen.

- Steigerung der Immissionsbelastungen (Lärm/ Luftschadstoffe/ Erschütterungen/ Licht) mit drohenden Gesundheitsgefahren, Gefahren für die Standsicherheit der Häuser (insbesonde-

re in der Bauphase durch Rammungen etc.) und erheblichen Belästigungen für tausende von Bewohnern

Stellungnahme der Vorhabensträger
Während der Bauzeit sind die Regularien der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - AVV Baulärm zu berücksichtigen. Baustellen gelten nach § 3 Abs. 5 des Bundes- Immissionsschutzgesetzes BImSchG als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nach BImSchG wird vom Betreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Gemäß AVV Baulärm werden folgende Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung festgesetzt:

für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht

tagsüber 55 dB(A),

nachts 40 dB(A),

und für Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind

tagsüber 50 dB(A),

nachts 35 dB(A).

Sollten sich bauzeitlich erhebliche Überschreitungen der genannten Richtwerte ergeben, sind gegebenenfalls technische oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vorzusehen.

Wie die Ausführungen der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) gezeigt haben, werden nach Umsetzung der aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände an der verlegten B 4/75, Wilhelmsburger Reichsstraße sowie an den Bahntrassen) die Schallimmissionen in den angrenzenden Wohngebieten deutlich reduziert. Eine Steigerung der Immissionen tritt nicht ein.

Im Zuge der Bauarbeiten werden die weichen Bodenschichten stabilisiert/verbessert.

Bezüglich der Erschütterungen wird während der Bauarbeiten darauf geachtet, dass erschütterungsarme Bauverfahren zur Anwendung kommen. Dies bedeutet z.B., dass die Pfosten der Lärmschutzwand auf Bohrpfählen aufgestellt werden. Rammgründungen werden im Zuge der Ausschreibung ausgeschlossen. An diese Auflagen hat sich die Baufirma zu halten und der Vorhabensträger wird dies auch im Zuge seiner Bauüberwachung kontrollieren.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf die betriebs- und baubedingten Immissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10, S. 89 und Ziffer 4.11, S. 108 dieses Beschlusses verwiesen.

- teilweise erhebliche Verkehrsmengensteigerungen (insb. Schwerverkehr) auch im nachgeordneten Straßennetz, z.B. im Bereich der Rotenhäuser Straße und der Kornweide, ohne die gebotene Festsetzung von aktiven und passiven Maßnahmen des aktiven Schallschutzes

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Festlegung von Schallschutzmaßnahmen ist Bestandteil des Verfahrens. Die erforderlichen Maßnahmen berücksichtigen die prognostizierte Verkehrsbelastung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es wird auf die Ausführungen unter 4.10.1.1, S. 90 verwiesen.

- Gefahren durch drohende Grundwasserabsenkungen, insbesondere Setzungsgefahren mit Rissbildungsgefahren für die Häuser

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Festlegung eventuell notwendiger Grundwasserabsenkungen wird erst im Rahmen der weiteren Planungsschritte festgelegt.

Ein weiträumiges Absenken des Grundwassers ist hierbei ausgeschlossen. Falls erforderlich, ist eine geschlossene Wasserhaltung vorgesehen, welche nur einen geringen, räumlich eng begrenzten Eingriff in den Grundwasserhaushalt mit einer geringen Absenktiefe des Grundwassers darstellt.

Vor Beginn der Ausführungen erfolgt eine entsprechende Genehmigung durch die zuständige Behörde.

Schäden an dem Gebäude durch eine Grundwasserabsenkung sind nicht zu erwarten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.11.3, S. 110 dieses Beschlusses.

- negative Kehrseiten der nötigen aktiven Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Verschattung der Grundstücke, Trennungswirkungen, Gefühl des "Eingemauertseins",

Stellungnahme der Vorhabensträger
Visuelle Begleiterscheinungen von Lärmschutzwänden sind für die Wohnfunktionen und den Schutz der menschlichen Gesundheit nicht erheblich und im städtischen Umfeld hinnehmbar, zumal die Schallschutzwände auch hinsichtlich der visuellen Wahrnehmung positive Effekte haben, z.B. Sichtverschattung der Straße, Vermeidung von Blendwirkungen und Störeffekten usw.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf die Verschattung und andere Aspekte der Zumutbarkeit der Lärmschutzwände wird auf Ziffer 4.14.1.4.5, S. 242 dieses Beschlusses verwiesen.

- Wertverluste der Grundstücke,

Stellungnahme der Vorhabensträger
Ein möglicher Wertverlust oder Wertminderung von Grundstücken der Einwender, der einem staatlichen Verhalten (hier Bau der verlegten WBR) zugerechnet werden kann, ist nicht zwingend ausgleichspflichtig. Der Eigentümer muss damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Das Gesetz räumt ihm hiergegen keinen Vertrauensschutz ein (BVerwG, Urteil vom 24.5.1996-A4 39.95, URP1996, 388 ff und BVerwG NuR1995, 358 sowie das OVG Lüneburg vom 28.11.1994 - 5A 147/83).

Darüber hinaus ist derzeit offen, ob durch den Straßenbau überhaupt der befürchtete Wertverlust eintritt. Nach unserer Erfahrung beeinflusst insbesondere die Lärmsituation den Wert eines Grundstücks. Im Hinblick darauf dürfte das Heranrücken der WBR keine wesentliche Verschlechterung der Bewertung der Immobilien bewirken, da erhebliche Mittel investiert werden, den Gesamtverkehrslärm je nach Einzelfall zu verbessern.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Privatgrundstücke auf der Ostseite der Bahntrasse durch die Vorhaben dauerhaft Wertminderungen erleiden. Keines dieser Grundstücke wird unmittelbar in Anspruch genommen, keines der Grundstücke ist durch die Vorhaben höheren Verkehrsgeräuschen ausgesetzt als ohne die Vorhaben. Auch soweit bei einigen Grundstücken ein leicht vermehrter Schattenwurf durch eine Lärmschutzwand zu erwarten ist, steht dem auf der anderen Seite der Vorteil des besseren Lärmschutzes gegenüber.

Soweit sich im Übrigen die Wertminderungen aus der dauerhaften oder vorübergehenden Inanspruchnahme von Grundstücken ergeben, besteht ein Anspruch auf Entschädigung, über dessen Höhe durch Verhandlung mit den Vorhabensträgern oder im Enteignungsverfahren durch die Enteignungsbehörde zu entscheiden ist. Alle weiteren Minderungen des Grundstückswertes, die auf zulässiges Bau- und Betriebsgeschehen vonseiten der Vorhabensträger zurückzuführen sind, begründen hingegen keine Entschädigungsansprüche. Diese Beeinträchtigungen sind entschädigungslos zu dulden, weil es keinen generellen Anspruch auf Freihaltung von Beeinträchtigungen gegenüber den Nachbarn, d.h. auch gegenüber der Vorhabensträgerin gibt.

- Sicherheitsgefahren durch erschwerte Voraussetzungen eines Katastrophenschutzes angesichts der engen parallelen Führung der Verkehrswege und mangelhafter Fluchtwege und Evakuierungsmöglichkeiten bei schweren Unfällen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der Sicherheitsfragen wird auf Ziffer 4.14.1.6.7, ab S. 264 dieses Beschlusses verwiesen.

- Zerschneidung von Funktionsbeziehungen und Flächen, z.B. drohende "Vierteilung" des Reiherstiegviertels durch stark genutzte Verkehrstrassen

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Ein Vorzug des Vorhabens ist die Einziehung der Fernstraße in ihrer bisherigen Trasse. Die Aufhebung der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd und die Neuerrichtung der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße werden naturgemäß veränderte Verkehrsströme auf dem nachgeordneten Straßennetz zur Folge haben. Verkehrsabnahmen an einer Stelle werden Verkehrszunahmen an anderer Stelle gegenüber stehen. Dass dadurch städtebaulich unlösbare Probleme hervorgerufen würden, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Daher

kann die Verkehrsordnung auf dem nachgeordneten Straßennetz der Regelung durch die zuständige Behörde überlassen bleiben.

- Entfall von Wegeverbindungen im nachgeordneten Straßennetz, Entstehen von Umwegfahrten

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Katastrophenschutzplan für Wilhelmsburg ist die Reichsstraße als Hauptevakuierungsroute enthalten. Die Evakuierungsfunktion besteht unabhängig von der Höhenlage der Straße, da ab einem kritischen Wasserstand die Evakuierung Wilhelmsburgs vorgesehen ist. Deutlich vor einer möglichen Überflutung Wilhelmsburgs sind zu diesem Zeitpunkt die Elbebrücken noch ohne Gefahr zu befahren. Dieses Szenario ändert sich durch die Verlegung der Reichsstraße nicht. Der moderne Querschnitt der neuen Bundesstraße trägt eher zu einer Verbesserung der Evakuierungsfunktion bei.

Mit der Polizei und der Feuerwehr sind neben der für den Katastrophenschutz zuständigen Behörde BFI u.a. sowohl die DB AG und der Landesbetrieb mit ihren Stellungnahmen in das Verfahren eingebunden.

Die Bündelung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit den Bahnanlagen hebt die aktuell vorhandenen städtebaulichen und umweltseitigen sehr erheblichen Zerschneidungswirkungen auf und verbessert die Gesamtlärmsituation in Wilhelmsburg deutlich.

Die neue B 4/75 ist überwiegend auf Flächen vorgesehen, die heute zu den bestehenden Bahnanlagen gehören. In diesen Abschnitten müssen die Gleise zurückgebaut werden, d.h., der zukünftig für Straßen- und Bahnverkehr genutzte Gesamtkorridor wird nicht breiter.

Alle vorhandenen Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten. Wegeverbindungen im nachgeordneten Netz bleiben erhalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Durch die Aufhebung einer alten Anschlussstelle und die Herstellung einer neuen Anschlussstelle an anderer Stelle entstehen neue Fahrbeziehungen, die für einige Verkehrsteilnehmer auch mit längeren Wegen verbunden sein werden. Insgesamt hat die Planfeststellungsbehörde aber keinen Anlass zu der Annahme, dass per Saldo die Verkehrsbeziehungen im nachgeordneten Straßennetz schlechter werden.

- Verlärmung, Erschütterungen, Luftverschmutzungen, Barrierewirkungen, Unterbrechungen der Sichtbeziehungen,

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das ist unverständlich, es fehlt an der Darstellung, in welcher Weise die Einwender betroffen sein könnten. Da können wir nur aus Sicht der Straßenplanung sinnvoll antworten.

Von einer Verlärmung kann nicht die Rede sein. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen mindern sehr effektiv und effizient den Lärm, insbesondere im Bezug auf die Gesamtlärmbelastung. Die Immissionen können bezogen auf den Vergleich Progno-

se Nullfall (Bestandslage B 4/75 und Gleise) zum Prognose Planfall (verlegte B 4/75 und verlegtes Gleis 8) wesentlich gemindert werden.

Bezüglich der Erschütterungen und Schwingungen wird während der Bauarbeiten zwingend darauf geachtet, dass erschütterungsarme Bauverfahren zur Anwendung kommen. Dies bedeutet z.B., dass die Pfosten der Lärmschutzwand auf Bohrpfählen aufgestellt werden. Rammgründungen werden im Zuge der Ausschreibung ausgeschlossen.

Im Zuge der Straßenbauarbeiten werden die weichen Bodenschichten stabilisiert. Erschütterungen durch Schwerverkehr sind wegen der großen Entfernung der Straße nicht zu befürchten. Hinsichtlich des Bahnverkehrs werden die Verhältnisse sich nicht verschlechtern.

Im Zuge der Planungen zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) wurde ein Luftschadstoffgutachten für die Jahre 2015 und 2025 erstellt. Darin wurden die Belastungen der verkehrsrelevanten Schadstoffe NO_2, PM_{10} und $PM_{2.5}$ flächendeckend für den Prognose-Planfall zum Betrieb der Straßenanlagen ermittelt.

Es werden keine Grenzwertüberschreitungen im Jahr der Verkehrsfreigabe 2015 prognostiziert. Die Werte liegen auf dem Niveau der Hintergrundbelastung oder nur unwesentlich darüber. Im Planfall 2025 sind die Gesamtbelastungen wegen der niedrigeren Hintergrundbelastung und dem besseren Abgasverhalten der Fahrzeugflotte noch geringer als 2015. Die Luftschadstoffsituation am Wohnort steht in beiden berechneten Fällen somit nicht im Konflikt mit den gesetzlichen Vorgaben.

Die neue B 4/75 ist überwiegend auf Flächen vorgesehen, die heute zu den bestehenden Bahnanlagen gehören. In diesen Abschnitten müssen die Gleise zurückgebaut werden, d.h., der zukünftig für Straßen- und Bahnverkehr genutzte Gesamtkorridor wird nicht breiter.

Alle vorhandenen Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten. Wegeverbindungen im nachgeordneten Netz bleiben erhalten. Zusätzliche Barrierewirkungen durch die neue B 4/75 entstehen daher nicht.

Auch bei der Bewertung von Sichtbeziehungen muss man die Sicht auf die Bahntrasse, deren Bepflanzung und vorhandenen Lärmschutzwänden berücksichtigen. Die Sichtbeziehungen werden sich nicht wesentlich verschlechtern. Im Übrigen hat der Gesundheitsschutz und die Erfüllung der Ansprüche der Anlieger auf Lärmschutz Vorrang vor einer sich möglicherweise verschlechternden Sichtbeziehung.

Während des Bauzustands sind keine daraus resultierenden zusätzlichen Verkehrsbehinderungen im untergeordneten Netz zu erwarten, da die bestehende Trasse während der gesamten Bauzeit erhalten bleibt. Somit ist auch die Befürchtung eines teilweisen Zusammenbruchs des Verkehrs im untergeordneten Netz unbegründet.

Vorteilhaft ist, dass der Bau weitgehend unabhängig von der bestehenden B 4/75 durchgeführt werden kann. Entsprechend gering sind die Behinderungen im vorhandenen Netz.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Ausführungen des Einwenders sind hier so allgemein gehalten, dass nur

pauschal auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den genannten Stichworten an anderen Stellen dieses Beschlusses verwiesen werden kann.

- baubedingte negative Auswirkungen des teilweisen Rückbaus der Bestandstrasse

Die Bestandstrasse wird erst nach Fertigstellung der neuen B 4/75 zurückgebaut.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf die bauzeitlichen Luftschadstoff-, Erschütterungs- und Schalleinwirkungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2, S. 29, Ziffer 4.8.1, S. 61 und Ziffer 4.11, S. 108 dieses Beschlusses.

- Beeinträchtigungen von Kultur- und sonstigen Sachgütern sowie Bodendenkmälern,

Stellungnahme der Vorhabensträger
In der UVS (Unterlage 12.1) werden die entscheidungserheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter dargestellt. Wie in Kap. 4.5.5 der UVS dargestellt, sind durch das Vorhaben keine eingetragenen Baudenkmale oder bekannte Bodendenkmale betroffen. Bezüglich der erkannten Denkmale kommt es zu einer unvermeidbaren Betroffenheit des Ensembles um den alten Ringlokschuppen in Wilhelmsburg.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Die geringen Nachteile für Belange des Denkmalschutzes werden durch die dargestellten Vorteile des Vorhabens aufgewogen. Auf Ziffer 2.19, S. 42 dieses Beschlusses wird verwiesen.

- Störungen des Wasserhaushaltes (z.B. durch Grundwasserabsenkungen und Schadstoffeinleitungen in der Bauphase sowie betriebsbedingte dauerhafte Schmutzwassereinleitungen), Verstoß gegen die WRRL (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot)

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Festlegung eventuell notwendiger Grundwasserveränderungen während der Baumaßnahmen wird erst im Rahmen der weiteren Planungsschritte festgelegt.

Ein weiträumiges Absenken des Grundwassers ist hierbei ausgeschlossen. Falls erforderlich, ist eine geschlossene Wasserhaltung vorgesehen, welche nur einen geringen, räumlich eng begrenzten Eingriff in den Grundwasserhaushalt mit einer geringen Absenktiefe des Grundwassers darstellt.

Ein durch die Baumaßnahmen verursachtes Ansteigen des Grundwassers ist nicht vorgesehen.

Eine Veränderung des Grundwasserstands ist nach Fertigstellung der Baumaßnahme durch die neue Wilhelmsburger Reichsstraße nicht zu erwarten. In der Regel wird das Oberflächenwasser nach erfolgter Reinigung weitestgehend wieder versickert.

Der Wasserstand in den Wettern und damit der Grundwasserspiegel wird unabhängig von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße durch Pumpwerke gesteuert.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an und sieht daher keinen Anlass zur Annahme, dass das Vorhaben mit be-

sonderen Risiken im Hinblick auf Störungen des Wasserhaushalts verbunden ist. Wegen der Wasserrahmenrichtlinie wird auf Ziffer 4.14.1.1.2.2.7, S. 197 dieses Beschlusses verwiesen.

- Bodenversiegelungen, Schadstoff-, Staub- und Salzeintrag; Gefahren und Immissionen durch baubedingten Aushub belasteter Böden in altlastenverdächtigen Flächen,

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Luftschadstoffgutachten zur geplanten Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) in den Jahren 2015 und 2025 zeigt, dass die betriebsbedingten NO_2-Belastungen an nur zwei Stellen den Grenzwert von 40 µg/m³ der 39. BImSchV überschreiten. Dies betrifft im Planfall 2015 die Straßenabschnitte der Harburger Chaussee und des Georgswerder Bogens. Keiner der Mandanten von (...) wohnt dort.

Grenzwertüberschreitungen von Partikeln wurden nicht prognostiziert.

Tau-Salzeinträge finden zum Teil auch auf dem Luftweg durch Kfz-induziertes Spritzen bzw. Sprühen und durch Abwehungen getrockneten Salzes statt. (Der größte Anteil wird über die Straßenentwässerung aufgenommen.) Die Situation an der Wilhelmsburger Reichsstraße wird sich dabei nicht von der Situation an ähnlichen Straßen in Hamburg und anderswo unterscheiden. Wegen der geplanten Lärmschutzwände wird zudem der Salzaustrag gemindert. Es entfällt der Salzeintrag auf der bestehenden WBR, insoweit die Flächen zurückgebaut werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Ausführungen des Einwenders sind so allgemein gehalten, dass nur pauschal auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den genannten Stichworten an anderen Stellen dieses Beschlusses verwiesen werden kann. Die Stichworte betreffen wohl das Schutzgut Boden, so dass insbesondere auf die Ausführungen hierzu etwa unter Ziffer 4.9.1.3, S. 72 Bezug genommen wird.

- Eingriffe in Natur und Landschaft, Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen und Verstöße gegen das europäische Artenschutzrecht, z.B. durch den drohenden Unfalltod von Säugetieren (insb. Fledermäusen), Vögeln und Insekten, Verlust der Wilhelmsburger Wettern, Zerstörung wertvoller Reetflächen westlicher der geplanten Trasse und südlich der Mengestraße

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Eingriffe in Natur- und Landschaft sowie artenschutzrechtliche Aspekte werden in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.2) sowie dem Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 12.4) umfassend dargestellt und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der Vereinbarkeit des Vorhabens mit naturschutzrechtlichen Vorschriften wird auf die Ausführungen an anderer Stelle dieses Beschlusses verwiesen, insbesondere Ziffer 4.14.1.1.2.2.5, S. 170, Ziffer 4.14.1.1.2.2.6, S. 175, Ziffer 4.14.2.26, S. 369 und Ziffer 4.14.2.27, S. 389.

Das Gewicht dieser negativ betroffenen entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange wiegt so schwer, dass die – zudem fehlerhaft geltend gemachten - verkehrlichen Belange zurückstehen müssen.

Die oben im Kapitel II.1. gerügten Fehler in der Bedarfsermittlung sowie die in Kapitel II.2 gerügten Verstöße gegen zwingendes Recht stellen zugleich Fehler in der fachplanerischen Abwägung dar und werden hiermit ausdrücklich auch als solche gerügt.

4.14.1.1.2.2.9 Verknüpfung mit Planungen der A 26 – Ost („Hafenquerspange") und Bahnplanungen

Die Planung berücksichtigt einerseits die nunmehr in südlicher Führung linienbestimmte Hafenquerspange (A 26), ohne aber andererseits die aus der Summation beider Planungen folgenden schwerwiegenden Gesamtbelastungen für Wilhelmsburg hinreichend in den Blick zu nehmen. Das rügen wir ebenso als widersprüchlich wie die Behandlung des geplanten "Endzustandes" der eisenbahnrechtlichen Planungen.

Ausweislich der Antragsunterlagen hängen die Ausgestaltung und insbesondere die großzügige Dimensionierung der südlichen Anschlussstelle allein mit der Einbeziehung der Planung zur Hafenquerspange zusammen. (vgl. z.B. UVS, 1.2, S. 29). Diese großzügige Dimensionierung führt neben zusätzlichen und schwerwiegenden Eingriffen in Natur und Landschaft auch zum Verlust zusätzlicher Kleingartenkolonien.

Wir rügen insoweit als widersprüchlich und abwägungsfehlerhaft, die Planungen zur Hafenquerspange einerseits als hinreichend konkret für die Überwindung schwerwiegender öffentlicher und eigentumsrechtlicher Belange einzustufen und andererseits die konkreten negativen Auswirkungen einer solchen weiteren Planung nicht mit in die Abwägung einzustellen. Soll die Planung hinsichtlich der konkreten Dimensionierung bereits berücksichtigt werden, ist zu prüfen, ob beide Planungen über § 78 VwVfG miteinander verbunden werden müssen.

Ähnliches gilt für die Nichteinbeziehung von weitergehenden Bahnplanungen. Wenn diese Planungen als hinreichend konkret im Sinne einer Berücksichtigung von Zwangspunkten dieser Planung eingestuft werden, müssten folgerichtig auch deren negative Auswirkungen im Sinne einer kumulativen Betrachtung ihrer Umweltauswirkungen mit in den Blick genommen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Gegenstand der Planfeststellung ist in den Unterlagen entsprechend den Regelwerken eindeutig und erschöpfend beschrieben. Im Lageplan zur Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd sind die zukünftigen Verbindungsrampen zur A 26 - Hafenquerspange- erkennbar nur nachrichtlich dargestellt worden.

Selbstverständlich sind die Vorhabensträger nicht gehindert die beiden Vorhaben B 4/75 und Bahnanlage so zu dimensionieren, dass zukünftige Planungen nicht beeinträchtigt werden. Eine derartige planerische Vorsorge ist nicht rechtswidrig, sondern entspricht den Anforderungen an eine geordnete Planung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.2.11, S. 218 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.14.1.1.2.2.10 Fehlerhafte Alternativenprüfung

Wir rügen die Alternativenprüfung als abwägungsfehlerhaft.

Dies zum einen, weil sie von vornherein nur die beantragte Verlegungsvariante und eine bestimmte, nicht im Detail untersuchte Ausbauvariante in den Blick nimmt und weitergehen-

de Alternativen, wie sie etwa im beauftragten Verkehrskonzept für Wilhelmsburg untersucht und weiter diskutiert werden müssen (darunter die Verlegung an die A 1) von vornherein ausklammert.

Dies zum anderen, weil die Prämissen zwischen der Untersuchung der Präferenzvariante und der Ausbauvariante inkongruent sind und zudem die Ausbauvarianten und ihre möglichen Untervarianten nicht in der erforderlichen Differenziertheit und Tiefe untersucht worden sind.

Da die Antragsunterlagen insoweit Elemente der Planrechtfertigung und der Alternativenprüfung miteinander vermengen, finden sich unsere dazu relevanten Rügen inhaltlich weitgehend bereits oben im Kapitel II.1. Hierauf können wir zur Vermeidung von Wiederholungen weitgehend verweisen.

Ergänzend zu den obigen Ausführungen ist noch auf Folgendes hinzuweisen:

Wir rügen es als fehlerhaft, dass nur eine den heutigen Trassierungsparametern genügende Ausbauintensität in den Blick genommen und Kompromisslösungen (etwa der Bau von Nothalten, Teilverbreiterungen, ggf. jeweils kombiniert mit weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen, der Verwendung offenporigen Asphalts, dieser wiederum kombiniert mit weiteren aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen) von vornherein ausgeklammert worden sind.

Als abwägungsfehlerhaft rügen wir ferner die Tatsache, dass ein maßgeblich positiver Zusammenhang der Planung auf die Durchführbarkeit der igs 2013 eingestellt wird, obwohl diese Planung allenfalls Jahre nach deren Abschluss realisiert werden könnte.

Ebenso rügen wir die Alternativenprüfung hinsichtlich der behauptet günstigeren Auswirkungen der Verlegungsvariante unter Lärmschutzgesichtspunkten als abwägungsfehlerhaft. Wie oben schon dargelegt, unterscheiden sich die Prämissen des Schallschutzes fehlerhaft voneinander. Zudem gehen wir davon aus, dass bei der Ausbauvariante mit gebotenem Schallschutz in Wirklichkeit eine geringere Zahl von Menschen in schutzbedürftiger Wohnbebauung in rechtlich erheblicher Art und Weise von Lärm betroffen wäre.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Sowohl im Erläuterungsbericht als auch in der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung ist das Fehlen zumutbarer Alternativen ausreichend dargelegt worden. Nach der Rechtsprechung des BVerwG sind die Vorhabensträger nicht genötigt, Trassenalternativen mit hohem Aufwand näher zu untersuchen und hierfür Unterlagen zu erstellen, deren Realisierung ernstlich nicht beabsichtigt ist.

Richtig zu stellen ist, dass nicht die Internationale Gartenschau -igs- selbst als zwingender Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses genannt ist, sondern -im Rahmen des Projektzieles Städtebauliche Entwicklung- die nachhaltige Weiterentwicklung des Gartenschaugeländes zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark. Die Vorzüge der gewählten Alternative entfallen nicht deshalb, weil die Verlegung der B 4/75 nicht bereits zum Zeitpunkt der Internationalen Bauausstellung und Gartenschau im Jahre 2013 fertiggestellt ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.14.1.1.2.2.11 Hilfsantrag zu Schutzauflagen

Die drohenden erheblichen Lärmimmissionen wären durch weitergehende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (z.B. „Flüsterasphalt“ und längere/höhere Lärmschutzwälle und –wände sowie die planungsrechtlich zulässige Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Einsatz des "besonders überwachten Gleises") wenigstens weiter zu minimieren. Das fordern wir hilfsweise unter Vorsorgegesichtspunkten ebenso wie weitergehende Maßnahme des passiven Schallschutzes und Entschädigung, insbesondere für verbleibende Beeinträchtigungen der wohnähnlich genutzten Grundstücksteile. Ferner fordern wir hilfsweise die verbindliche Anordnung von Bauzeitenbeschränkungen nachts, an Wochenenden und in lärmsensiblen Mittags- und Tagesrandzeiten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der geforderte "Flüsterasphalt" ist wegen der günstigen Wirkungen des Vorhabens nicht geboten bzw. drängt sich als Lösung nicht auf. Wegen seiner stets nachlassenden Lärmschutzwirkung ist der "Flüsterasphalt" hier nicht zweckmäßig und zudem für die Straßenbauverwaltung mit einem hohen Instandsetzungsaufwand verbunden.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf etwa 50 km/h würde die Leistungsfähigkeit der B 4/75 deutlich einschränken, so dass das hohe Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigt werden könnte.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.1, S. 90 und Ziffer 4.11.1, S. 108 dieses Beschlusses verwiesen.

4.14.1.1.2.2.12 Fehler in Luftschadstoffprognose und Bewertung

Die oben im Kapitel II.3 aufgezeigten Ermittlungsdefizite bei Hintergrundbelastung sowie gegen das Gebot der Konfliktbewältigung bei dem Verweis auf Luftreinhalteplanung, ferner die fehlerhafte Ausklammerung kumulativer weiterer Belastungen rügen wir hiermit zugleich ausdrücklich auch als Abwägungsfehler.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es wird auf die Ausführungen Ziffer 4.10.2, S. 102 und 4.14.1.1.2.2.3, S. 158 verwiesen.

4.14.1.1.2.2.13 Unzureichende Konfliktbewältigung bzgl. Erschütterungen

Es drohen erhebliche Einschränkungen während der Bauphase, z.B. Erschütterungen und Beschränkungen in der Zugänglichkeit der Grundstücke, ferner nicht akzeptabler Baulärm in sensiblen Nacht- und Wochenendzeiten. Insoweit fordern unsere Mandanten hilfsweise Beweissicherungsmaßnahmen und die Anordnung von Entschädigungsverpflichtungen dem Grunde nach im beantragten Planfeststellungsbeschluss.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.11.1, S. 108, Ziffer 4.11.3, S. 110 und Ziffer 4.14.1.4.10, S. 254 verwiesen.

4.14.1.1.2.2.14 Fehlerhafte Bewertung der Belange von Natur und Landschaft

Die Antragsunterlagen sind auch insoweit abwägungsfehlerhaft, als sie den hohen Wert der beeinträchtigten Belange von Natur und Landschaft nicht vollständig erfassen und unzutreffend bewerten. Das folgt aus den oben bereits beschriebenen, zugleich abwägungsrelevan-

ten Fehlern bei der Eingriffsregelung, dem gesetzlichen Biotopschutz und dem Teilbereich des besonderen Artenschutzrechts sowie daraus, dass der hohe Wert des betroffenen Naturraums in Gänze nicht hinreichend berücksichtigt wird. Denn die geplante Trasse führt zu einem erheblichen und nicht ausgleichbaren Eingriff in einen ökologisch insbesondere im südlichen Bereich sehr wertvollen Landschaftsraum.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Vorwurf einer unvollständigen oder fehlerhaften Berücksichtigung der entscheidungserheblichen Belange von Natur und Landschaft und des Artenschutzes wird zurückgewiesen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die vorgesehenen Maßnahmen gemäß § 15 BNatSchG kompensiert. Die Möglichkeiten zur Vermeidung von Beeinträchtigungen wurden berücksichtigt. In der Unterlage 12.2 ist dies umfassend dargestellt (s. Unterlage 12.2, Kap.3 und Kap. 8).

Der Verlust von Erholungsflächen und naturschutzfachlich wertvollen Bereichen wird durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße auf größtenteils vorbelastetes Bahngelände und die Bündelung der Verkehrswege Bahn und Straße möglichst gering gehalten. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden durch ein umfangreiches Maßnahmenkonzept ausgeglichen. Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden zahlreiche wertvolle Biotope in Wilhelmsburg geschaffen (insgesamt rd. 40 ha). Dadurch werden die Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der Vereinbarkeit des Vorhabens mit naturschutzrechtlichen Vorschriften wird auf die Ausführungen an anderer Stelle dieses Beschlusses verwiesen, insbesondere Ziffer 4.14.1.1.2.2.5, S. 170, Ziffer 4.14.1.1.2.2.6, S. 175, Ziffer 4.14.2.26, S. 369 und Ziffer 4.14.2.27, S. 389.

4.14.1.1.2.2.15 Drohender Verlust von Werten und Heimat

All diese negativen Auswirkungen führen auch zu einer erheblichen Wertminderung der direkt betroffenen und der benachbarten Grundstücke. Die Nutzung der Grundstücke wird erheblich eingeschränkt. Die Eigentümer und Nutzer können sich auf ihren Grundstücken nicht mehr frei entfalten. Die Realisierung des Vorhabens würde zudem Enteignungen erfordern. Mit ihnen sind neben dem Verlust von Heimat auch Existenzgefährdungen verbunden. Die mit dem Eigentumserwerb zugleich verbundene Alterssicherung würde gegenstandslos werden. Das alles wird durch die behaupteten Vorteile einer Verlegung nicht aufgewogen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Einwender rügen ferner, dass die Nutzung der Grundstücke erheblich eingeschränkt werde und sich die Eigentümer/Nutzer auf ihren Grundstücken nicht mehr frei entfalten könnten. Letztlich machen sie damit eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches und ihrer Lebensqualität geltend.

Hinzuweisen ist zunächst darauf, dass diese Belange selbstverständlich erkannt und in die Abwägung eingestellt wurden. In den Fällen, bei denen es zu einer Beeinträchtigung des sogenannten Außenwohnbereiches kommt, die im Regelfall durch die ho-

he Vorbelastung durch den Schienenlärm verursacht wird, wird diese Beeinträchtigung nach den geltenden Richtlinien entschädigt. Letztlich bleibt auch bei diesen Fällen festzustellen, dass gerade die Außenwohnbereiche von erheblichen Lärmminderungen profitieren.

Der Verlust von Heimat (gemeint wohl eher: Beeinträchtigung der Lebensqualität) entzieht sich einer objektiven Beurteilung, da er sich aus einer Vielzahl von subjektiv definierten Faktoren zusammensetzt. Dazu gehören im Wesentlichen die Aspekte:

- *Wohnen und Wohnumfeld (einschließlich Gesundheit);*
- *Naherholung;*
- *Gesundheits- und Bildungspotential (Schulen, ärztliche Versorgung);*
- *Infrastrukturversorgung (Einkaufsmöglichkeiten, Verkehrsanbindung);*
- *Existenz von Arbeitsplätzen.*

Die genannten Faktoren wirken komplex, so dass bei Beeinträchtigung eines Teilaspektes – hier: Nutzung des eigenen Grundstücks oder Gartens – nicht zwangsläufig auf eine Beschränkung der persönlichen bzw. gewohnten Lebensqualität insgesamt geschlossen werden kann.

Die Vorhabensträger sind der Auffassung, dass die Verlegung der B 4/75 insgesamt zu einer deutlichen Verbesserung der Lebensqualität in Hamburg-Wilhelmsburg führt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde erkennt außerhalb der direkt in Anspruch zu nehmenden Grundstücke keine entschädigungspflichtige Grundstückswertminderung. Das gilt vor allem für Grundstücke östlich der Bahnanlagen, die, wenn überhaupt, nur geringfüge und zumutbare Nachteile durch neue Lärmschutzwände erleiden, im Wesentlichen aber von den Lärmschutzvorteilen der Vorhaben profitieren. Möglichen Nachteilen durch die heranrückende B 75 vor allem für Wohngrundstücke im Bereich des Vogelhüttendeichs zwischen Bahnanlagen und neuer Wilhelmsburger Reichsstraße stehen allerdings auch Vorteile für eine deutlich größere Anzahl von Wohngrundstücken westlich der bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße gegenüber. Dabei berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde auch, dass eines dieser zum Wohnen genutzten Grundstücke (Flurstück 4928) am Vogelhüttendeich durch den Bebauungsplan Wilhelmsburg 32 als Gewerbegebiet ausgewiesen ist und daher nicht den gleichen Schutzstandard hat, wie ausgewiesene Wohngebiete. Nur vier verbleibende Grundstücke am Vogelhüttendeich sind als Wohngebiet ausgewiesen. Das Grundstück, das der neuen B 75 am nächsten liegt, ist knapp 50 Meter davon entfernt. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden hier tagsüber um bis zu 1,8 dB(A) verfehlt, nachts aber eingehalten. Auf der anderen Seite bleibt die Nähe zu den Bahnanlagen unverändert, die Grundstücke kommen aber in den Vorzug geringeren Bahnlärms. Auch der Gesamtlärm aus Schienen- und Fernstraßenverkehr wird abnehmen. Bei den übrigen Grundstücken in diesem Bereich werden die Vorgaben der 16. BImSchV an allen Immissionsorten bis auf zweien eingehalten. Es kommt einmal zu einer Grenzwertüberschreitung von 0,7 dB(A) tags und einmal von 0,3 dB(A) tags.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass viele Einwender zumindest auch deswegen betroffen sind, weil das Vorhaben zusammen mit anderen städtebauliche Entwicklungen in Wilhelmsburg den Stadtteil nicht nur baulich, sondern auch in seinem sozialen Gefüge verändert. Das kann – sogar schon durch die Durchführung der Zulassungsverfahren - auch dazu führen, dass vorhandene soziale Strukturen, die bisher zum Heimatgefühl beigetragen haben, entfallen und durch andere ersetzt werden. Es ist verständlich, dies als „Verlust von Heimat" zu empfinden. Allerdings gibt es keinen Vertrauensschutz in die Unwandelbarkeit solcher sozialer Strukturen, zumal dann nicht, wenn sie ggf. durch neue Strukturen ersetzt werden, die ihrerseits erstmals oder wieder ein Heimatgefühl wecken können. Die Planfeststellungsbehörde hat auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die neue B 75 geradezu zwangsläufig zu so negativen sozialen Auswirkungen führt, dass diese in der Abwägung zu einer Ablehnung des Vorhabens führen müsste. Dagegen spricht schon, dass das Vorhaben wegen des verbesserten Lärmschutzes und der Aufhebung von Zerschneidungswirkungen zumindest das Potenzial positiver sozialer Auswirkungen in sich trägt.

4.14.1.2 Verfahrensrechtliche Einwendungen

4.14.1.2.1 Vorhabensträgerschaft unklar

Einwender beklagten, dass nicht deutlich werde, wer Vorhabensträger des Fernstraßenvorhabens bzw. des Eisenbahnvorhabens sei.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planunterlagen, die das Fernstraßen- und Eisenbahnvorhaben beschreiben, lassen z.B. in den Bauwerksverzeichnissen deutlich erkennen, wer Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger der jeweiligen Anlagen sein soll. Auch die öffentlichen Äußerungen der Anhörungsbehörde, insbesondere die Amtlichen Bekanntmachungen, geben keinen Anlass zur Verwirrung, schon weil darin nicht die Abgrenzung der beiden Vorhabensträger benannt werden sollte, sondern nur die Vorhaben kurz zu umschreiben waren und darauf hinzuweisen war, dass es sich um ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren zweier Vorhabensträger handelt. Die Verletzung subjektiver Rechte wäre im Übrigen auch bei Unklarheiten über die Vorhabensträgerschaft nicht erkennbar.

4.14.1.2.2 Rolle der DEGES unklar

Einwender halten die Rolle der DEGES für rechtsstaatlich bedenklich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Kritik betrifft nur das Innenverhältnis zwischen DEGES, Auftragsverwaltung für die Fernstraßen und DB AG. Im Außenverhältnis tritt die DEGES als Bevollmächtigte der beiden Vorhabensträger auf. Dagegen bestehen ebenso wenig Bedenken, wie z.B. gegen das Auftreten von Bevollmächtigten aufseiten der Einwender.

4.14.1.2.3 Auslegungsmängel

Einwender beklagten, dass die öffentliche Auslegung der Planunterlagen nicht nur in den Räumen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in der Stadthausbrücke stattfand, sondern auch am Berta-Kröger-Platz in Wilhelmsburg. Dort habe man nur zu den ausgelegten Planunterlagen kommen können, wenn man eine Werbeausstellung der Vorhabensträger durchquerte. Solche Werbung sei aber im Zusammenhang mit einer öffentlichen Auslegung unzulässig. Die Werbeausstellung habe auch andere Inhalte transportiert, als die ausgelegten Unterlagen. Zudem seien die ausgelegten Unterlagen von Vertretern der Vorhabensträger erläutert worden, ohne dass diese sich als solche zu erkennen gegeben hätten oder zu Neutralität verpflichtet gewesen wären. Auf diese Weise habe die öffentliche Auslegung am Berta-Kröger-Platz ihren Sinn verfehlt. Statt eine Anstoßwirkung zu erzeugen, hätten die Begleitumstände gerade auf eine Verhinderung von Einwendungen und Stellungnahmen abgezielt. Das stelle einen Verfahrensfehler dar, der nur durch erneute Auslegung geheilt werden könne.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die öffentliche Auslegung stand im Einklang mit den Anforderungen des § 73 Abs. 3 HmbVwVfG. Danach ist der Plan in den Bezirken für die Dauer eines Monats zur Einsicht auszulegen. Das ist für den Bezirk Hamburg-Mitte sowohl am Berta-Kröger-Platz geschehen als auch in den Räumen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Auf eine Auslegung im Bezirk Bergedorf wegen der dort vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wurde in Anwendung des § 73 Abs. 3 Satz 2 HmbVwVfG verzichtet, weil dort der Kreis der Betroffenen bekannt war und ihnen innerhalb angemessener Frist Gelegenheit gegeben wurde, den Plan einzusehen. Die Planunterlagen waren zusätzlich auf den Internetseiten der Anhörungsbehörde abrufbar. Auf die Auslegungsorte und das Internetangebot ist in der Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger Nr. 13 vom 15.02.2011 hingewiesen worden.

Eine Auslegung allein in den Räumen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hätte in rechtlicher Hinsicht ausgereicht. Weil der Anhörungsbehörde bekannt war, dass die Vorhabensträger am Berta-Kröger-Platz Räumlichkeiten für Informations- bzw. Werbezwecke anmieten würden, hat sie sich entschlossen, auch dort die Planunterlagen ortsnah auszulegen. Dazu wurde ein gesonderter Raum benutzt, der von den übrigen Nutzflächen der Vorhabensträger getrennt war und ausschließlich der öffentlichen Auslegung diente. Damit war hinreichend sicher gestellt, die Inhalte der Werbe- bzw. Informationsveranstaltung der Vorhabensträger von der öffentlichen Auslegung zu trennen. Die Planfeststellungsbehörde hat die öffentliche Auslegung regelmäßig kontrolliert, insbesondere im Hinblick darauf, ob die Unterlagen noch vollständig sind. Planfeststellungsrechtlich ist es weder Mitarbeitern der Vorhabensträger noch Betroffenen oder Interessierten verboten, die Planunterlagen vor Ort zu kommentieren bzw. zu erläutern. Das lässt sich bei einer öffentlichen Auslegung nicht verhindern. Es ist aber kein Fall bekannt, in dem Vertreter der Vorhabensträger versucht hätten, die Einsichtnahme der Unterlagen zu verhindern oder zu erschweren. Das wird auch von Einwendern nicht behauptet. Eine „ungestörte" Einsichtnahme war zudem ständig und zu deutlich längeren Öffnungszeiten in den Räumen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt möglich.

Die Planfeststellungsbehörde hat aus diesen Gründen keinen Anlass zu der Annahme, die öffentliche Auslegung der Planunterlagen hätte ihr Ziel verfehlt oder sei gar verfahrensfehlerhaft gewesen. Es gibt auch keine Anhaltspunkte dafür, dass wegen des Auslegungsortes am Berta-Kröger-Platz Personen von der Erhebung von Einwendungen abgehalten worden wären. Selbst wenn das der Fall gewesen sein sollte, wäre das nicht Folge eines Verfahrensfehlers, sondern freie Entscheidung der jeweils Betroffenen. Die Planfeststellungsbehörde geht aber davon aus, dass der zusätzliche Auslegungsort geeignet war, mehr Bürgern die Gelegenheit zu geben, die Planunterlagen einzusehen, als wenn nur in den Räumen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ausgelegt worden wäre.

Einwender beklagen auch, dass die Planänderungsunterlagen nicht öffentlich ausgelegen hätten. Das wäre erforderlich gewesen, weil die Änderungen Auswirkungen auf die Stadtentwicklung haben könnten und deswegen alle Wilhelmsburger betreffen könne. Ein verkürztes Verfahren, wie es gehandhabt worden sei, wahre nicht die Interessen derer, die sich von der Änderung als betroffen verstehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Planänderungsverfahren wurde im Einklang mit den Anforderungen der §§ 17a Nr. 6 FStrG, 18a Nr. 6 AEG und 73 Abs. 8 HmbVwVfG geführt. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden und werden dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt, so ist diesen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. Eine öffentliche Auslegung der Planunterlagen ist nicht vorgesehen.

Darüber hinaus waren die Planänderungsunterlagen öffentlich auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde und in den Räumen der Planfeststellungsbehörde, die sich ebenfalls im Bezirk Hamburg-Mitte befinden, zugänglich.

4.14.1.2.4 Ausgelegte Unterlagen unzureichend

Einwender beklagen, die ausgelegten Unterlagen seien unzureichend gewesen. Es fehlten z.B. ein stadtplanerischer Fachbeitrag, umfassende Lärmschutzkonzepte, Berechnungen zur Kosten-Nutzen-Analyse des Vorhabens, ein Verkehrsfolgekonzept sowie Unterlagen, die in Informationsveranstaltungen verwendet worden seien.

Der gleiche Vorwurf richtet sich gegen die Planänderungsunterlagen. Der Erläuterungsbericht sei unvollständig und unklar. Die Wegeverbindung am Ernst-August-Kanal erschließe sich erst aus dem LBP, der im Internet auch nur unter der falschen Bezeichnung „umweltfachliche Untersuchung" zu finden gewesen sei. Es habe nur versteckte Auskunft z.B. über die Entsiegelung und Rückbau der Ernst-August-Kanalbrücke gegeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planauslegung dient dazu, die potenziell Betroffenen über das geplante Vorhaben zu unterrichten. Sie genügt diesem Zweck regelmäßig, wenn die potenziell Betroffenen erkennen können, ob die Planung ihre Belange berührt und ob sie zu deren Wahrung Einwendungen erheben wollen (sog. Anstoßwirkung). Die Planauslegung muss geeignet sein, interessierten Bürgern und Gemeinden

eine mögliche Betroffenheit bewusst zu machen, dadurch Interesse an weiterer Information und Beteiligung zu wecken und so eine auf das geplante Vorhaben bezogene Öffentlichkeit herzustellen.

Die Planunterlagen, mit denen die öffentliche Auslegung vorgenommen wurde, waren geeignet, diesen Zweck zu erfüllen. Für diesen Zweck waren die ausgelegten Unterlagen nicht unzureichend. Gleiches gilt für die Planänderungsunterlagen.

In der Sache sprechen die Einwender teils Konflikte an, die durch das Vorhaben hervorgerufen werden können und die nach ihrer Einschätzung in der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde abzuwägen sind. Die Planfeststellungsbehörde muss sich insoweit in die Lage versetzen, über diese Konflikte sach- und rechtskundig zu entscheiden. Dabei berücksichtigt sie die Planunterlagen. Enthalten die Planunterlagen keine ausreichenden Unterlagen zur Einschätzung eines bestimmten Konflikts, so ist das kein Mangel der Planunterlagen. Fehlen der Planfeststellungsbehörde Unterlagen, so kann sie diese Unterlagen von den Vorhabensträgern oder Dritten erbitten oder ggf. selbst in Auftrag geben.

Der Aufbau der Planänderungsunterlagen, insbesondere die Verwendung eines ausschließlich auf die Planänderungen bezogenen Erläuterungsberichts, genügte den Anforderungen der Anstoßwirkung vollauf. Dabei ist den Einwendern zuzugestehen, dass Art und Umfang der Planunterlagen insbesondere für Laien nicht sehr einfach zu bewältigen sind, insbesondere wenn man unter dem Druck einer nur zweiwöchigen Einwendungs- und Stellungnahmefrist steht. Gleichwohl sind inhaltliche Mängel der Planänderungsunterlagen insoweit nicht erkennbar.

4.14.1.2.5 Verschleppte Vorlage von Planänderungsunterlagen

Einwender beklagen, dass die Planänderungsunterlagen erst Anfang 2013 öffentlich gemacht wurden, obwohl einige Änderungen bereits zum Zeitpunkt des Erörterungstermins geplant gewesen seien und dementsprechend auch Gegenstand der Erörterung hätten sein müssen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Gesetzliche Regelungen über den Zeitpunkt eines Planänderungsantrages bzw. die Vorlage von Planänderungsunterlagen gibt es nicht, so dass insoweit keine Rechtsverstöße vorliegen können. Da auch Einwendungen und Stellungnahmen zu den Planänderungsunterlagen im Rahmen des Planänderungsverfahrens vorgebracht werden konnten und das hierfür erforderliche Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde, kann die Planfeststellungsbehörde insoweit keine Benachteiligung erkennen.

4.14.1.2.6 Planänderungsunterlagen waren nicht durchgängig im Internet zugänglich

Einwender beklagten, ein Teil der im Internet einsehbaren Planänderungsunterlagen sei über einen längeren Zeitraum fehlerhaft eingestellt gewesen und deshalb weder abrufbar noch lesbar.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Da es einen Anspruch auf Internetverfügbarkeit der Planänderungsunterlagen nicht gibt, können mögliche Störungen bei der Zugänglichkeit von Planänderungsunterlagen im Internet auch nicht mit Erfolg gerügt werden. Es kann daher offen bleiben, ob und – wenn überhaupt – welche Unterlagen wie lange unzugänglich waren und ob das zu Beeinträchtigungen geführt haben könnte.

4.14.1.2.7 Zu kurze Einwendungsfrist im Planänderungsverfahren

Einwender gehen davon aus, es sei für die Betroffenen völlig unzumutbar, in einer minimalen Frist mehr als 50 große Dokumente nach möglicherweise relevanten Änderungen zu durchsuchen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Rechtsfehler bei der Bemessung und Setzung der gesetzlich vorgesehenen Frist im Planänderungsverfahren sind nicht erkennbar. Die Planänderungsunterlagen haben einen gewissen Umfang, der es Betroffenen tatsächlich schwer machen könnte, sie innerhalb der zweiwöchigen Stellungnahme- und Einwendungsfrist zu verstehen und Kritik daran zu formulieren. Um diesen Nachteil auszugleichen, haben die Vorhabensträger aber einen Erläuterungsbericht vorgelegt, der einen raschen Überblick über die Planänderungen erlaubt und eine effiziente Durchsicht der Planänderungsunterlagen daraufhin ermöglicht. Daher sieht die Planfeststellungsbehörde keine unzumutbaren Nachteile in der Frist oder dem Umfang der Planänderungsunterlagen.

4.14.1.2.8 Mangelnde Neutralität der Gutachter

Der Einwand bezieht sich auf die Sorge, dass von den Vorhabensträgern in Auftrag gegebene Gutachten wegen dieser Auftragslage nicht neutral, sondern interessengeleitet zugunsten der Vorhabensträger erstellt worden sein könnten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wünschenswert ist es, wenn Gutachter und Gutachten neutral sind. Die Planfeststellungsbehörde mag hie und da Bedenken gegen bestimmte Aussagen in Gutachten haben, hegt aber keinen grundsätzlichen Zweifel an der Neutralität der Gutachter. Darauf kommt es im Ergebnis aber auch nicht an. Maßgeblich ist, ob die Planfeststellungsbehörde zu einer rechtmäßigen und abgewogenen Entscheidung kommt. Zieht sie dabei Gutachten zur Entscheidungsfindung heran, muss sie diese mindestens auf Widerspruchsfreiheit, Plausibilität, Einhaltung der Denkgesetze und richtigen Sachverhalt prüfen. Da die Planfeststellungsbehörde auch insoweit nicht unfehlbar ist, besteht selbstverständlich das Risiko, dass sachliche Fehler eines Gutachtens nicht entdeckt werden und deshalb eine falsche Entscheidung getroffen wird. Die Planfeststellungsbehörde hat die eingereichten Gutachten aber mit der zu Gebote stehenden Sorgfalt kritisch geprüft. Dasselbe dürfte für die Vielzahl an Trägern öffentlicher Belange gelten, deren Stellungnahmen und fachlichen Rat zu Einzelfragen die Planfeststellungsbehörde eingeholt hat. Bedenken im Hinblick auf die Rechtmäßigkeit und Abgewogenheit der Entscheidung bestehen insoweit nicht.

4.14.1.2.9 Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens

Einwender gehen davon aus, dass die Voraussetzungen des § 78 VwVfG für die Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens nicht vorliegen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Aus den unter Ziffer 4.1.7, S. 48 dieses Beschlusses genannten Gründen war ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

4.14.1.2.10 Auslagerung von Vorhabensbestandteilen auf andere Verfahren

Einwender beklagen, dass die A 26-Ost nicht Bestandteil des Planfeststellungsantrages ist oder dass für Teile des Vorhabens auch ein Plangenehmigungsantrag beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt worden ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Tatsache, dass ein Vorhabensträger für Teile seines Vorhabens auch an anderer Stelle Anträge stellt, ist für den hier zu entscheidenden Planfeststellungsantrag unerheblich. Es gibt kein Verbot, Anträge zu stellen. Sollte der Antrag wegen eines etwa bestehenden Grundsatzes der Einheitlichkeit der Planung abzulehnen sein, obläge das der Stelle, an die der Antrag gerichtet ist, z.B. dem Eisenbahn-Bundesamt, das auch über Inhalt und Durchführung des gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens unterrichtet ist.

Auch die Tatsache, dass z.B. die A 26-Ost bei der Dimensionierung der neuen Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd vorsorglich berücksichtigt wurde, aber im Übrigen nicht mit beantragt wurde, begegnet keinen Bedenken. Solche Bedenken könnten sich nur ergeben, wenn insoweit eine fehlerhafte Abschnittsbildung vorläge, etwa weil der beantragte Abschnitt keine eigenständige Verkehrsfunktion hat. Das ist aber nicht der Fall, weil die neue Trasse der B 4/75 die Verkehrsfunktion der alten Trasse übernimmt und dazu nicht auf die A 26-Ost angewiesen ist. Eine Berücksichtigung der A 26-Ost ist auch nicht als notwendige Folgemaßnahme erforderlich. Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße erzeugt keine verkehrlichen Konflikte, die die Anlage einer A 26-Ost erforderlich machen würden. Umgekehrt ist die Planung der A 26-Ost nicht so weit verfestigt, dass ihre möglichen Auswirkungen zwingend bei der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße zu berücksichtigen gewesen wären.

4.14.1.2.11 Unzulässige Einbeziehung anderer Vorhaben

Einwender beklagen, dass z.B. eine mögliche Einbindung der A26 – Ost bei der Gestaltung der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd mit berücksichtigt wurde. Das sei unzulässig, weil über die Zulässigkeit der A26 – Ost noch nicht entschieden sei.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die vorsorgliche Berücksichtigung absehbarer baulicher Maßnahmen ist grundsätzlich vernünftig und jedenfalls dann zulässig, wenn der Bau der A 26-Ost nicht völlig ausgeschlossen ist und ihre vorsorgliche Berücksichtigung nicht ihrerseits schon zu unverhältnismäßigen Nachteilen etwa wegen zu umfangreicher Eingriffe in Natur und Landschaft oder fremde Grundstücke führt. Der Lageplan deutet die mögliche Straßenführung bei Verwirklichung der

A 26-Ost an. Ihr Bau ist nicht unwahrscheinlich, weil die Linienbestimmung nach § 16 FStrG erst vor kurzem entsprechend geändert wurde. Im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd haben möglicherweise betroffene Grundstückseigentümer keine Einwendungen erhoben. Das zeigt, dass die Grundstücksinanspruchnahmen hier keine unverhältnismäßigen Folgen haben. Auch die Belange der übrigen Einwender sind durch die vorsorgliche Berücksichtigung nicht erkennbar beeinträchtigt. Nennenswerte zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft sind nicht zu verzeichnen. Das liegt daran, dass der räumliche Umgriff der Anschlussstelle auch ohne die vorsorgliche Berücksichtigung im Wesentlichen durch die Mindestradien in den Anschlussarmen definiert wird. Zudem werden die für die A 26-Ost reservierten Flächen zunächst gerade nicht versiegelt, sondern stehen einer weiteren Entwicklung von Natur und Landschaft einstweilen zur Verfügung. Die möglichen Auswirkungen des Baus und des Betriebs einer A 26-Ost sind dabei hier nicht zu berücksichtigen, weil dieser Beschluss den Bau und Betrieb einer A 26-Ost nicht betrifft. Sollte der Bau der A 26-Ost beantragt werden, wären die Auswirkung im dann erforderlichen planfeststellungsrechtlichen Zulassungsverfahren zu beurteilen und in die Abwägung einzustellen.

4.14.1.2.12 Verschleierung einer Autobahnplanung

Einwender beklagen, es handele sich entgegen der Angaben der Vorhabensträger um eine Autobahn und nicht bloß um eine Bundesstraße.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Für die Planfeststellungsbehörde ist es nicht abwägungsrelevant, ob die neue Trasse als Bundesstraße oder als Bundesautobahn gewidmet wird. Die Auswirkungen des Vorhabens wären mit Ausnahme der geänderten Beschilderung (auf blauem Grund statt auf gelbem Grund) keine anderen. Das gilt auch für die Frage, wer Straßenbaulastträger wäre, weil die neue Trasse jedenfalls keine Ortsdurchfahrt ist, die Baulast also in jedem Fall gemäß § 5 FStrG beim Bund liegt.

Straßenverkehrsrechtlich würde eine Widmung zur Bundesautobahn nur Fahrzeuge ausschließen, die bauartbedingt nicht mindestens 60 km/h fahren können. Auf die Widmungsentscheidung unter Ziffer 1.3, S. 27 dieses Beschlusses wird hingewiesen. Eine Pflicht zur Widmung als Bundesautobahn besteht nicht. Die B 75 zwischen Lübeck und Delmenhorst vermittelt anders als die parallel laufende A1 nicht vornehmlich überregionale bzw. bundeslandübergreifende Verkehrsbeziehungen. Entsprechendes gilt für die Bundesstraße 4 zwischen Bad Bramstedt und Nürnberg, die bisher ebenfalls über die Wilhelmsburger Reichsstraße führte, durch die o.g. Widmungsentscheidung hier aber nicht mehr ausgewiesen sein wird.

4.14.1.2.13 Fehlende vorrangige Planungsschritte

Einwender beklagen, die Maßnahme sei nicht in vorangegangenen Planungsschritten, wie etwa dem Fernstraßenbedarfsplan, einer Linienbestimmung, einem Raumordnungsverfahren oder einem hamburgischen Gesamtverkehrskonzept für Wilhelmsburg enthalten gewesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwände gehen ins Leere, weil die Einbeziehung des Vorhabens in vorangehende oder verfahrensbegleitende Verfahrensschritte planfeststellungsrechtlich nicht geboten ist. Die genannten vorangehenden Planungsschritte können aus haushaltsrechtlichen, verkehrlichen, planungshierarchischen oder demokratischen Gründen Vorzüge haben, sind aber keine notwendige Voraussetzung für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Das zeigt sich schon daran, dass selbst bei Durchführung dieser Planungsschritte die Planfeststellungsbehörde deren Ergebnisse nicht unbesehen übernehmen darf, sondern – ggf. mit Ausnahme der haushaltsrechtlichen Fragen – die jeweils aufgeworfenen Fragen eigenständig ermitteln, beurteilen und beantworten muss. Das geschieht auch bei dem hier betroffenen Vorhaben.

Vor diesem Hintergrund besteht auch kein Anlass, die Verkehrsfreigabe für die neue B 75 vom Vorliegen oder der Umsetzung eines Verkehrskonzeptes abhängig zu machen, wie dies im Rahmen des Erörterungstermins beantragt wurde.

4.14.1.2.14 Unzureichende Beteiligung der Bürgerschaft

Einwender beklagen, die Hamburgische Bürgerschaft sei nicht hinreichend bei der Planung des Vorhabens beteiligt worden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Beteiligung der Hamburgischen Bürgerschaft ist keine notwendige Bedingung für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens. Im Übrigen ist die Bürgerschaft mit der Bürgerschaftsdrucksache 19/7116 vom 31.08.2010 über das Vorhaben und das dafür vorgesehene Planfeststellungsverfahren informiert worden. Die Bürgerschaft oder Teile davon haben das Vorhaben außerdem durch Selbstbefassung, Anfragen etc. begleitet. Nicht zuletzt hat die Bürgerschaft dem Vorhaben zugestimmt, soweit dafür Mittel aus dem hamburgischen Haushalt aufgewendet werden sollen.

4.14.1.2.15 Nichtberücksichtigung des Wilhelmsburger Beteiligungsprozesses

Einwender beklagen, dass bestimmte Ergebnisse vorlaufender oder verfahrensbegleitender Gespräche, Runder Tische, Beteiligungsverfahren etc. keinen Eingang in die Planunterlagen gefunden hätten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde beurteilt die Planunterlagen und die zu ihrer Erläuterung und Begründung eingereichten Unterlagen darauf, ob ihnen zwingendes Recht entgegensteht und ob die betroffenen öffentlichen und privaten Belange angemessen in Ausgleich gebracht werden können. Stellt sich dabei heraus, dass das nur möglich ist, wenn bestimmte Ergebnisse vorlaufender oder verfahrensparalleler Erörterungen berücksichtigt werden, so wird das entsprechend angeordnet oder der Plan wird insoweit nicht festgestellt. Die Planfeststellungsbehörde ist aber nicht die Stelle, die kontrolliert, ob darüber hinausgehende Zusagen oder Vereinbarungen der Vorhabensträger gegenüber Bürgern oder öffentlichen Stellen zutreffend in die Planunterlagen übernommen worden sind. Daher erübrigt sich eine Prüfung, ob ggf. mit welchem Inhalt es solche Zusagen oder Vereinbarungen gegeben hat.

4.14.1.3 Planrechtfertigung/Bedarf

4.14.1.3.1 Vorhandene Fernstraße ist sicher und ausreichend

Einwender führen gegen das Vorhaben ins Feld, es sei unnötig, weil die vorhandene Wilhelmsburger Reichsstraße ausreichende Verkehrsmengen ausreichend sicher bewältige.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Nach Auffassung des Vorhabensträgers besteht bei ca. 160 Unfällen mit mehr als 200 Personenschäden in sieben Jahren keine Veranlassung von einer verkehrssicheren Straße zu sprechen. Dies tut im Übrigen auch die Polizei nicht.

Vor Einbau der Betongleitwand in 1995 gab es regelmäßig sehr schwere Unfälle mit Todesfolge. Der Einbau der Betongleitwand ging jedoch zu Lasten der Fahrbahnbreiten (3,0 bzw. 2,9 m). Dies entspricht nicht einmal dem Standard von Wohnsammelstraßen. Der für die neue Reichsstraße vorgesehene moderne Straßenquerschnitt wird die Verkehrssicherheit erhöhen, da gerade Berührungsunfälle (treten jetzt vermehrt auf) vermieden werden und für liegengebliebene Fahrzeuge ein Standstreifen zur Verfügung steht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
In der Sache wird mit dieser Einwendung die Planrechtfertigung des Vorhabens bestritten. Die Planfeststellungsbehörde geht aber aus den in Ziffer 4.3, Seite 51 dieses Beschlusses genannten Gründen davon aus, dass das Vorhaben auch im Hinblick auf die Kapazität und Verkehrssicherheit die notwendige Planrechtfertigung hat. Dabei spielt insbesondere eine Rolle, dass die neue B 75 über Stand- und Mittelstreifen sowie Fahrstreifen in richtlinienkonformer Breite verfügen wird und deshalb gegenüber der vorhandenen B 4/75 eine höhere Verkehrssicherheit verspricht. Im Übrigen wäre auch dann, wenn die vorhandene Wilhelmsburger Reichsstraße über hinreichende Kapazität und Verkehrssicherheit verfügen würde, nicht ausgeschlossen, dass die Verlegung sinnvoll bleibt, z.B. wegen der damit verfolgten städtebaulichen Ziele, der Flächeneinsparung oder der bauzeitlichen Vorteile. Im Übrigen wird auf die Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, Seite 54 dieses Beschlusses verwiesen.

4.14.1.3.2 Verkehrsbeeinflussende Maßnahmen sind ausreichend

Einwender haben vorgebracht, möglicherweise bestehende Nachteile der vorhandenen Wilhelmsburger Reichsstraße vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit könnten mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, bewältigt werden. Daher erübrige sich die Verlegung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auch diese Einwendung spricht dem Vorhaben die Planrechtfertigung ab. In der Sache erklärt die Einwendung das Vorhaben für überflüssig, weil die gleichen Vorzüge bei weniger Nachteilen auch durch verkehrslenkende Maßnahmen auf der vorhandenen Wilhelmsburger Reichsstraße erzielt werden könnten. In einem solchen Fall wäre die Verlegung nicht „vernünftigerweise geboten", entbehrte also der Planrechtfertigung.

Das übersieht, dass die Möglichkeit, auf der bestehenden Trasse die Verkehrssicherheit zu erhöhen einerseits mit Nachteilen im Hinblick auf die Kapazität einhergehen kann, andererseits aber die Verlegung mit Vorteilen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, aber z.B. auch den Städtebau, den Flächenverbrauch und den Bauablauf einhergeht, die die vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht bewirken können. Aus diesem Grund ist allein der Verweis darauf, dass auch die alte Trasse verbessert werden kann, kein ausreichendes Argument gegen die Verlegung.

Auch insoweit wird auf die Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses verwiesen.

4.14.1.3.3 Verkehrsabwicklung wird durch die Verlegung nicht verbessert

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf den Einwand, dass die Verkehrsabwicklung durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht verbessert wird, wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 4.3, S. 51 dieses Beschlusses verwiesen. Selbst wenn die Verkehrsabwicklung sich durch die neue B 75 auch angesichts des großzügigeren Querschnitts wider Erwarten nicht verbessern würde, so lässt dieser Querschnitt doch eine höhere Verkehrssicherheit erwarten. Gegenüber der Lage im Bestand ergeben sich auch städtebauliche Vorteile. Mit der Verlegung gehen auch Lärmschutzmaßnahmen einher, die ohne Verlegung vermutlich nicht in vergleichbarer Weise verwirklicht würden. Schon aus diesen Gründen genießt die Verlegung ihre Planrechtfertigung.

4.14.1.3.4 Umbau der Bahnanlagen verfehlen Zielsetzungen des AEG

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf den Einwand, dass der Umbau der Bahnanlagen keine positiven Auswirkungen auf die Zielsetzungen des AEG habe, wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 4.3, S. 51 dieses Beschlusses verwiesen. Das Eisenbahnvorhaben genießt seine Planrechtfertigung auch, wenn es ohne nennenswerte Kapazitätseinbußen zu Vorzügen an anderer Stelle führt, etwa im Hinblick auf einen reduzierten Flächenverbrauch. So liegt die Sache hier.

4.14.1.3.5 Verkehrsprognosen

Einwender kritisieren die von den Vorhabensträgern vorgelegten Prognosen im Hinblick auf den Straßenverkehr. Diese Kritik hat zweierlei Zielrichtung. Zum einen kann eine unzutreffende Verkehrsprognose Auswirkungen auf die Beurteilung der Planrechtfertigung haben. Zum anderen kann sie zu Fehlern bei der Immissionsbeurteilung führen, z.B. im Hinblick auf Lärm und Luftschadstoffe.

Die Vorhabensträger haben im Hinblick auf den Straßenverkehr zwei Unterlagen vorgelegt. Das ist zum einen das „Verkehrsmodell Elbinsel", das kleinräumige Verkehrsverlagerungen bei einer Verlegung der B 4/75 untersucht (ARGUS). Zum anderen ist das die „Verkehrsprognose 2025", die weiträumigere Verkehrsprognosen anstellt (ptv).

Einwender kritisieren, dass die Verkehrsuntersuchungen sogar erklärtermaßen zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen.

Einige Einwender gehen davon aus, dass zu viel Verkehr prognostiziert wird und bei richtiger Prognose eine verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße zur Bewältigung der Verkehrsströme nicht nötig sei. Andere Einwender vermuten, dass zu wenig Verkehr prognostiziert sei und bei richtiger Prognose mit größeren Beeinträchtigungen insbesondere durch Lärm und Luftschadstoffe zu rechnen sei.

Die Verkehrsprognosen hätten nicht berücksichtigt, dass es trotz Hafenentwicklung seit 1995 keine Zunahme des Verkehrs auf der Wilhelmsburger Reichsstraße gegeben hat. Auch die Auswirkungen eines Verkehrslenkungskonzepts für den Schwerverkehr oder eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs seien nicht beachtet worden. Es seien nicht nur künftige Verkehrsprojekte in die Prognosen eingeflossen, die im Bundesverkehrswegplan dem vordringlichen Bedarf zugeordnet sind, sondern auch weitere, für die ein vordringlicher Bedarf nicht festgestellt sei. Die Prognosen zum Hafenverkehr seien zu optimistisch. Die Annahme, die PKW-Dichte werde sich erhöhen, treffe in Hamburg nicht zu, wenn und soweit attraktivere ÖPNV-Angebote bestehen. Die Verkehrsentwicklung auf der Bremer Straße werde nicht hinreichend berücksichtigt. Andere Stimmen rechnen angesichts des neuen Hafenentwicklungsplans mit mehr Verkehr als prognostiziert.

Andererseits sei entgegen den Annahmen des BMVBS nicht von einer bedeutenden Zunahme des Güterkraftverkehrs ausgegangen worden. Auch Ausweichverkehre in der Zeit eines möglichen Ausbaus der Autobahn A1 seien nicht berücksichtigt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Modellabgleich zwischen ptv und ARGUS erfolgte nach besten fachgutachterlichen Erkenntnissen in der Form, dass ARGUS für ihr feinräumiges Modell Wilhelmsburg die großräumigen Transitverkehre aus dem ptv-Modell übernommen hat. Auf der anderen Seite sind im großräumigen ptv-Modell die feineren Datengrundlagen für Wilhelmsburg aus dem ARGUS-Modell in aggregierter Form berücksichtigt. Somit sind in beiden Modellen sowohl die überregionale als auch die kleinräumige Ebene berücksichtigt. Aufgrund der unterschiedlichen Modellstrukturen ist es aber aus modelltechnischer Sicht weder sinnvoll noch mit legitimen Mitteln möglich, identische Modellergebnisse zu erzielen, da hier noch zahlreiche weitere Einflussgrößen eine entscheidende Rolle spielen (siehe ptv-Gutachten Kapitel 5.6.2). Daher wurde entschieden, dass für das untergeordnete Netz die Zahlen des ARGUS-Gutachtens maßgebend sind und für das überregionale Bundestraßen- und Autobahnnetz die ptv-Zahlen. Daher kann in keiner Weise davon die Rede sein, dass Modellergebnisse geglättet wurden nach dem Motto "Was nicht passt wird passend gemacht". Der Vorwurf ist entschieden zurückzuweisen.

In der begleitenden Veranstaltungsreihe wurden am 28.02.2011 neben dem ARGUS-Gutachten und dem ptv-Gutachten zusätzlich auch Inhalte und erste Ergebnisse des Gesamtmobilitätskonzepts Süderelbe, welches durch TCI-Röhling und ptv erstellt wird/wurde, vorgestellt, um den anwesenden Zuhörern einen Gesamtüberblick von der strategischen Planung im Süderelberaum (Gesamtmobilitätskonzept) bis zur Detailbetrachtung in Wilhelmsburg (ARGUS) zu geben. Das Gesamtmobilitätskonzept befindet sich derzeit bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in der Schlussredaktion und ist daher noch nicht veröffentlicht. Demnach konnte es auch nicht den Planfeststellungsunterlagen beigefügt werden.

Eine zusätzliche Anziehungswirkung für den durchgehenden Verkehr ist nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht vorhanden, weshalb die Ergebnisse aus dem "Verkehrsmodell Elbinsel" keiner kritischen Analyse unterzogen werden müssen.

Für das [ARGUS]-Gutachten wurde ein Verkehrsmodell aufgebaut, welches anhand von Quelle-Ziel-Nachfragematrizen die Verkehrsbelastungen auf dem Straßennetz berechnet. Hierbei wurden neben dem heutigen Analysezustand unterschiedliche Planvarianten für den Prognosehorizont 2025 mit dem dann zu erwartenden Netzausbaustand (Berücksichtigung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung sowie weiterer wichtiger geplanter Maßnahmen im untergeordneten Netz) untersucht. Die Prognose wurde nicht durch eine Hochrechnung der Analysebelastungen berechnet sondern es wurden die Analysematrizen mit der aktuellen Bundesprognose 2025 sowie zahlreichen weiteren Informationen (z.B. Hafen, Flughafen, Siedlungsentwicklung in Wilhelmsburg usw.) fortgeschrieben. Mit den so entstandenen Nachfragematrizen für den Prognosezustand wurden wiederum Umlegungsrechnungen auf dem Prognosenetz durchgeführt. Die Prognoseberechnungen beruhen somit auf dem aktuellen Stand der Technik und beinhalten das zitierte "Start-Ziel-Verfahren". Somit ist der Vorwurf, die Verkehrsprognose sei defizitär, zurückzuweisen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken im Hinblick auf die Verkehrsprognose.

Die Tatsache, dass die unterschiedlichen Verkehrsuntersuchungen zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, erklärt sich u.a. aus den unterschiedlichen Datengrundlagen, Aggregationen und Zielsetzungen der Untersuchungen, die für sich genommen jeweils plausibel sind, bei der Gegenüberstellung der Untersuchungen aber zu unterschiedlichen Ergebnissen führen. Da es sich bei beiden Untersuchungen um prognostische Modelle handelt, sind diese Unterschiede nicht notwendig Ausdruck von Fehlern, sondern können auch in der grundsätzlichen Ungewissheit, Bandbreite und Methodik von Prognosen begründet liegen. Der Planfeststellungsbehörde leuchten die Ausführungen zum Modellvergleich (Unterlage 17, Anhang 3 zur ARGUS-Untersuchung) jedenfalls ein.

Im Hinblick auf den Prognosezeitraum wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.4, S. 53 verwiesen. Auch im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken im Hinblick auf die Verkehrsprognosen und schließt sich insoweit der Darstellung der Vorhabensträger an. Dabei berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde, dass Prognosen notgedrungen unsicher sind, insbesondere wenn sie wie hier für einen Ballungsraum mit ungewissen, aber verkehrlich relevanten städtebaulichen und infrastrukturellen Entwicklungen hantieren müssen. Insofern mag der Vorwurf, die Verkehrsprognosen würden zu viel Verkehr prognostizieren, sogar zutreffen. Das ist dann aber Ausdruck einer Verkehrsberechnung „auf der sicheren Seite". Dieses Vorgehen ist insbesondere dann gerechtfertigt, wenn sich die Planrechtfertigung nicht in erster Linie aus einer Verkehrszunahme ergibt, aber die Verkehrsimmissionen nicht zu niedrig angesetzt werden sollen. So liegt die Sache hier. Wie unter Ziffer 4.3, S. 51 dieses Beschlusses dargestellt, rechtfertigt sich das Vorhaben in erster Linie aus dem

Gewinn an Verkehrssicherheit, städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, Immissionsentlastungen sowie bauzeitlichen Vorzügen. Dann ist es zulässig, die künftigen Verkehre eher großzügig zu berechnen, um dementsprechend auch den Schutz vor Immissionen in der Zukunft ausreichend gestalten zu können. So geht das ARGUS-Gutachten vor, indem es für den Prognosezeitraum mit der Verwirklichung einer Vielzahl verkehrserzeugender städtebaulicher und infrastruktureller Vorhaben rechnet, obwohl eine Fertigstellung aller dieser Vorhaben bis 2025 bzw. 2030 realistisch kaum zu erwarten ist. Betrachtet werden verkehrliche Auswirkungen einer vollständig fertiggestellten HafenCity, einer städtebaulichen Entwicklung des Kleinen Grasbrook, des Masterplans Elbbrücken, der im Rahmen der Internationalen Bauausstellung errichteten Gebäude und mehrerer städtebaulicher Projekte in Wilhelmsburg (vergl. Anhang 2 des ARGUS-Gutachtens, Unterlage 17). Berücksichtigt sind auch die A 26-Ost, die Großmarktbrücke zwischen HafenCity und Großmarktgelände, eine Verbindung vom Veddeler Damm zur Anschlussstelle HH-Georgswerder, der Ausbau der A7 und der Neubau der Autobahn A26. Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, die Verkehrsbelastung werde für die Zukunft zu niedrig angesetzt. Das gilt auch vor dem Hintergrund des inzwischen vorliegenden Hafenentwicklungsplans vom Oktober 2012, der für das Jahr 2025 ebenso wie die Verkehrsgutachten von einem Containerumschlagpotenzial von ca. 25 Mio. TEU ausgeht.

Gleichzeitig ist die Planfeststellungsbehörde überzeugt, dass auch eine zu hoch angesetzte Verkehrsprognose nicht zu einer unzulässigen Überdimensionierung der neuen Trasse führt. Der heutige Verkehr auf der vorhandenen Trasse ist Beleg für ein Verkehrsaufkommen von über 50.000 Fahrzeugen am Tag, mit dem mindestens auch auf der neuen Trasse zu rechnen ist. Schon bei diesem Verkehrsaufkommen ist nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen der geplante Trassenquerschnitt RQ 28 allemal gerechtfertigt. Dieser ist daher auch bei prognostizierten Verkehrszahlen zwischen 60.000 und 70.000 Fahrzeugen am Tag nicht überdimensioniert.

4.14.1.3.6 Forderung nach Verkehrskonzept

Auch die in Einwendungen vorgebrachte Forderung nach einem Verkehrskonzept hat zweierlei Zielrichtung. Zum einen vermissen Einwender das so genannte Gesamtverkehrskonzept in den Planunterlagen. Es sei in begleitenden Veranstaltungsreihen der Vorhabenträger vorgestellt worden, aber nicht in den Planfeststellungsunterlagen zu überprüfen gewesen.

Zum anderen gehen Einwender davon aus, dass das Vorhaben in seinen verkehrlichen Auswirkungen nicht beurteilt werden könne, solange es an einem verkehrsträgerübergreifenden Gesamtverkehrskonzept fehle.

So wurden nach Auffassung von Einwendern weder weitgehend konsensuale Vorschläge zum Gesamtverkehrskonzept, zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs in Wohnstraßen, zum Zusammenhang von Stadtplanung und Verkehrsplanung oder zur Verbesserung des ÖPNV aufgenommen noch die geforderte Prüfung eine Zivilisierung (Geschwindigkeitsbegrenzung, Heraushaltung des durchfahrenden Schwerverkehrs) der bestehenden Wilhelms-

burger Reichsstraße noch auch Einzelvorschläge wie Lärmschutzdeckel mit Neugestaltung des Bahnhofs, Tunnel am Ernst-August-Kanal, zusätzliche oder ersatzweise Abfahrt Neuenfelder Straße oder kreuzungsfreier Radweg entlang der B 4/75 auch nur andeutungsweise geprüft.

Es bedürfe als Ausdruck ordentlicher Planung eines Paketes an Maßnahmen, bestehend u.a. aus:

1. einem Nutzungskonzept, (Flächennutzungsplanung, mögliche Wohngebiete, Verlagerungskonzept für bestehende Nutzung, Konzept für die Planungen der Bahn),
2. einem umfassenden Verkehrskonzept (einschließlich ÖPNV, Quell- und Zielverkehr, Umgang mit durchfahrendem Verkehr, Sicherheitskonzept),
3. einem zeitlich orientierenden Stufenplan,
4. Folgemaßnahmen (Rückbau, Umbau von Straßen, Landschaftsplanung, Ausgleichsflächen, Wohnungsplanung) und
5. inhaltlicher und finanzieller Klärung der Folgemaßnahmen.

Durch ein solches Konzept könnten die Lebensverhältnisse der Bewohnerinnen verbessert werden und die Stadtteile attraktiv für neu Hinzuziehende werden, alle Verkehre im Gebiet wären erfasst, die Stadt- und Verkehrsplanung für Stadt und Hafen würden integriert. Eine nachhaltige Verkehrsplanung berücksichtige die langfristigen finanziellen, ökologischen und sozialen Kosten für die Bürgerinnen und die Stadt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Kern der Einwendung ist nur schwer zu greifen. Sie kann so verstanden werden, dass die Planunterlagen unzureichend seien, weil es an einem niedergeschriebenen Verkehrskonzept fehle. Die so verstandene Einwendung ist zurück zu weisen, weil ein Verkehrskonzept nicht notwendiger Bestandteil des festzustellenden Plans ist. Verkehrskonzepte können bestimmte Vorhaben ggf. begründen oder verwerfen, sie sind aber nicht selbst das Vorhaben. Daher können sie nicht als „Plan" im Sinne der §§ 17 FStrG bzw. 18 AEG festgestellt werden. Dementsprechend sind sie auch nicht notwendige Planunterlagen.

Nach dem Eindruck der Planfeststellungsbehörde ist die Einwendung aber eher als inhaltliche Kritik am beantragten Vorhaben zu verstehen, weil das Vorhaben entweder einem sinnvollen Verkehrskonzept widerspreche oder aber über die Sinnhaftigkeit des Vorhabens noch nicht entschieden werden könne, weil mangels Verkehrskonzept noch keine hinreichenden Beurteilungsgrundlagen vorliege.

Dabei handelt es sich augenscheinlich nicht allein um ein Verkehrskonzept, sondern umfassender um ein städtebauliches Nutzungsverteilungskonzept, in dem neben den Verkehrsaspekten auch die städtebaulichen Nutzungen konzipiert werden sollen. In so ein Konzept fließen zahlreiche Belange ein und es wäre zu prüfen, ob und mit welchem Gewicht diese Belange jeweils einzeln für oder gegen das Vorhaben sprechen und ob eine Gesamtschau dieser Belange für oder gegen das Vorhaben spricht. Diese Aufgabe hat die Planfeststellungsbehörde aber ohnehin. Ob die in die Abwägung einzustellenden Belange von

den Vorhabensträgern oder Dritten, wie etwa der Freien und Hansestadt Hamburg, in einem Verkehrskonzept aufbereitet sind oder nicht, ist dabei unerheblich.

Soweit die Einwender beklagen, notwendige Planungen lägen nicht vor oder seien unter den Planungsträgern nicht hinreichend koordiniert, so liegt darin aber kein Grund, den Planfeststellungsantrag abzulehnen, es sei denn, dadurch entfiele die Planrechtfertigung des Vorhabens. Das ist aber aus den unter Ziffer 4.3, S. 51 ff. dieses Beschlusses genannten Gründen nicht der Fall. Die Planfeststellungsbehörde kann solche vermeintlich oder tatsächlich fehlenden Planungen auch nicht ersetzen.

Die Planfeststellungsbehörde ist nur gehalten, die bekannten Planungen der öffentlichen Planungsträger in die Abwägung mit einzustellen. Diese Planungen drücken sich in unterschiedlichen Verbindlichkeitsgraden aus, z.B. im Flächennutzungsplan, in Bebauungsplänen, in Masterplänen, in Grünordnungs- und Landschaftsplänen, in Fachplanungen, in Konzepten, Studien oder Untersuchungen. Dabei steht es den einzelnen Planungsträgern regelmäßig frei, von ihrer Planungsbefugnis Gebrauch zu machen. Selbst wenn die Planungsträger zur Planung verpflichtet sind, wie etwa im Falle des § 1 Abs. 3 BauGB, besteht ein durchsetzbarer Anspruch darauf nicht. Deswegen können weder die Einwender noch die Planfeststellungsbehörde das Fehlen einer Planung anderer Planungsträger rügen bzw. eine Ablehnung des beantragten Vorhabens allein darauf stützen, dass bestimmte Planungen anderer Planungsträger nicht vorliegen oder nicht in der von den Einwender gewünschten Weise abgestimmt sind.

Wenn und soweit z.B. Bauleitpläne keine Regelungen treffen, muss auf die Grundsätze der jeweiligen gesetzlichen Planungsgrundlage – z.B. des BauGB – zurückgegriffen werden. Das gilt auch bei Konflikten des Vorhabens mit vorhandenen Planungen anderer öffentlicher Planungsträger. Regelungen über das Verhältnis von Planungen und Planungsträgern finden sich z.B. in den §§ 4, 7 und 38 BauGB.

Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt dabei natürlich auch die Aussagen der jeweiligen Planungsträger, hier vor allem der Freien und Hansestadt Hamburg in der Funktion als Gemeinde und Bundesland. Kein öffentlicher Planungsträger hat das Vorhaben allerdings wegen entgegenstehender anderweitiger Planungsabsichten abgelehnt. Alle öffentlichen Planungsträger begrüßen das Vorhaben vielmehr. Gefordert werden ggf. Anpassungen im Detail. Eine grundsätzliche Ablehnung hat das Vorhaben aber nicht erfahren.

Die Planfeststellungsbehörde hat auch keine Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben gegen zwingende Regelungen anderer Planungen verstößt. Eine solche Bindung auch für die Vorhabensträger kann z.B. im Rahmen des § 7 BauGB entstehen. Danach müssen auch Fachplanungsträger ihre Planungen an den Flächennutzungsplan anpassen, wenn sie im Aufstellungsverfahren für den Flächennutzungsplan beteiligt waren und nicht widersprochen haben. Abwei-

chungen vom Flächennutzungsplan sind aber auch danach noch möglich, wenn darüber mit der Gemeinde Einvernehmen erzielt wird.

Die Frage, ob das Vorhaben vom Flächennutzungsplan abweicht, kann dabei offen gelassen werden, weil die Hamburgische Bürgerschaft als Verantwortliche für den Flächennutzungsplan durch ihre Drucksache 19/7116 vom 31.08.2010 dem Vorhaben zugestimmt hat und diese Zustimmung u.a. durch die Bereitstellung von Mitteln zur Mitfinanzierung der Maßnahme manifestiert hat. Das Einvernehmen der Bürgerschaft drückt sich auch in den Drs. 19/7116 vom 31.08.2010 und 20/1453 vom 06.09.2011 aus.

Festsetzungen in Bebauungsplänen sind für das Vorhaben nicht zwingend. Das gilt für die Planungen im Bereich der Bahnanlagen schon deshalb, weil es hier wegen der bestehenden eisenbahnrechtlichen Zweckbindung der Flächen keine zwingenden Regelungen anderer Planungsträger geben kann und das Eisenbahnvorhaben mit Ausnahme sehr kleiner Flächen im Bereich der geplanten zweigleisigen Führung der Strecke 1254 im Abzweig Hohe Schaar auch keine neuen Flächen in Anspruch nimmt. Diese Flächen sind und bleiben der Überplanung durch andere Planungsträger weitestgehend entzogen und werden auch bei Verwirklichung des Vorhabens wieder zu Eisenbahnzwecken genutzt, wenn auch in reduziertem Flächenumfang. Im Hinblick auf das Eisenbahnvorhaben bleibt planungsrechtlich also gleichsam alles beim Alten. Eine Verschlechterung geht mit diesem Teil des Vorhabens für die anderen Planungsträger jedenfalls nicht einher.

Auch die Fernstraßenplanung steht nicht in grundsätzlichem Konflikt mit Ausweisungen in Bebauungsplänen. Die Planungsträger stimmen dem Vorhaben zu und haben bestenfalls Kritik im Detail, etwa wegen der Lage eines Regenrückhaltebeckens oder wegen der verkehrlichen Auswirkungen der neuen Anschlussstelle Rotenhäuser Straße.

Die Fernstraße nimmt allerdings auch Flächen in Anspruch, die aktuell durch Bebauungspläne überplant sind oder werden sollen und steht nicht im Einklang mit deren Festsetzungen.

Die Strecke berührt Flächen,

die durch den Bebauungsplan Wilhelmsburg 38 als Grünfläche mit der Bezeichnung Parkanlage (Freie und Hansestadt Hamburg) ausgewiesen sind,

die durch den Baustufenplan Wilhelmsburg als Industriegebiet, Wohngebiete, Grünanlagen und Dauerkleingärten am Ernst-August-Kanal ausgewiesen sind,

die durch den Bebauungsplan Wilhelmsburg 16 als Gemeinbedarfsfläche Berufsschule (Freie und Hansestadt Hamburg) ausgewiesen sind,

die durch den Bebauungsplan Wilhelmsburg 32 als Gewerbeflächen ausgewiesen sind und

die durch den Bebauungsplan Wilhelmsburg 90 als Grünfläche mit der Bezeichnung Parkanlage (Freie und Hansestadt Hamburg) ausgewiesen sind.

Darüber hinaus berührt die Strecke Flächen, die durch die Bebauungsplanentwurf Wilhelmsburg 92 in Anspruch genommen werden sollen. In der Begründung zu diesem Bebauungsplanentwurf heißt es u.a.:

> „Es besteht seitens der Bundesrepublik Deutschland und der Freien und Hansestadt Hamburg die begründete Absicht, die bisher im Westen an das Plangebiet angrenzende Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/B 75) in die Trasse der im Osten parallel zum Plangebiet verlaufenden Deutschen Bahn zu verlegen. Die Planungen hierzu haben sich mittlerweile verfestigt, so dass mit einiger Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass die Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/B 75) in einem überschaubaren Zeitraum verlagert wird. Durch die damit verbundene Verkehrsbündelung wird die Wilhelmsburger Mitte Richtung Norden städtebaulich entwicklungsfähig und werden die Verkehrsimmissionen konzentriert. Um diese Option offen zu halten und um derartige Planungen auch zukünftig zu ermöglichen, wird die anvisierte Verkehrstrasse einschließlich Flächen für eventuelle Lärmschutzanlagen nicht durch die Internationale Gartenschau in Anspruch genommen sondern – soweit die Flächen im Plangebiet liegen – als öffentliche Grünfläche von Bebauungen freigehalten."

Schließlich berührt die Trasse auch Flächen, die durch den Bebauungsplanentwurf 89 als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, Fußgängerbereich ausgewiesen werden soll. Diese Flächeninanspruchnahme geht aber auf den ausdrücklichen Wunsch des Bauleitplanungsträgers Freie und Hansestadt Hamburg zurück. Dadurch soll in Höhe der vorgesehenen Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen eine städtebaulich ansprechendere Situation geschaffen werden.

Die Festsetzungen in Bebauungsplänen und Bebauungsplanentwürfen sind weder für das Schienenvorhaben noch das Straßenvorhaben zwingend. Das liegt zum einen daran, dass schon das BauGB Abweichungsmöglichkeiten etwa in § 31 BauGB vorsieht. Darauf kommt es aber nicht an, weil die Vorhaben wegen ihrer überörtlichen Bedeutung nach § 38 BauGB privilegiert sind und den Festsetzungen der Bebauungspläne nicht entsprechen müssen, wenn die Gemeinde – wie hier – im Planfeststellungsverfahren beteiligt wird und städtebauliche Belange berücksichtigt werden. Überörtliche Bedeutung haben beide Vorhaben, weil sowohl die Schienenwege als auch die Fernstraße zumindest auch dem überörtlichen, also gemeindeübergreifenden Verkehr dienen. Das gilt für die Fernstraße schon kraft gesetzlicher Definition in § 1 Abs. 1 FStrG.

Die einzelnen Konflikte mit den Planungen Dritter werden in diesem Beschluss im Zusammenhang mit den jeweiligen Stellungnahmen bzw. Einwendungen bearbeitet.

Alles in allem hat die Planfeststellungsbehörde also keinen Anlass, das Vorhaben abzulehnen, weil es kein ausreichendes Verkehrskonzept gebe oder es einem solchen Verkehrskonzept oder anderen Planungen widerspräche. Dabei ist der Planfeststellungsbehörde klar, dass es vielerlei Möglichkeiten geben könnte, die verkehrlichen Probleme in Hamburg und dessen Stadtteil Wilhelmsburg

zu lösen und die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nur ein Baustein ist. Andere Lösungen drängen sich aber gegenüber der Verlegung nicht auf, weil jede andere Lösung als die beantragte ebenfalls mit komplex abzuwägenden Vor- und Nachteilen verbunden wäre. Insoweit wird auf die Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, Seite 54 dieses Beschlusses verwiesen.Abfahrt Mengestraße fehlt

Einwender beklagen, dass die bisherige Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd an der Mengestraße künftig entfallen werde, obwohl ein Anschluss an das Stadtstraßennetz hier deutlich mehr Sinn ergäbe als an der Rotenhäuser Straße. Die Mengestraße sei im Unterschied zur Rotenhäuser Straße eine Hauptverkehrsstraße mit den entsprechenden Verkehrsmengen, die bei der geplanten Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße erst noch durch das Nadelöhr der Dratelnstraße und der Rotenhäuser Straße geführt werden müssten, anstatt direkt auf die Bundesstraße geführt zu werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es trifft zu, dass der Anschluss der Bundesstraße an eine Hauptverkehrsstraße besser wäre als der Anschluss an die Rotenhäuser Straße. Dieser Nachteil führt aber nicht dazu, dass die Planfeststellungsbehörde von der Planfeststellung absieht oder insoweit weitere Auflagen oder Anordnungen zur Minderung dieses Nachteils erteilt. Auf die Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der vorgesehene Anschluss an die Rotenhäuser Straße verstößt auch nicht gegen ein gesetzliches Verbot oder Grundsätze des Fernstraßenrechts. Das OVG Münster scheint zwar der Auffassung zuzuneigen, dass nur Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen direkt an Gemeindestraßen angeschlossen werden können, Autobahnen (und ggf. auch Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten wie die hier geplante B 75) aber nicht. Das Gericht führt in seinem Urteil vom 02.09.2009 (A7.: 11 D 32/08.AK) aus: „Eine Anschlussstelle, die eine Bundesautobahn und eine Gemeindestraße miteinander verbindet, ist somit der Struktur des Bundesfernstraßengesetzes fremd." Diese Einschätzung kann sich aber bestenfalls auf Bundesländer beziehen, die überhaupt Gemeinden haben und deren Straßengesetze entsprechende Straßenkategorien aufweisen und bei denen Gemeindestraßen eine weiträumige Verkehrsanbindung im Sinne des § 1 FStrG nicht vermitteln können. Das trifft auf den Stadtstaat Hamburg nicht zu. Die hamburgischen Landesstraßen werden nach dem HWG nicht entsprechend kategorisiert. Auch die Einteilung in „Hauptverkehrsstraßen" entspricht keiner solchen Kategorisierung, sondern dient im Wesentlichen der Abgrenzung der behördeninternen Baulast und der Bestimmung der Ausbaubeitragsanteile.

4.14.1.3.8 Alternativenprüfung

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf die Alternativenprüfung wird auf Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses verwiesen.

4.14.1.4 Betriebsbedingte und anlagenbedingte Auswirkungen

4.14.1.4.1 Straßen-, Schienen- und Gesamtlärm

Es wird auf die Ausführungen unter den Ziffer 4.10.1, S. 90 und Ziffer 4.14.1.1.2.2.2, S. 151 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend ist auf die folgenden Gesichtspunkte hinzuweisen:

a) Von Seiten der Einwender wurde vorgebracht, aus der Begründung zum Bebauungsplan Wilhelmsburg 96 („Neues Korallusviertel") gehe hervor, dass die dort vorgenommenen Lärmprognosen dazu gelangten, dass im zu überplanenden Gebiet Belastungen von bis zu 65 dB(A) aufträten. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum genannten Bebauungsplan sei den anwesenden Bürgern die Belastbarkeit der dort vorgestellten Lärmberechnungen als ebenso tragfähig versichert worden wie jene Ergebnisse zum vorliegenden Planfeststellungsverfahren. Es träten jedoch erhebliche Differenzen zwischen den Ergebnissen des Bebauungsplans und denen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren auf.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben darauf erwidert, die für den Bebauungsplans Wilhelmsburg 96 durchgeführten Lärmprognosen seien nicht auf derselben Grundlage erstellt worden wie die schalltechnischen Berechnungen der Unterlage 11. In der Unterlage 11 seien die Prognosezahlen 2025 verwendet worden. Zudem seien die geplanten Lärmschutzwände an der B 4/75 sowie die Lärmschutzwände an den Gütergleisen und an der S-Bahn berücksichtigt worden. Diese fänden in den Lärmprognosen zum Bebauungsplanentwurf keine Berücksichtigung. Somit sei es erklärlich, dass es Abweichungen zwischen den Berechnungen zur Unterlage 11 und denen zum Bebauungsplanentwurf gebe. Zu dem in der Einwendung aufgeführten Wert von 65 dB(A) für das zu überplanende B-Plangebiet könne keine Erwiderung erfolgen, da weder ein genauer Ortsbezug noch ein Beurteilungszeitraum angegeben worden sei. Für das B-Plangebiet würden im Rahmen der Unterlage 11 keine Beurteilungspegel berechnet, so dass ein Vergleich mit den erwähnten 65 dB(A) nicht erfolgen könne.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Die schallgutachterlichen Darstellungen im Entwurf des Bebauungsplans Wilhelmsburg 96 einerseits und die Erläuterungen in der Schalltechnischen Untersuchung für das vorliegende Planfeststellungsverfahren andererseits unterscheiden sich sowohl in Bezug auf die anzuwendenden Rechtsvorschriften als auch in Bezug auf den jeweils zugrunde gelegten Prognosefall. So heißt es etwa auf S. 44 der Begründung des genannten Bebauungsplans (Verfahrensstand: Öffentliche Auslegung): „Da [...] die Verlegung [der Wilhelmsburger Reichsstraße] voraussichtlich der Realisierung des neuen Korallusviertels zeitlich nachgelagert sein wird, können bei dieser [Bebauungs-]Planung die prognostizierten Lärmreduzierungen durch den geplanten aktiven Lärmschutz nicht berücksichtigt werden, so dass die Untersuchungsergebnisse auf ein sogenanntes ´Worst-Case-Szenario` beruhen. Die Ausbreitung des Schienenlärms ist nach der Richtlinie ´Schall 03` i. V. m. der Anlage 2 (zu § 3) der 16. BImSchV

(´Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen`) berechnet." Der Vergleich mit der Bebauungsplanung legt demnach keine Fehler der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) nahe. Verbleibende Kritikpunkte im Hinblick auf den Entwurf des Bebauungsplans Wilhelmsburg 96 wären gegebenenfalls in dem dafür vorgesehenen bauplanungsrechtlichen Beteiligungsverfahren vorzubringen.

b) Auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde haben die Vorhabensträger im April 2013 ergänzende Aussagen zur Schalltechnischen Untersuchung in Form einer überarbeiteten Untersuchung zugesandt. Damit berücksichtigt die Lärmtechnische Untersuchung – wie auch von Seiten der Einwender gefordert wurde – unter anderem die seit Auslegung der Planunterlagen entstandenen Gebäude südlich der Neuenfelder Straße (Gebiet des Bebauungsplans Wilhelmsburg 90).

c) Ein Verstoß gegen die Regelung des § 50 BImSchG (sog. Trennungsgrundsatz) scheidet schon deswegen aus, weil sich vorliegend keine andere Planungsvariante aufdrängen musste, vgl. Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses. Unter anderem ist darauf hinzuweisen, dass das planfestgestellte Vorhaben umfangreiche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorsieht, die insbesondere auch in sehr erheblichem Maße den Schienenlärm reduzieren, der bisher die östlich gelegenen Wohngebiete „verlärmte". Die Lärmschutzmaßnahmen an den Bahngleisen sind, auch wenn sie ein eigenständiges Planungskonzept erforderten, eine Folgemaßnahme der Verlegung der Reichsstraße. Sie wären demnach nicht erforderlich und nicht in diesem Maße erfolgt, wenn die B 4/75 in ihrer jetzigen Lage verbliebe. Darüber hinaus drängt sich nicht auf, dass ein Ausbau der bestehenden Wilhelmsburger Reichsstraße (in der Bestandslage) zur Folge hätte, dass in geringerem Maße straßenbedingte Lärmimmissionen auf Wohngebiete einwirken würden. Die Flächenzuordnung erfolgte vielmehr – neben anderen Gesichtspunkten – unter der besonderen Zielsetzung, schädliche Umwelteinwirkungen zu minimieren.

d) In den Einwendungen mit den Schlüsselnummer 7263 und 7195, die im Rahmen des Planänderungsverfahrens vorgebracht wurden, wird darauf hingewiesen, die in der Schalltechnischen Untersuchung errechnete Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für Grundstücke in der Krieterstraße, Wittestraße und im Wilhelm-Strauß-Weg beziehungsweise – im Fall des Einwenders mit der Schlüsselnummer 7195– für ein Grundstück in der Buddestraße seien nicht zu akzeptieren. Würden keine zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen geplant, würden die Einwender aufgrund nicht eingehaltener Grenzwerte Mietminderungsansprüchen ihrer Mieter ausgesetzt oder die Wohnungen würden unvermietbar. Durch die Planänderung komme es an einigen Immissionspunkten zu höheren beziehungsweise zu erstmaligen Grenzwertüberschreitungen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben darauf erwidert, ihnen sei bewusst, dass im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs in den Schienenweg und im Bereich der Verlegung der B 4/75 grundsätzlich der Anspruch besteht, Lärmvorsorgegrenzwerte einzuhalten, was zurzeit nicht der Fall sei. Die berechtigten Interessen der Anwohner dürften allerdings nicht zu Lärmschutzmaßnahmen führen, durch die die Vorhabensträger tech-

nisch und finanziell überfordert würden. Im Ergebnis einer sorgfältigen Abwägung im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung seien Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen worden, die sich einerseits durch eine hohe Effektivität auszeichneten und andererseits den Vorhabensträgern finanziell noch zuzumuten seien.

Im Hinblick auf die Einwendung mit der Schlüsselnummer 7263 haben die Vorhabensträger weiter ausgeführt, die befürchteten Mietminderungsansprüche aufgrund von verbleibenden Grenzwertüberschreitungen könnten nicht nachvollzogen werden, da durch das vorgesehene Lärmschutzkonzept die Immissionen bezogen auf den Vergleich Prognose Nullfall (Bestandslage der B 4/75 und der Gleise) zum Prognose Planfall (verlegte B 4/75 und verlegtes Gleis 8) auch an den vom Einwender genannten Objekten wesentlich gemindert werde.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde nimmt auf die Erwiderungen der Vorhabensträger sowie auf ihre Ausführungen unter 4.10.1, S. 90 dieses Beschlusses Bezug.

Im Hinblick auf die Einwendung mit der Schlüsselnummer 7195 ist darüber hinaus auf Folgendes hinzuweisen:

Bezogen auf den vom Schienenweg ausgehenden Schall ergaben sich durch die Planänderung zwar an einigen Immissionspunkten leicht erhöhte Pegel, jedoch nur im Vergleich zu den Berechnungen der ursprünglichen Planunterlagen. Bislang befindet sich zwischen Gebäude und Bahntrasse jedoch im betreffenden Bereich überhaupt kein Lärmschutz. Die Schallpegel befinden sich derzeit bei vielen Immissionspunkten des Bestandes tags wie nachts deutlich im gesundheitsgefährdenden Bereich (bis zu 76 dB(A) tags wie nachts). Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden die Schallpegel in erheblichem Umfang sinken, nämlich um bis zu 14,6 dB(A).

Bezogen auf den von der zu verlegenden B 75 ausgehenden Schall ergab sich im Zuge der Planänderung, dass der Schall an dem betreffenden Gebäude in der Buddestraße um 0,1 bis 0,3 dB(A) weniger leiser wird, als es in den ursprünglichen Planunterlagen ausgewiesen war. Die Neuberechnung hat ergeben, dass bei einem Immissionsort nachts ein Grenzwert nicht unterschritten werden kann, so dass der Einwender gegen die Vorhabensträger einen Anspruch auf passiven Lärmschutz hat. Bei drei Immissionsorten kommt es zu einer Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte.

Alles in allem aber sinkt die Gesamtlärmbelastung, und zwar – auch nach der Neuberechnung im Rahmen der Planänderung – größtenteils sehr stark. An der nach Westen und damit in Richtung der Bahn-/Straßentrasse ausgerichteten Fassade werden die Schallpegel nach Fertigstellung der Baumaßnahme (im Prognosefall) um bis zu 14,1 dB(A) tags und 14,3 dB(A) nachts sinken. Es ist also nicht ersichtlich, warum die vom Einwender vermieteten Wohnungen zukünftig unvermietbar oder mietmangelbehaftet sein sollten.

e) Im Hinblick auf die Einwendungen mit der Schlüsselnummer 7195 ist es des Weiteren nicht zu beanstanden, dass die Vorhabensträger im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung die zu erwartenden Immissionspegel zum einen für Gebäude und zum anderen für einzelne Wohneinheiten berechnet ha-

ben. Eine detailliertere Darstellung, die insbesondere auch die Bewohner der einzelnen Wohneinheiten benennt, war von den Vorhabensträgern im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung nicht zu verlangen. Bei der Prüfung, ob die Vorhabensträger in rechtmäßiger Weise davon abgesehen haben, Vollschutz zu gewähren, ist eine Prüfung des Einzelfalls geboten. Der Planfeststellungsbehörde liegen die erforderlichen Gesichtspunkte vor, um diese Abwägung treffen zu können. Die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 12.1) betrachtet und bewertet die Maßnahme in Bezug auf die „Schutzgüter Menschen und menschliche Gesundheit"; dabei werden auch Betrachtungen zur Dichte und Schutzbedürftigkeit der (Wohn-)Bebauung und der Freiräume angestellt. Karte 2 zur Umweltverträglichkeitsstudie stellt unter anderem die Siedlungsflächen, die siedlungsnahen Freiräume und Infrastruktureinrichtungen dar. In der Lärmtechnischen Untersuchung werden die Gebietsnutzungen, die betroffene Gebäude und Wohneinheiten (einschließlich ihrer jeweiligen räumlichen Anordnung) sowie die jeweilige Immissionsbelastung fassaden- und stockwerkbezogen dargestellt. Die Darstellung der jeweiligen Haushaltsgröße, die kurzfristigen Änderungen unterworfen ist, ließe vor diesem Hintergrund keine zusätzlichen Informationen zu, die die Abwägung vorliegend hätten maßgeblich beeinflussen können. Die Zahl der Lärmbetroffenen lässt sich hinreichend konkret erkennen.

f) In der im Rahmen des Planänderungsverfahrens vorgebrachten Einwendung mit der Schlüsselnummer 7195 wurde die Einschätzung geäußert, die Vorhabensträger hätten es unterlassen, die Außenwohnbereiche zu erfassen. Das Vorbringen des Einwenders dürfte präkludiert sein, da die (Nicht-)Erfassung von Außenwohnbereichen nicht Gegenstand des Planänderungsverfahrens war. Jedenfalls aber ist die Einschätzung, die Vorhabensträger hätten keine Außenwohnbereiche berücksichtigt, nicht zutreffend. In Anhang 1 zur Schalltechnischen Untersuchung haben die Vorhabensträger sowohl die bebauten Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) als auch die unbebauten Außenwohnbereiche (Freisitze, Grillplätze) dargestellt (vgl. Schalltechnische Untersuchung, Unterlage 11.1, Anhang 1, Teil 1.2 und Teil 2.2).

g) Von Seiten der Einwender wurde vorgebracht, die Vorhabensträger hätten im Rahmen des Planänderungsverfahrens die in der Schalltechnischen Untersuchung genannten Gebietsnutzungen angepasst und dies nicht ausreichend begründet.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben darauf erwidert, für die Wohngebäude An der Hafenbahn 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 und 13 habe eine Korrektur der Gebietsnutzung (von Sondergebiet Krankenhaus zu Wohngebiet) durchgeführt werden müssen, da sich die Objekte gemäß Baustufenplan Wilhelmsburg vom 06.01.1956 in einem Wohngebiet befänden. In der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung sei dieses Gebiet nicht korrekt eingestuft worden. Mit der erforderlichen Nutzungsänderung habe ebenfalls die Änderung der zu berücksichtigenden Grenzwerte durchgeführt werden müssen, in deren Folge die Ansprüche auf passiven Schallschutz für die Objekte An der Hafenbahn 10, 11 und 12 entfallen seien, da die Grenzwerte für Wohngebiete an den Objekten eingehalten würden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Erwiderungen der Vorhabensträger.

h) In der Einwendung mit der Schlüsselnummer 8219 wurde geltend gemacht, aus „dem bislang unbekannten Belastungsszenario" ergebe sich „eine erhöhte Beachtenspflicht des Nachbesserungsanspruchs gemäß § 75 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG (Hmb). Dies [gelte] gerade auch für Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnen. Dazu [sei] in den Planungsunterlagen nichts ausgeführt, obwohl § 75 Abs. 2 S. 3 VwVfG [aussage], dass solche Auflagen dem Vorhabensträger durch die Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen [seien]. Der Schutz der menschlichen Gesundheit als grundrechtliche Verbürgung und dessen einfachrechtliche Ausgestaltung [mache] gerade für diese, in ihren Konsequenzen noch nicht absehbare Bündelung von (Fern-)Verkehrsachsen, eine Nachbesserungsoption notwendig."

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben darauf erwidert, zum Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 werde vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 9 C 2.06 Urteil vom 07.03.2007) wie folgt entschieden: Leitsatz:

1. Der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer (Lärm-)Wirkungen eines (Straßenneubau-)Vorhabens gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besteht grundsätzlich für die gesamte Dauer der 30-Jahres-Frist gemäß § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG. Er wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Lärmprognose des Planfeststellungsbeschlusses zulässigerweise ein kürzerer Prognosezeitraum (hier: rund 15 Jahre) zugrunde lag. Das Tatbestandsmerkmal "nicht voraussehbar" ist nicht gleichzusetzen mit dem Begriff der "fehlgeschlagenen Prognose" und setzt eine solche nicht voraus.

2. Nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen i.S.v. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG liegen erst dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Das ist grundsätzlich erst der Fall, wenn der nach der damaligen, methodisch korrekten Prognose zu erwartende Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) überschritten wird. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt.

3. Der Anspruch gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG besteht dem Grunde nach, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einen Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte. Dies ist grundsätzlich anhand des damals angewandten Berechnungsverfahrens zu ermitteln. Neue Berechnungsmethoden können ggf. angewandt werden, wenn die Vergleichbarkeit gewährleistet ist. Über die Dimensionierung danach anzuordnender nachträglicher Lärmschutzmaßnahmen ist dagegen nach der derzeitigen Rechtslage zu entscheiden.

Demnach müsse das Merkmal „nicht voraussehbar" vorliegen. Das könne jedoch zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht zutreffen. Eine gesonderte Regelung im Planfeststellungsbeschluss sei nicht erforderlich, da im VwVfG geregelt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
§ 75 Abs. 2 S. 2 und 3 HmbVwVfG bestimmt, dass Schutzvorkehrungen nachträglich angeordnet werden können, wenn nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auftreten. Die Planfeststellungsbehörde kann von dieser Regelung nicht bereits im Planfeststellungsbeschluss Gebrauch machen; insoweit ist auf die Erwiderung der Vorhabensträger Bezug zu nehmen.

Schutzvorkehrungen, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits im Zeitpunkt des Beschlusses erforderlich sind, müssen entweder auf eine spezialgesetzliche Rechtsgrundlage oder auf § 74 Abs. 2 S. 2 HmbVwVfG gestützt werden. Nach der letztgenannten Vorschrift hat die Behörde dem Vorhabensträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Soweit die Planfeststellungsbehörde vorliegend keine derartigen Schutzvorkehrungen angeordnet hat, hält sie diese zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für erforderlich. Insbesondere scheidet auch ein Entscheidungsvorbehalt (§ 73 Abs. 4 VwVfG) aus, den die Einwendung mit der Schlüsselnummer 8219 möglicherweise im Auge hat. Ein solcher Vorbehalt kann im Planfeststellungsbeschluss nicht auf Kosten anderer öffentlicher oder privater Belange geregelt werden. Er ist nur zulässig, wenn er seinerseits dem Abwägungsgebot gerecht wird. Die mit dem Vorbehalt unberücksichtigt gebliebenen Belange dürfen also nicht ein Gewicht haben, dass die Planungsentscheidung nachträglich als unabgewogen erscheinen kann (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 25/95 m.w.N). Die Dimensionierung des erforderlichen Lärmschutzes stellt vorliegend jedoch eine wesentliche und abwägungserhebliche Fragestellung dar und bedarf daher einer vorbehaltlosen Regelung im Planfeststellungsbeschluss. Im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der festgestellten Anlagen sind bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen im Wege nachträglicher Schutzvorkehrungen § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG zu regulieren.

i) In der Einwendung mit der Schlüsselnummer 8288 wird Folgendes ausgeführt: „Die Wohnsiedlung Hövel, in der sich unser Haus befindet, liegt geografisch unterhalb der Bahngleise und der B 4/75, in Tieflage. Für uns befinden sich die Bahngleise und die B 4/75 in Höhenlage. Dadurch hören wir das Aufbauen des Schalls, sprich die Geräusche, lawinenartig über uns hereinbrechen, wie in einem sogenannten Trichter. Insbesondere hört man dieselben Geräusche zurückkehrend und mit Verzögerung. Der Grund dürfte der östlich gelegene Energieberg und der höher gelegene Niedergeorgswerder Deich sein. Die tiefe Lage der Wohnsiedlung Hövel und der reflektierte Lärm sind in der jetzigen Planung nicht berücksichtigt worden."

Stellungnahme der Vorhabensträger
Den Berechnungen der Beurteilungspegel liegt ein räumliches Rechenmodell zu-

grunde. Dieses Modell berücksichtigt die Entfernungsabhängigkeit, das Geländemodell, Höhenlagen der Emittenten und der Immissionsorte, Abschirmungen, Reflexionen sowie Boden- und Meteorologiedämpfung. Reflektierender Schall ist unschädlich, bzw. führt nicht zu Pegelerhöhungen, wenn die reflektierende Wand deutlich höher liegt als der Immissionsort oder der direkte Schall auf wesentlich kürzerem Weg den Immissionsort trifft. Diese beiden Sachverhalte treffen auf die Wohnsiedlung Hövel zu, so dass keine Pegelerhöhungen durch Reflexionen an der Lärmschutzwand an der B 4/75 zu erwarten sind.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Erörterungstermin haben die Einwender, deren Einwendung die Schlüsselnummer 8288 hat, präzisierend nachgefragt, wie berücksichtigt werde, dass der Energieberg in Georgswerder Lärm mit Auswirkungen auf die Hövelsiedlung reflektiere. Messungen hätten Werte von deutlich über 70 dB ergeben. Der durch den Energieberg reflektierte Lärm sei bereits jetzt höher als der entstehende Lärm. Es werde befürchtet, dass dieser Lärm durch die Maßnahme noch höher werde.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben darauf dargestellt, dass der reflektierte Lärm nicht lauter sein könne als der entstehende Lärm. Der Energieberg könne den Lärm nicht in der beschriebenen Art reflektieren. Reflexionen durch die Photovoltaikanlage sind aber denkbar.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wie bereits unter Ziffer 4.10.1.1.1, S. 90 dieses Beschlusses ausgeführt, sind die zu erwartenden Lärmimmissionen gemäß § 3 der 16. BImSchV zu berechnen und nicht durch Messungen zu ermitteln. Die Berechnungen der Vorhabensträger sind wissenschaftlich fundiert und schlüssig. Insbesondere wurden darin auch die Entfernungsabhängigkeit, das Geländemodell, die Höhenlagen der Emittenten und der Immissionsorte, mögliche Abschirmungen, Reflexionen sowie Boden- und Meteorologiedämpfung berücksichtigt. Auch die Ausführungen der Vorhabensträger im Hinblick auf die Situation in der „Hövelsiedlung" sind nachvollziehbar und zeigen, dass die Vorhabensträger die dortigen Gegebenheiten berücksichtigt haben. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keinen Anlass, aus den von den Einwendern geschilderten Sachverhalt darauf zu schließen, dass die Schalltechnische Untersuchung nicht fachgerecht angefertigt wurde. Es ist aber auch darauf hinzuweisen, dass die Berechnung der Schallausbreitung stets abstrakten Modellen folgt und eine zutreffende Abbildung der tatsächlichen Schallausbreitung u.U. nicht darstellt.

In der Einwendung mit der Schlüsselnummer 8288 wird zudem darauf hingewiesen, aufgrund der EG-Umgebungsrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 sei im Rahmen der Lärmkartierung festgestellt worden, dass der Ortsteil Georgswerder einschließlich der Wohnsiedlung Hövel überproportional mit Umgebungslärm belastet sei. Dem Gebot, diesen Lärm durch geeignete Maßnahmen zu bekämpfen und so zu reduzieren, stehe indessen eine real zu erwartende Lärmsteigerung gegenüber, die auch noch planungsrechtlich und damit gesetzlich gerechtfer-

tigt werden solle – ein solches Vorhaben sei aber rechtswidrig. Als weiteres stellten die Einwender fest, dass in den schalltechnischen Untersuchungen der Planungsunterlagen ihr Haus nicht ermittelt worden sei. Es gebe hier keine Aussage, inwieweit das Haus und das Lebensumfeld der Einwender von der Verlegung betroffen sein würden. Die vorhandenen schalltechnischen Untersuchungen würden angezweifelt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die "Wohnsiedlung Hövel" befindet sich östlich der verlegten B 4/75 zwischen Kilometer 3+400 und 3+900 ca. in 250 bis 600 m Entfernung zu den Bahntrassen. Zum Schutz der Bebauung sind in diesem Bereich eine 4,5 m hohe Lärmschutzwand entlang der B 4/75 sowie eine 5,5 m hohe Lärmschutzwand östlich der Gütergleise und östlich der S-Bahngleise vorgesehen.

Die Lärmvorsorgegrenzwerte (bezogen auf den Straßenverkehrslärm) und die Lärmsanierungsgrenzwerte (bezogen auf die Gesamtlärmbetrachtung) werden eingehalten.

Wie bereits erwidert, wird durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen die Gesamtlärmsituation verbessert. Somit stehen die Planungen im Einklang mit dem Gebot den Lärm in der Wohnsiedlung Hövel durch geeignete Maßnahmen zu bekämpfen.

Aufgrund der Entfernung des Objektes [Grundstück der Einwender mit der Schlüsselnummer 8288] zu den Emissionsquellen (ca. 520 m) wurden im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) keine Beurteilungspegel berechnet. Da bereits an deutlich näher an den Emissionsquellen liegenden Objekte die Grenzwerte eingehalten werden, kann sicher davon ausgegangen werden, dass die Lärmvorsorgegrenzwerte (bezogen auf den Straßenverkehrslärm) und die Lärmsanierungsgrenzwerte (bezogen auf die Gesamtlärmbetrachtung) am Objekt [...] deutlich unterschritten werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Erwiderungen der Vorhabensträger.

j) Auch andere Einwender haben darauf hingewiesen, in einigen Bereichen der neuen B 75 werde es zu weiter in die Umgebung ausstrahlenden Emissionen kommen. Das gelte beispielsweise für den Bereich der „dammartigen Fahrbahnerhöhung“ im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg.

Diese Auffassung ist grundsätzlich zutreffend. Sowohl der Erläuterungsbericht und die Lagepläne zur Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 111 und 11.2) als auch die Erwiderungen der Vorhabensträger zeigen, dass die schalltechnischen Berechnungen die Höhenlagen der Emittenten und Immissionsorte, die vorhandenen Abschirmungen, die Reflexionswirkungen sowie Boden- und Meteorologiedämpfung berücksichtigt haben (vgl. dazu die Vorgaben der Anlage 1 zur 16. BImSchV). Auch für den genannten Streckenabschnitt der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg weist beispielsweise die Unterlage 11.2, Lärmschutz Lageplan Blatt 03 Straße aus, dass die Grenzwertlinien im Bereich

der Anschlussstelle deutlich weiter in östliche bzw. in westliche Richtung reichen.

k) Von Seiten der Einwender ist vorgetragen worden, es würden Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Überschreitung der Grenzwerte und Lärmdauerbelastungen befürchtet (vgl. zum Beispiel die Einwendungen mit den Schlüsselnummern 8266 und 8288). Es seien negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner (und insbesondere bei kleinen Kindern) zu befürchten, beispielsweise Herz/Kreislaufprobleme, Tinnitus, Depressionen, Schlafstörungen oder Nervosität. Durch die geplanten Maßnahmen werde aus diesen Gründen das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit verletzt. Die Einwender fordern daher individuelle lärmmedizinische Gutachten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben darauf erwidert, soweit Gesundheitsgefährdungen erkannt oder als im Risikobereich liegend für hinreichend wahrscheinlich angesehen würden, verpflichte dies den Gesetzgeber zum Handeln. Erkenntnisdefizite müsse er durch Sicherheitsmargen zu begegnen suchen. Bislang sei nicht hinreichend gewiss, bei welcher Schwelle eine kritische Lärmbelastung erreicht werde. Die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) orientiere sich an 67/57 dB(A) (Nationales Verkehrslärmschutzpaket II (NVLP II) vom 29.08.2009, Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)). Die Forderung zur Erstellung eines lärmmedizinischen Gutachtens sei nicht begründet.

Die Vorhabensträger weisen mit Recht darauf hin, dass der Gesetz- und Verordnungsgeber bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten die Erkenntnisse auszuwerten hat, die in Wissenschaft und Forschung zu der Frage vorliegen, ob eine Immissionsbelastung für Menschen gesundheitsgefährdend ist. Das Resultat in Form der vom Gesetz-/Verordnungsgeber festgelegten Grenzwerte bindet die Verwaltung und somit auch öffentliche oder private Vorhabensträger. Abweichungen von den Grenzwerten kann die Verwaltung beispielsweise nur unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsmaßstabs des § 41 Abs. 2 BImSchG (Kosten und Zweck der Schutzmaßnahme stehen außer Verhältnis) zulassen. Wie unter Ziffer 4.10.1.3, S. 100 dieses Beschlusses ausgeführt, hat zwar der Gesetzgeber keine absolute Grenze definiert, ab der eine so intensive Gesundheitsgefährdung vorliegt, dass bei der Ermittlung der Schutzmaßnahmen auch die Schallimmissionen verschiedener Lärmquellen zu summieren sind. Jedoch hat die Rechtsprechung mittlerweile die insoweit kritische Grenze festgelegt und bestimmt, dass Lärmbelastungen von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht als gesundheitsgefährdend einzustufen sind, und zwar unabhängig davon, aus welchen Quellen sie stammen. Die Vorhabensträger haben insoweit im vorliegenden Verfahren Werte von 67/57 dB(A) angesetzt. Im Hinblick auf die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV und die kritischen Werte für den gesundheitsgefährdenden Gesamtlärm war es nicht erforderlich, dass die Planfeststellungsbehörde den Vorhabensträgern weitere Vorgaben oder Auflagen erteilt (vgl. insbesondere die Ausführungen unter Ziffer 4.10.1.1.1, S. 90 dieses Beschlusses). Es ist daher nicht zu beanstanden, wenn die Vorhabensträger davon ausgehen, dass die Anwohner durch das Vorhaben

keinen Gesundheitsgefährdungen ausgesetzt sind, die individuelle lärmmedizinische Gutachten erforderlich machen könnten.

l) Von Seiten der Einwender ist vorgetragen worden, durch den Bau des hohen und sehr engen Lärmschutzwand-Kanals würden beim Begegnen der Züge große Druckwellen entstehen, die Infraschall verursachen würden. Dieser Schall sei körperlich spürbar und beeinträchtige den Erholungswert im Garten und die Gesundheit. Infraschall rufe Übelkeit, Beklemmungen und Unbehagen hervor.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Hinblick auf mögliche Infraschallauswirkungen des Vorhabens haben die Vorhabensträger ausgeführt, es sei bekannt, dass auch von Eisenbahnen, insbesondere von Hochgeschwindigkeitszügen, Infraschall emittiert werde. Dieser Schall habe einen Frequenzbereich < 20 Hz und sei damit für den Menschen nicht hörbar. Nach neusten wissenschaftlichen Erkenntnissen (siehe www.energieforum-mil-ab.de, 20.06.2011) sei Infraschall in üblicher Intensität für den Menschen harmlos.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Zudem weist sie darauf hin, dass das Vorhaben jedenfalls keine Zunahme von Infraschall verursacht. Durch die neu zu errichtenden Lärmschutzwände werden die Anwohnerinnen und Anwohner darüber hinaus vor der unmittelbaren Einwirkung von Infraschall geschützt. Die zusätzlichen Lärmschutzwände werden hochabsorbierend ausgeführt und mindern damit auch den auftretenden Infraschall. Selbst dann, wenn es partiell zur Reflexion des Infraschalls von den hochabsorbierenden Lärmschutzwänden käme, wäre der über die Lärmschutzwände hinausgehende Infraschall jedenfalls nicht intensiver, als wenn er – wie im Plannullfall – direkt zu den Immissionsorten gelangte.

4.14.1.4.2 Erschütterungen

Im Hinblick auf Einwendungen, die sich gegen betriebsbezogene Erschütterungen wenden, verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter 4.10.3, S. 107.

4.14.1.4.3 Sekundärer Luftschall

Die Planfeststellungsbehörde hat im vorliegenden Verfahren davon abgesehen, zusätzliche Schutzvorkehrungen zur Minderung sekundären Luftschalls oder (ersatzweise) Entschädigungsleistungen anzuordnen.

Rechtsgrundlage für einen Schutzanspruch vor vorhabensbedingten Immissionen durch sekundären Luftschall ist § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 HmbVwVfG (BVerwG, Urteil v. 21.12.2010, 7 A 14/09; VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 06.04.2006, 5 S 847/05; VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 11.02.2004, 5 S 387/03; Bayerischer VGH, Urteil v. 24.01.2011, 22 A 09.40045). Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschä-

digung in Geld. Die Zumutbarkeit von Körperschall richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls, wobei die Schutzbedürftigkeit vor allem durch den Gebietscharakter und durch die planerische und tatsächliche Vorbelastung bestimmt wird (BVerwG, Urteil v. 21.12.2010, 7 A 14/09; Urteil v. 20.10.1989, 4 C 12/87; VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 06.04.2006, 5 S 847/05). Zur Bestimmung der Zumutbarkeit von Körperschall kann dabei grundsätzlich auf die der 24. BImSchV zugrunde liegenden Richtwerte für die Schädlichkeit von primärem Luftschall von 30 dB(A) in Schlafräumen und 40 dB(A) in Wohnräumen abgestellt werden (VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 06.04.2006, 5 S 847/05 m.w.N.). Die 24. BImSchV legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen (passiven) Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit unter anderem durch den Bau von öffentlichen Straßen und/oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Unter Beachtung dieser Maßstäbe ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht davon auszugehen, dass das Vorhaben zu unzumutbaren Immissionen von Körperschall führen wird und dass zusätzliche Schutzvorkehrungen oder Entschädigungsleistungen anzuordnen sind. An den vom Vorhaben überplanten Bereich grenzen vielfach Wohngebiete an. Diese sind auch in besonderem Maße schutzbedürftig. Die Planfeststellungsbehörde hat aber keine Anhaltspunkte dafür, dass sich Erschütterungsemissionen und die dadurch verursachten Erscheinungsformen des sekundären Luftschalls bzw. Körperschalls in Gebäuden sich gegenüber dem gegenwärtigen Zustand nachteilig verändern werden. Dafür spricht schon, dass die Gleise als wesentliche Quellen von Erschütterungen mit Ausnahme des Gleises 8 im Wesentlichen unverändert bleiben. Diesen Erschütterungen und dem daraus folgenden sekundären Luftschall sind die Gebäude schon jetzt ausgesetzt. Die Planfeststellungsbehörde hat auch keinen Anhaltspunkt dafür, dass die neue Straße einen spürbaren Erschütterungsbeitrag leisten wird. Deswegen geht die Planfeststellungsbehörde nicht von einer vorhabenbedingten Erhöhung des sekundären Luftschalls aus und sieht daher keinen Anlass für weitere Anordnungen.

4.14.1.4.4 Luftschadstoffe

Im Hinblick auf die Einwendungen, die sich mit Fragen der Luftschadstoffimmissionen befassen, wird zunächst auf die Ausführungen unter 4.11.2, S. 110 und 4.14.1.1.2.2.3, S.158 verwiesen. Ergänzend ist auf folgende Gesichtspunkte hinzuweisen:

Mehrere Einwender haben geltend gemacht, der Ausbau der B 75 werde zusätzlichen Individualverkehr anziehen. Noch mehr Pendler würden die Straßen in Wilhelmsburg benutzen. Es werde zu größeren Rückstaus an der Norderelbbrücke kommen. Dies werde die Schadstoffimmissionen zusätzlich erhöhen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben darauf erwidert, durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße würden keine zusätzlichen überregionalen Verkehrsströme angezogen.

Die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum Analysefall sei überwiegend in der geplanten Siedlungsentwicklung in und um Wilhelmsburg begründet. Vor diesem Hintergrund sei eine richtlinienkonform ausgebaute Wilhelmsburger Reichsstraße mit hohem Sicherheitsstandard wichtig, um Schleichverkehre aus den Wilhelmsburger Wohngebieten weitgehend fern zu halten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass zeitweilige Stauereignisse auf der neu ausgebauten Straße nicht dazu führen dürften, dass Luftschadstoffe in einer grenzwertüberschreitenden Konzentration entstehen und dies nicht durch Maßnahmen, die vom vorliegenden Vorhaben unabhängig sind, zu bewältigen wären. Neben den Mitteln der Luftreinhalteplanung kommen etwa verkehrsbehördliche Anordnungen oder Änderungen der sich anschließenden Verkehrswege in Betracht.

Von Seiten der Einwender wurde vorgebracht, die Erweiterung der Brücke über den Ernst-August-Kanal werde nicht im Hinblick auf die dort von der Bahn geplanten sechzehn Vorstellgleise abgewogen. Damit lasse man den Schutz gegen von diesen Gleisen ausgehenden Lärm und Luftschadstoffe außer Acht. Stattdessen gehe man davon aus, dass vermeintlich aus landschaftspflegerischen Fragen heraus ein „überdimensionierter" Lärmschutz an der Brücke über den Ernst-August-Kanal geplant würde.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorhabensträger haben erwidert, das sei unverständlich. Die Brücke über den Ernst-August-Kanal werde als Teil des Straßenbauprojektes errichtet, während die geplante Erweiterung der Vorstellgleise der Bahn lediglich eine Planungsabsicht sei, deren Realisierung nicht "verbaut" werden solle. Wie diese Projekte miteinander verknüpft und abgewogen würden, möge erörtert werden. Eine Tieflage der verlegten WBR komme jedenfalls allein wegen des hohen Grundwasserstandes nicht in Betracht. Diese Lösung dränge sich auch nicht auf.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an.

4.14.1.4.5 Schattenwurf durch Lärmschutzwände

Einwender halten den zu erwartenden Schattenwurf der Lärmschutzwand an der Ostseite der Bahnanlagen für unzumutbar.

Die geplante östlichste Lärmschutzwand (Bauwerk 70.1) soll zwischen Katenweg 54 und Katenweg 46 (Bahn-km 345.630 bis 345.760 der Strecke 2200) auf einer Länge von ca. 130 m eine Höhe von 5,5 m über Schienenoberkante haben. Sie wird damit um drei Meter höher, als die vorhandene Lärmschutzwand. Die Vorhabensträger haben erwogen, die oberen 1,50m dieser Lärmschutzwand transparent auszuführen. Daraus erklärt sich auch, dass in der Ergänzung der Lärmtechnischen Untersuchung vom April 2013 von einer solchen Transparenz ausgegangen wird. Die Vorhabensträger haben aber im Mai 2013 erklärt, die Wand werde nicht transparent ausgeführt, weil die Vorteile einer solchen transparenten Ausführung im Hinblick auf die Belichtung der benachbarten Grundstücke gering wären und der Abstand

der Lärmschutzwand zu den betroffenen Grundstücken auch ausreiche, um eine ausreichende Belichtung und Besonnung zu gewährleisten.

Ansonsten bleibt die östlichste Wand in ihrer Höhe unverändert.

Da das Bahngelände höher liegt als die östlich angrenzenden Wohngrundstücke, ergibt sich eine Höhendifferenz zwischen Oberkante der geplanten Lärmschutzwand und Geländeoberfläche der Wohngrundstücke von bis zu 10,5 Metern (Katenweg 54). Die Wand steht überall mindestens 7,50 m entfernt von der Grenze zum nächsten Wohngrundstück.

Auch am Buscher Weg ist eine Wand mit 5,50 Meter über Schienenoberkante geplant (Bauwerk 70.6). Sie wird etwa vier bis fünf Meter von den Grundstücksgrenzen entfernt liegen. Im Bereich Buscher Weg 49 liegen Bahngelände und Baugebiet etwa auf gleicher Höhe. Der Bahndamm steigt von hier aus kontinuierlich an und liegt im Bereich der Hausnummer 19 etwa zwei Meter höher als das Baugebiet.

Einwender befürchten, wegen der Abkühlung und Verdunklung durch die Verschattung erhöhe sich der Energiebedarf für Licht, Heizung und Wäschetrocknung. Grillabende, nachmittägliches Kaffeetrinken oder der schlichte Aufenthalt in der Sonne sei dann nicht mehr möglich. Die Schattenlage bringe auch Beschränkungen der Bepflanzbarkeit des Gartens mit sich. Vielmehr sei mit Vermoosung zu rechnen.

Die Vorhabensträger haben zusammen mit den Planänderungsunterlagen auch ein Verschattungsgutachten in Bezug auf die östlichste Lärmschutzwand in Höhe Katenweg und Siebenbrüderweide eingereicht. Das Gutachten bringt selbst keine Planänderung mit sich, sondern soll aus Sicht der Vorhabensträger die Zumutbarkeit der unveränderten Planung dieser Lärmschutzwand darlegen.

Gegen das Gutachten führen Einwender ins Feld, es betrachte nicht die Verschattungswirkungen nördlich der Neuenfelder Straße. Es berücksichtige den Schattenwurf von Pflanzen. Das sei aber unzulässig, weil diese Bepflanzungen entweder nicht vorhanden sei oder jederzeit beseitigt werden könne. Auch die Verschattungswirkung von Bauteilen auf dem Grundstück sein falsch beurteilt worden, etwa weil deren transparente Ausführung nicht berücksichtigt sei. Auch die Nutzung in Gebäuden sei frei änderbar, so dass nicht mit unterschiedlichen Verschattungsempfindlichkeiten bestimmter Nutzungsarten kalkuliert werden dürfe.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im südlichen Bereich des Katenweges konnte die Lärmschutzwand am Gütergleis 3 aufgrund der geringen Gleisabstände nicht nach Süden verlängert werden. Um hier ein mit den übrigen Bereichen vergleichbares Schutzniveau zu erreichen, wurde die Erhöhung der Lärmschutzwand am S-Bahn-Gleis auf 5,5 m geplant. Die Wand verläuft von Süd-Südwest nach Nord-Nordost. Eine mögliche Verschattung ist daher erst am späten Nachmittag zu erwarten. Für alle Lärmschutzwände wurde ein Gestaltungskonzept erarbeitet, in dem insbesondere die Belange der Anlieger berücksichtigt wurden.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben zu den Einwendungen gegen das Verschattungsgutachten gegenüber der Planfeststellungsbehörde teils sehr detailliert Stellung genommen. Die Planfeststellungsbehörde verzichtet auf die Wiedergabe

dieser Stellungnahmen, weil es darauf aus den nachstehenden Gründen nicht ankommt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die geplante Lärmschutzwand führt unstreitig zu einer Verringerung der Sonneneinstrahlung für mehrere betroffene Grundstücke und Gebäude. Die Planfeststellungsbehörde hält diese Beeinträchtigungen aber für zumutbar und sieht daher keine Notwendigkeit zur Anordnung von Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen für diese Beeinträchtigungen.

Die Lärmschutzwand hat das zulässige und wünschenswerte Ziel, vor Verkehrsgeräuschen zu schützen. Die Vorhabensträger haben für das Bauwerk 70.1 nachvollziehbar dargestellt, dass diese Wand aus Platzgründen nicht am Gütergleis 3 stehen kann und deshalb auf die Ostseite der S-Bahngleise gelegt wird.

Für die zulässige Verschattungswirkung durch Bauwerke gibt es keine gesetzlichen Regelungen. Die im Verschattungsgutachten aufgeführten untergesetzlichen Regelungen sind nur beschränkt tauglich, um die Zumutbarkeit der Verschattung zu beurteilen. Sie legen einerseits nur das Mindestmaß an Belichtung fest und sind von ihrem Anwendungsbereich andererseits nicht darauf angelegt, die Wechselwirkungen benachbarter Bebauungen zu regeln, sondern sollen beim Bau eines Gebäudes Maßgaben für dessen Belichtung geben (vergl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, 4 A 4/04). Gleichwohl bestätigt das Verschattungsgutachten die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass die Verschattungswirkungen zumutbar sind.

Maßstab der Prüfung ist für die Planfeststellungsbehörde das Abwägungsgebot der § 17 FStrG und § 18 AEG. Als Anhaltspunkt für die Zumutbarkeit der Verschattung zieht die Planfeststellungsbehörde dabei die Abstandsflächenregelungen der Hamburgischen Bauordnung heran. Sie gelten zwar nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs, zu denen auch die Lärmschutzwand gehört (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 HBauO). Gleichwohl bieten Sie einen Anhaltspunkt für das, was im Hinblick auf Belichtung, Besonnung und Belüftung in der Wechselwirkung von Bauwerken zumutbar sein kann.

Vereinfacht gesagt, ist nach § 6 HBauO eine Wand im Hinblick auf Belichtung, Besonnung und Belüftung regelmäßig dann zumutbar, wenn sie einen Abstand zum betroffenen Grundstück hält, der 40% der Wandhöhe ausmacht, mindestens aber 2,50 Meter beträgt. Die Wandhöhe bemisst sich von der Geländeoberfläche bis zur Oberkante der Wand. Bei der geplanten Lärmschutzwand sind das 5,50 Meter. 40% davon sind 2,20 Meter. Die geplante Lärmschutzwand müsste daher nur den Mindestabstand von 2,50 Meter einhalten.

Die Lärmschutzwand am Südende des Katenwegs (Bauwerk 70.1) entwickelt keine unzumutbaren Verschattungswirkungen. Diese ca. 130 Meter lange Wand wird zu den betroffenen Wohngrundstücken einen Abstand von 7,50 Meter und mehr haben.

Selbst wenn man den Höhenunterschied zwischen Bahngelände und betroffenen Wohngrundstücken im Katenweg der Wandhöhe hinzurechnen würde,

ergäbe sich eine Wandhöhe von maximal 10,50 Metern. 40% davon sind 4,20 Meter. Auch dieser Abstand wird eingehalten. Weil die Maßgaben der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächenregelung sehr deutlich überschritten sind, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dadurch auch die Nachteile der Wandlänge von ca. 130 Metern ausgeglichen sind.

Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt auch, dass die Lärmschutzwand sich auf einem Gelände befindet, das seit Jahrzehnten Bahngelände ist. Auf solchem Gelände ist die Errichtung von Zweckbauten dieser Art regelmäßig nicht auszuschließen und von den benachbarten Einwendern auch in größerem Umfang hinzunehmen als z.B. bei einem benachbarten Wohngebiet. Das zeigt sich auch an den Festsetzungen des hier geltenden Bebauungsplans Wilhelmsburg 17 vom 23.06.1969, der im ausgewiesenen Wohngebiet auf der Ostseite der Bahnanlagen zwischen König-Georg-Deich und Kornweide einen 15 m breiten bahnparallelen Streifen mit der unverbindlichen Vormerkung „vorgesehene Erweiterung der Bahnanlagen" darstellt. Innerhalb dieses Streifens sind nach § 2 Nr. 2 des Gesetzes über den Bebauungsplan Wilhelmsburg 17 Nebenanlagen ausgeschlossen. Hauptanlagen sind hier durch die Ausweisung von Baugrenzen ebenfalls nicht zulässig. Diese Festsetzung bewirkt einerseits einen bauplanungsrechtlichen Abstand zwischen dem Bahngelände und den Grundstücksnutzungen und macht zum anderen deutlich, dass ein Vertrauen in die unveränderte Beibehaltung des baulichen Zustands auf dem Bahngelände hier im Widerspruch zu bekannten planerischen Regelungen stünde und deswegen nicht geschützt ist, zumal keiner der betroffenen Grundstückseigentümer und Erbbauberechtigten (mit Ausnahme der Freien und Hansestadt Hamburg) schon vor dem Inkrafttreten des Bebauungsplans Grundstücksrechte hatte.

Die Lärmschutzwand, die sich ab Bahn-km 345.720 der Strecke 2200 am Gleis 3 nach Norden erstreckt, liegt noch deutlich weiter von den Wohngrundstücken auf der Ostseite der Bahnanlagen entfernt. Daher sind auch deren Auswirkungen auf die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohngrundstücke zumutbar. Die dazu parallele Lärmschutzwand auf der Ostseite des Bahngeländes wird in ihrer Höhe nicht verändert und bewirkt daher keine zusätzlichen Nachteile.

Die dargestellten Maßgaben der HBauO werden auch an der Buddestraße 1 (Schlüsselnummer 7195) eingehalten. Die Lärmschutzwand dort wird 5,50 Meter hoch sein und würde also eine Abstandsfläche von 2,50 Metern erfordern. Die Max-Eyth-Straße ist ca. 12 m breit und könnte bis zur Mitte durch Abstandsflächen in Anspruch genommen werden. Auch hier werden also die Anforderungen der HBauO übertroffen, so dass von einer unzumutbaren Verschattung nicht ausgegangen werden kann. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass sich das Gebäude in einem Bereich befindet, in dem geschlossene Bauweise ausgewiesen ist, die Gebäude also gerade keine Abstandsflächen einhalten müssen. Das spricht umso mehr dafür, dass die Abstandsfläche der Lärmschutzwand ausreichend ist.

Für den Bereich Buscher Weg zwischen den Hausnummern 15 und 49 erkennt die Planfeststellungsbehörde ebenfalls keine unzumutbaren Beeinträchtigungen.

Im Bereich Buscher Weg 49 liegen Baugebiet und Bahngelände etwa auf gleicher Höhe. Der Bahndamm steigt ab hier kontinuierlich an und liegt im Bereich der Hausnummer 19 etwa zwei Meter höher als das Baugebiet. Auch hier ist eine Lärmschutzwand mit 5,50 Meter Höhe über Schienenoberkante (Bauwerk 70.6) vorgesehen. Sie wird etwa vier bis fünf Meter von den Grundstücksgrenzen entfernt liegen.

Die Grundstücke Buscher Weg 37 bis 49 liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Wilhelmsburg 72 vom 17.01.1994. Die Grundstücke sind als „Private Grünfläche, Dauerkleingärten" ausgewiesen und ganz überwiegend auch so bebaut. Das Gebäude Buscher Weg 49 ist allerdings deutlich größer als eine Gartenlaube und augenscheinlich zu Wohnzwecken genutzt. Es liegt auf einer Fläche, die durch den Bebauungsplan als Fläche für Stellplätze ausgewiesen ist. Parallel zu den Bahngleisen ist auf den Privatgrundstücken ein ca. 10 Meter breiter Streifen als Schutzfläche mit der Bezeichnung „Abschirmgrün" ausgewiesen, die von Bebauung freizuhalten ist.

Angesichts dieser Ausweisung, die ein dauerhaftes Wohnen nicht vorsieht und angesichts des ausgewiesenen Schutzstreifens, der ein Heranrücken schutzwürdiger Bebauung in einen etwa verschatteten Bereich verhindert, hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Lärmschutzwand zu Verschattungswirkungen führen könnte, die unzumutbar wären. Dafür spricht natürlich auch, dass die bauordnungsrechtlich vorgeschriebene Abstandsfläche gewahrt wäre.

Das gilt aber auch für den Bereich der Grundstücke Buscher Weg 15 bis 35. Sie liegen im Geltungsbereich des Baustufenplans Wilhelmsburg, der hier ein Wohngebiet mit eingeschossiger, offener Bauweise vorsieht. Für die Hausnummern 15 bis 19b ist schon deshalb nicht von unzumutbarer Verschattung auszugehen, weil hier das Flurstück 7858 für eine ausreichende Abstandsfläche sorgt. Zu den Grundstücken mit den Hausnummern 22 bis 35 hält die Wand einen Abstand von vier bis fünf Metern. Der nach HBauO notwendige Abstand beliefe sich auf 2,50 Meter bzw. 3 Meter, wenn man den maximalen Höhenunterschied im Gelände der Wandhöhe zurechnen wollte. Dieser Abstand wird deutlich eingehalten. Der Verschattung besonders ausgesetzt könnten Gebäude sein, die die Grundstückseigentümer direkt an die Grenze zum Bahngelände bzw. in deren Nähe errichtet haben (Buscher Weg 27, 29, 29c, 33). Soweit es sich dabei nicht ohnehin um nicht schutzwürdige Nebengebäude wie Garagen handelt, können die Grundstückseigentümer die Einhaltung eines Grenzabstandes dort nicht ohne weiteres verlangen, wo sie ihn selbst nicht einhalten.

4.14.1.4.6 Lichtverschmutzung

Einwender auf der Ostseite der Bahnanlagen befürchten eine unzumutbare Aufhellung ihrer Grundstücke durch die Straßenbeleuchtung der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße und durch Scheinwerfer der dort fahrenden Fahrzeuge. Sie befürchten Nachteile für Natur und

Umwelt, die Beobachtung des Nachthimmels, den Nachtschlaf, die Gesundheit und den Grundstückswert.

Ursprüngliche Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Leuchtkörper der Straßenbeleuchtung strahlen im Wesentlichen nach unten, zudem liegen die Bahntrasse und mehrere Lärmschutzwände zwischen der Wilhelmsburger Reichsstraße und der Bebauung, sodass ein Lichteintrag nicht zu befürchten ist. Eine Beeinträchtigung/Wertminderung des Grundstücks wird nicht gesehen.

Überarbeitete Stellungnahme der Vorhabensträger
Die B4/75n ist als anbaufreie Bundesfernstraße einzustufen, an welchem der Bund grundsätzlich keine Beleuchtung vorsieht. In Abstimmung mit dem LSBG ist für die durchgehende Strecke der B4/75neu keine Beleuchtung erforderlich, da durch den regelgerechten Querschnitt und beidseitige Lärmschutzwände keine Einschränkung der Verkehrssicherheit zu besorgen ist. Lediglich in den Rampenbereichen der Anschlussstellen sowie in den Übergangsbereichen BAB252 und BAB253 zur B4/75n sind kurze Adaptionsstrecken zu vorzusehen.

Im Bahnbereich kommt bahnzugelassene Gleisfeldbeleuchtung zur Anwendung. Diese ist blendungsbegrenzt, insbesondere um den Triebfahrzeugführer nicht zu blenden. Das Gleisfeld ist derzeit auch beleuchtet. Im Zuge unserer Planung werden alte Leuchten durch neue ersetzt, in einer geringeren Anzahl als vorhanden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Schon nach der ursprünglichen Stellungnahme der Vorhabensträger wäre eine vermeidungsbedürftige Lichtverschmutzung nicht zu erwarten. Das gilt umso mehr nach der überarbeiteten Stellungnahme. Dabei berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde auch, dass das Vorhaben sich in einer Großstadt mit ohnehin vielen Lichtquellen befindet und deshalb nicht erkennbar ist, dass es zu unzumutbaren Zusatzbelastungen durch die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße kommen könnte. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher auch kein Erfordernis für ein Lichtgutachten.

4.14.1.4.7 Beeinträchtigung des Funkempfangs

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass der Funkempfang sich durch das Vorhaben nachteilig ändern könnte. Im Übrigen besteht kein Anspruch auf unveränderten Funkempfang. Wenn sich der Funkempfang durch zulässige Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken ändern sollte, so liegt das in der Risikosphäre des Betroffenen und nicht in der Verantwortung der Vorhabensträger.

4.14.1.4.8 Beeinträchtigungen durch Verkehrszunahme

Einwender befürchten, der Ausbau der B 75 auf Autobahnniveau (28 m-Trasse mit Mittelstreifen) werde zusätzlichen Individualverkehr anziehen. Noch mehr Pendler würden die Straßen in Wilhelmsburg benutzen. Es werde zu größeren Staus an der Norderelbbrücke kommen.

Die B 75 entlaste nicht etwa die Wohnstraßen, sondern führe sogar noch zusätzlichen Verkehr auf die Harburger Chaussee, die Otto-Brenner-Straße, die Georg-Wilhelm-Straße, den Niedergeorgswerder Deich und andere Wohnstraßen.

Der Anreiz für Besucher von IBA und IGS mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen, werde durch das Zurverfügungstellen der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße unterwandert. Sollte die Fertigstellung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht wie geplant bis 2013 erfolgt sein, dann sei absehbar, dass Teilbereiche der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße gesperrt werden. Der Verkehr werde dann durch Wohngebiete geleitet. Zukünftige Besucher von Wilhelmsburg, dem Inselpark, dem Energiebunker usw. würden bevorzugt mit dem Pkw anreisen. Dies sorge für dauerhaften Verkehr in den Wohngebieten, da die Abfahrt Mengestraße fehlt.

Generell könne eine Entlastung Wilhelmsburgs durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht eintreten. Denn die neue Straße werde, da sie breit und gut ausgebaut ist, nicht nur den verlagerten Verkehr des bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße aufnehmen müssen, sondern weiteren Verkehr anziehen. So werde z. B. allgemein der LKW-Verkehr zunehmen, aber auch Pendler würden zunehmend diese Strecke für sich entdecken. Die Belastung von Anwohnern werde sich weiter erhöhen.

Der Zulieferverkehr für die Versorgung des Energiebunkers mit Biomasse für das Blockheizkraftwerk führe dann ebenfalls durch Wohngebiete. Dies könne Straßen der gesamten Insel betreffen - je nachdem, wo der Lieferverkehr herkommt.

Wo dies vorher nur mit Sondergenehmigung möglich war, könnten Gefahrgüter nun über die neue WRS geleitet werden. Dies hätte zur Folge, dass diverse Spediteure eine für sie kostengünstigere Route über die neue Straße fokussieren. Der Staubsaugereffekt wäre somit gegeben. Zudem würde dies eine erhöhte Gefährdung der Anwohner bedeuten.

Der Verkehr innerhalb des Stadtteils werde zunehmen. Dies liege an den Zu- und Abfahrten der geplanten B 75, die die Anwohner nur eingeschränkt nutzen könnten. Es wird eine Zunahme des Durchgangsverkehrs auf dem Niedergeorgswerder Deich befürchtet. Diese Straße sei schon heute an der Belastungsgrenze, da sie in größeren Abschnitten nur einseitig befahrbar ist. Der Niedergeorgswerder Deich sei in Verbindung mit dem Langenhövel ein notwendiger Flucht- und Rettungsweg.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße werden keine zusätzlichen überregionalen Verkehrsströme angezogen. Die prognostizierte Verkehrszunahme im Vergleich zum Analysefall ist überwiegend in der geplanten Siedlungsentwicklung in und um Wilhelmsburg begründet. Vor diesem Hintergrund ist eine richtlinienkonform ausgebaute Wilhelmsburger Reichsstraße mit hohem Sicherheitsstandard wichtig, um Schleichverkehre aus den Wilhelmsburger Wohngebieten weitgehend fern zu halten.

Die Situation an den Norderelbbrücken wird auch seitens des Verkehrsgutachters als kritisch angesehen. Hierzu ist die Durchführung gesonderter Untersuchungen sinnvoll, die nicht Gegenstand des vorliegenden Gutachtens sind.

Die verlegte Wilhelmsburger Reichstraße wird nicht zu den befürchteten zusätzlichen Belastungen führen. Die Belastungen können bereits jetzt aufgrund der bestehenden B 4/75 eintreten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anhaltspunkt dafür, dass eine zukünftig ggf. höhere Verkehrsbelastung einzelner Stadtstraßen gegen das

Vorhaben spricht. Das liegt schon daran, dass die Erwartung einer unveränderten oder gar abnehmenden Verkehrsbelastung auf vorhandenen Straßen kaum schutzwürdig ist. Der Großteil der verkehrlichen Entwicklung geht auch nicht ursächlich auf die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße zurück, sondern auf die in den Verkehrsuntersuchungen (Unterlage 17) genannten in der Zukunft zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass nennenswerte Verschiebungen von Verkehrsströmen dem Vorhaben nur insoweit zugerechnet werden können, als die Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd aufgegeben und durch die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße ersetzt wird. Da die Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder weitgehend unverändert bleiben, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass insoweit durch das Vorhaben keine anderen Verkehrsströme zu erwarten sind, als wenn die Wilhelmsburger Reichsstraße in ihrer alten Lage verbliebe. Dass städtebaulich oder verkehrlich unlösbare Probleme hervorgerufen würden, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Daher kann die Verkehrsordnung auf dem nachgeordneten Straßennetz der Regelung durch die zuständigen Behörden überlassen bleiben.

Die Planunterlagen sehen Folgemaßnahmen am Knoten Rotenhäuser Straße/Dratelnstraße/Rubbertstraße vor, die ausreichen, um die verkehrlichen Folgen des Vorhabens für das nachgeordnete Straßennetz angemessen zu gestalten.

Das Stadtstraßennetz wird die Mehrverkehre von der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße nach Verkehrsfreigabe der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße aufnehmen können, auch wenn dazu ggf. Anpassungsmaßnahmen durch den Stadtstraßenbaulastträger wünschenswert oder geboten sind. Dafür spricht, dass die zu erwartenden Verkehrsbelastungen gemäß ARGUS-Gutachten gegenüber der Bestandsbelastung nicht übermäßig ansteigen werden.

In einem Vergleich des status quo 2009 mit der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße im Jahr 2015 (mit gesperrter Rotenhäuser Straße) ergeben sich folgende Mehrverkehre:

	2009	2015	Differenz
Dratelnstr.	9.900	11.600	+1.700
Rotenhäuser	1.900	3.700	+1.800
Schlenzigstr.	5.300	5.700	+400
Thielenstr.	4.600	8.100	+3.500

In einer ergänzenden Stellungnahme der Fa. Argus Stadt- und Verkehrsplanung vom 08.11.2012 werden die die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im Umfeld der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße für den Prognoseplanfall

2015_01 noch eingehender dargestellt. Danach werden im unmittelbaren Umfeld folgende prozentuale Veränderungen der Belastungen zu beobachten sein:

• Rotenhäuser Straße im Bereich der heutigen Unterführung:

+ 108% von 1.300 auf 2.800 Kfz/ d

• Dratelnstraße zwischen Rotenhäuser und Thielenstraße:

+ 160% von 7.900 auf 20.600 Kfz/ d

• Thielenstraße über der Bahn:

+ 49% von 5.400 auf 8.100 Kfz/ d

• Wittestraße zwischen Keindorffstraße und Wilhelm-Strauß-Weg:

+256% von 1.200 auf 4.100 Kfz/ d

• Krieterstraße zwischen Koppelstieg und Wilhelm-Strauß-Weg:

+ 4 % von 3.000 auf 3.100 Kfz/ d

• Neuenfelder Straße über Bahn:

- 27% von 15.900 auf 11.700 Kfz/ d

• Mengestraße vor Bürgerhaus Wilhelmsburg:

- 40% von 23.700 auf 14.200 Kfz/ d

Dabei ist es für die Einschätzung der Verkehrsbelastung unerheblich, ob die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße tatsächlich schon 2015 betriebsbereit sein wird oder erst deutlich später. Der Zeitpunkt soll nur die Auswirkungen der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße ohne die erst später zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen vergegenwärtigen.

Nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde können die dargestellten Mehrverkehre mit den nach geltenden Regelwerken vorgesehenen Querschnitten für Sammelstraßen ausreichend bewältigt werden. Für die Ausbildung dieser Querschnitte ist genug Platz vorhanden, wenn sie nicht gar schon verwirklicht sind. Wo dies nicht der Fall sein sollte, wird der Flächenbedarf für eine mögliche Erweiterung der Dratelnstraße bereits durch den Bebauungsplanentwurf Wilhelmsburg 89 planerisch berücksichtigt.

Dem ARGUS-Gutachten ist auch zu entnehmen, dass die neue Anschlussstelle Rotenhäuser Straße im Jahr 2025 keine wesentlichen Mehrverkehre verursachen wird (sondern die in dem Gutachten berücksichtigten zahlreichen städtebaulichen Vorhaben). Das zeigt der Vergleich „Prognosenullfall 2025“ mit dem Planfall „verlegte WBR 2025 (Rotenhäuser Straße gesperrt)“:

	Prognosenullfall	Planfall	Differenz
Dratelnstr.	21.700	15.400	-6.300
Rotenhäuser	4.400	4.300	-100
Schlenzigstr.	6.300	7.200	+900
Thielenstr	6.100	7.600	+1.500

Eine Sonderstellung nimmt jeweils die Thielenbrücke ein, deren Querschnitt schmal ist und auch nicht ohne sehr hohen Aufwand vergrößert werden kann. Die Planfeststellungsbehörde geht aber auch davon aus, dass die Einwender insoweit nicht belastet sind, weil schon die Bauart der Thielenbrücke den zu erwartenden Mehrverkehr auf ein angemessenes Maß begrenzt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht also zurzeit keinen Anlass, im Hinblick auf das nachgeordnete Straßennetz im Bereich der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße weitere Folgemaßnahmen anzuordnen. Diese Einschätzung ist inzwischen vom Stadtstraßenbaulastträger bestätigt worden.

Umso weniger sind Folgemaßnahmen an weiter entfernten Stadtstraßen erforderlich. Dort zu erwartende Verkehrsentwicklungen können dem Vorhaben nicht kausal zugerechnet werden, so dass den Vorhabensträgern auch keine Folgemaßnahmen aufzuerlegen waren. Ob und wie auf etwaige Verkehrsentwicklungen auf diesen Stadtstraßen zu reagieren ist, ist daher Angelegenheit des Stadtstraßenbaulastträgers.

Gegenüber der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße drängt sich auch keine andere Anschlussstelle etwa an der Neuenfelder Straße oder in einer Kombination aus Neuenfelder Straße und Rotenhäuser Straße auf. Diese Varianten würden ausgerechnet an der Engstelle des Vorhabens im Bereich der Neuenfelder Straße Flächenbedarfe für Rampen auslösen, die mit vorhandener Bebauung und Bauleitplanung erheblich kollidieren würden.

4.14.1.4.9 Neue Wegeführung Vogelhüttendeich

Im Planänderungsverfahren beklagten Einwender, die geplante Führung des Vogelhüttendeichs zur Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft am Ernst-August-Kanal sei nicht ausreichend. Vielmehr hätte es einer Führung auf alter Trasse mit einer zusätzlichen Unterführung unter der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bedurft. Durch die vielen Kurven werde die Trennwirkung der neuen B 75 weiter erhöht und es würde eine Angstzone entstehen. Es ergäben sich Bedenken im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Uferzone des Ernst-August-Kanals werde unnötig zerstört. Auch das sogenannte Rubberthaus werde beeinträchtigt. Es sei auch nicht hinreichend erkennbar, dass es entlang des Ernst-August-Kanals einen gesonderten Fuß- und Radweg geben soll.

Der unveränderte Teil des Vogelhüttendeichs zwischen Bahnanlage und neuer B 75 werde durch erheblichen Mehrverkehr beeinträchtigt, der auch unzumutbare Lärm- und Luftschadstoffauswirkungen nach sich ziehe.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In den Planfeststellungsunterlagen war bisher eine Verlegung des Vogelhüttendeichs in geradliniger Führung unterhalb des geplanten Brückenbauwerks der Wilhelmsburger Reichsstraße entlang des Ernst-August-Kanals mit Anschluss an den Buscher Weg auf Höhe der Eisenbahnbrücken vorgesehen.

Im Zuge der Anhörung im Planfeststellungsverfahren hat das Bezirksamt Hamburg-Mitte diese Verlegung an den Ernst-August-Kanal abgelehnt. Durch die Verlegung werden Biotopstrukturen unnötig zerstört.

Durch diese neue Führung wird das Vermeidungsgebot gemäß § 15 (1) BNatSchG, nach dem vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sind, erfüllt.

Die engen Radien werden mit den notwendigen Kurvenverbreiterungen hergestellt, so dass eine Befahrbarkeit auch mit großen LKW sichergestellt ist. Die Übersichtlichkeit ist auch infolge der angrenzenden Rad-/Gehwege gewährleistet.

Das Verkehrsaufkommen ist mit etwa 1000 prognostizierten Fahrzeugen pro Tag sehr gering und wird unabhängig von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße durch die geplante Siedlungsentwicklung erzeugt. Der Bereich Rubbertstraße / Vogelhüttendeich ist Bestandteil der für die verkehrlichen Untersuchungen verwendeten Verkehrsmodelle und ist somit berücksichtigt. Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen können sowohl dem Verkehrsgutachten der PTV als auch dem kleinräumigen Detailgutachten "Verkehrsmodell Elbinsel" von ARGUS entnommen werden.

Durch die Planänderung kommt es zu keiner Änderung der Schallsituation am Objekt Vogelhüttendeich 180. Wie bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erwidert, werden die Immissionen - bezogen auf den Vergleich Prognose Nullfall (Bestandlage B 4/75 und Gleise) zum Prognose Planfall mit Lärmschutzmaßnahmen (verlegte B 4/75 und verlegtes Gleis 8) - auch im Bereich der Objektes Vogelhüttendeich 180 zwischen 2 bis 3 dB(A) – je nach Ausrichtung der Gebäudeseiten gemindert. Eine Verschlechterung der Lärmbelastung im Vergleich zum Prognose Nullfall tritt nicht ein. Trotzdem bestehen an dem Objekt weiterhin Ansprüche auf passiven Schallschutz dem Grunde nach, ausgelöst durch die Verlegung der B 4/75 und durch die Gesamtlärmbetrachtung.

Im Bereich des Objektes Vogelhüttendeich 180 wird die Straße Vogelhüttendeich nicht geändert, so dass keine Veränderung der Schallsituation, bezogen auf den Vogelhüttendeich, eintritt.

Die Luftschadstoffbelastungen am Wohnort der Einwender (Vogelhüttendeich 180) wurden im Verfahren bereits aufgeführt. Diese liegen bei allen betrachteten Schadstoffen deutlich unterhalb der Grenzwerte gemäß der 39. BImSchV.

Die Planänderungen führen zu keiner relevanten Erhöhung der Luftschadstoffe. Damit sind auch die Lagekorrekturen von Streckenabschnitten des Vogelhüttendeiches zu verstehen. Die geringe Verkehrsbelegung dieser Straße mit unter 1000 Kfz/Tag stellt einen aus Sicht der Grenzwerte nicht relevanten Emissionsanteil an der Gesamtbelastung am Wohnort der Einwender dar.

Eine Straßenführung im vorhandenen Verlauf ist aufgrund der Gradientenlage der B 4/75 nicht möglich und damit in Bezug auf § 15 (1) BNatSchG keine zumutbare Al-

ternative. Die nun vorgesehene Straßenführung entspricht dem Vermeidungsgebot, da Eingriffe in die vorhandenen Grün- und Biotopstrukturen, Böden und das Ufer südlich des Ernst-August-Kanals soweit wie möglich reduziert werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendung bezieht sich nur zum Teil auf Planänderungen. Die Führung der Rubbertstraße und des Vogelhüttendeichs auf der Westseite der neuen B 75 wird nicht geändert. Dementsprechend ändern sich auch die Auswirkungen auf das Rubberthaus und auf die Uferzone des Ernst-August-Kanals im Bereich der Brücke durch die Planänderung nicht. Insoweit ist die Einwendung gegen die Planänderung präkludiert.

Der vorgesehene Geh- und Radweg ist aus dem geänderten Lageplan, Blatt 5, einfach erkennbar. Die Planänderung bewirkt, dass Eingriffe in den Uferbereich des Ernst-August-Kanal gegenüber der bisherigen Planung abnehmen und sich auf das unmittelbare Umfeld der neuen Brücke beschränken. Diese Eingriffe würden größtenteils auch dann erfolgen, wenn der Vogelhüttendeich auf alter Trasse gesondert unter der neuen B 75 hindurch geführt würde. Die Planänderung bewirkt allerdings, dass die Uferzone des Ernst-August-Kanals östlich der Brücke weniger beeinträchtigt wird, als dies bei der ursprünglichen Planung der Fall war.

Die Planfeststellungsbehörde kann nicht erkennen, warum durch die geänderte Führung im Vergleich zur ursprünglichen Planung eine „Angstzone" entstehen sollte. Wegen der gesonderten Führung eines Geh- und Radweges gibt es hier sogar die Auswahl zwischen zwei Wegen, was in Situationen, die als beängstigend empfunden werden, hilfreich sein kann.Bedenken im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hat die Planfeststellungsbehörde nicht. Ihnen könnte im Übrigen ggf. durch verkehrsbehördliche Anordnungen begegnet werden.

Unzumutbare Mehrverkehre im unveränderten Teil des Vogelhüttendeichs sind nicht zu erwarten, weil das Verkehrsaufkommen hier entsprechend den Aussagen der Vorhabensträger vergleichsweise niedrig bleiben wird. Dementsprechend sind auch keine unzumutbaren Lärm- oder Luftschadstoffeinwirkungen durch Fahrzeuge auf dem Vogelhüttendeich zu erwarten.

Eine Führung des Vogelhüttendeichs im bisherigen Verlauf würde neben der ohnehin erforderlichen Brücke über den Ernst-August-Kanal eine weitere Kreuzung mit der neuen B 75 erfordern. Den möglichen Vorteilen für Natur und Umwelt im Bereich der Brücke über den Ernst-August-Kanal stehen aber deutliche wirtschaftliche und konstruktive Nachteile gegenüber, weil hier nicht nur eine neue teure Kreuzung zu bauen wäre, sondern dafür auch der Vogelhüttendeich abgesenkt oder die Wilhelmsburger Reichsstraße angehoben werden müsste, damit der Vogelhüttendeich eine ausreichende Durchfahrtshöhe aufweisen kann. Daher kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass sich diese Variante aufdrängen würde. Hinzu kommt, dass das Grundstück mit dem „Rubberthaus" inzwischen vom Fernstraßenbaulastträger erworben wurde. Das Rubberthaus ist kein Denkmal, so dass die Planfeststellungsbehörde hier keine besondere Schutzwürdigkeit des „Rubberthauses" erkennt.

4.14.1.4.10 Beweissicherung erforderlich

Eine Beweissicherung ist von den Vorhabensträgern nicht vorgesehen und wird von der Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet.

Beweissicherungsmaßnahmen sind nur erforderlich, wenn sich auf Grund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch nicht abschätzen lässt. Dafür hat die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte. Das gilt namentlich für Gebäude und Grundstücke auf der Ostseite der Bahnanlagen. Hier können nennenswerte Erschütterungen bestenfalls während des Baus der Lärmschutzwände auftauchen. Die Bautechnik lässt aber erschütterungsintensive Baumaßnahmen nicht in einem Maß erwarten, das zu Schäden an Gebäuden führen könnte. Dafür spricht auch, dass diese Gebäude nach Aussagen einiger Betroffener ohnehin laufend Erschütterungen aus dem Eisenbahnverkehr ausgesetzt sind. Eine namhafte Erhöhung der Erschütterungsbelastung durch das Bauvorhaben ist demgegenüber nicht zu erwarten. Das gilt erst recht für Baumaßnahmen an der Straße, weil insoweit die große Entfernung schon hinreichender Erschütterungsschutz ist.

Es bleibt den Vorhabensträgern unbenommen, sich mit Interessierten freiwillig auf eine Beweissicherung und die Kostentragung dafür zu einigen.

4.14.1.4.11 Windbeeinflussung durch die Lärmschutzwände

Einwender äußerten die Befürchtung, dass die vorgesehenen Lärmschutzwände die Luftströme in einer Weise kanalisieren könnten, dass dadurch unzumutbare Auswirkungen in Form von Windböen und Windgeräuschen entstehen könnten.

> **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**
> **Die Planfeststellungsbehörde hat keine Anhaltspunkte dafür, dass die angesprochenen Auswirkungen über das hinausgehen, was die derzeit schon vorhandenen Lärmschutzwände, aber auch die übrige Bebauung in der näheren Umgebung mit sich bringen. Hinzu kommt, dass neben möglichen Verschlechterungen der Windsituation auch Verbesserungen zu verzeichnen sein könnten.**

4.14.1.4.12 Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Pacht (Schlüsselnummer 8124)

Einwender wenden sich gegen die Inanspruchnahme von Grundstücken für Ausgleichsmaßnahmen, die sie gepachtet haben und auf denen Sie als Viehweide nutzen. Die Grundstücke seien die einzige Winterweide zur Aufrechterhaltung der Rinder- und Pferdezucht. Die Einwender beklagen, vom Vorhaben nicht ordnungsgemäß benachrichtigt worden zu sein. Die Inanspruchnahme sei ein rechtswidriger Eingriff in die Lebensgrundlagen der Einwender, weil sie ihren landwirtschaftlichen Betrieb aufgeben müssten.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Die Rüge, der Mandant Herr (...) sei nicht angehört worden, ist unbegründet. Herr (...) wurde von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 18.2.2011 auf die Planfeststellung hingewiesen. Von einer nur zufälligen Kenntnis kann keine Rede sein.*
>
> *Grundeigentümer der Parzellen 4649 und 4476 ist die FHH, die die Flächen an die Mandanten verpachtet hat. Im Rahmen der Behördenabstimmung für das Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße hat sich auch die Abteilung Naturschutz der BSU gegen die in den Unterlagen vorgesehene Nutzung*

der an Herrn R. verpachteten Grundstücke ausgesprochen (siehe Stellungnahme NR3 vom 30.03.2011, zu den LBP-Seiten 129-132).

In Abstimmung mit der DEGES sowie mit Herrn R. hat das von der DEGES beauftragte Gutachterbüro K. die Planung geändert. Mit der DEGES ist vereinbart, stattdessen Ausgleichsmaßnahmen auf anderen Flächen im Wilhelmsburger Osten vorzusehen.

Diese Änderungen werden in die Planfeststellung einfließen.

Die Flächen seien seit 1974 gepachtet. Außerdem würden ca. 37 Hektar weiteren Pachtlandes genutzt, die aber ebenfalls für Ausgleichsflächen herangezogen werden. Für diese Flächen bestehe ein zeitlich begrenztes Nutzungsrecht bis 31.12.2011. Die Einwender bemühten sich aber um eine weitere Verpachtung. Die Pachtflächen böten sich aufgrund der Nähe zum Wohnhaus der Einwender sowie des vorhandenen Unterstandes für die Tiere an. Ohne diese Flächen wäre die Haltung von zurzeit 18 Rindern und 13 Pferden nicht mehr möglich. 6 Hektar Pachtfläche hätten bereits geräumt werden müssen. Die Pferde genössen im Betrieb der Einwender zu einem großen Teil ihr Gnadenbrot, seien aber nicht mehr veräußerbar. Die Rinder würden wegen ihrer Genügsamkeit häufig für die Beweidung von Naturschutzflächen genutzt. Der Bestand sei als schottische Rasse auch erhaltungswürdig.

Der Betrieb sei einer der letzten in Wilhelmsburg ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe mit Rinder- und Pferdehaltung und deshalb erhaltungswert. Für den derzeitigen Betreiber sei der Betrieb Aufgabe und Passion.

In einem Gespräch mit den Einwendern, den Vorhabensträgern und der Planfeststellungsbehörde am 19.06.2012 erläuterte der Einwender, er betreibe die Rinder- und Pferdehaltung im Nebenerwerb. In der Vergangenheit hätten ihm dafür ca. 50 ha Pachtland in Wilhelmsburg zur Verfügung gestanden. Vor allem wegen der IGS habe sich die Pachtfläche schon jetzt erheblich reduziert. Auf den gepachteten Flurstücken 4649, 4476 und 5586 seien naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen mit einem Umfang von ca. 3,9 ha geplant. Diese Maßnahmen schlössen eine Nutzung als Weideland aus. Auf die Flächen sei er aber angesichts des ohnehin bestehenden Flächenschwunds angewiesen.

Die Vorhabensträger erläuterten eine mögliche Alternativplanung, mit der eine Weidenutzung auf ca. 1,4 ha noch möglich wäre. Im nördlichen Teil der Fläche müssten zugunsten des Feldschwirls Röhricht- bzw. Ruderalflächen vorgesehen werden, im südlichen Teil könne aber auf die ursprünglich geplanten Blänken verzichtet werden, so dass hier eine Weidenutzung möglich bleibe. Maßnahmen auf dem Flurstück 5586 seien nicht mehr im gleichen Umfang, wie ursprünglich geplant vorgesehen. Dieses Flurstück stehe nicht im Eigentum der Stadt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Hinblick auf die Bewirtschaftungsinteressen erfährt das Maßnahmenkonzept im Bereich Kornweide, Maßnahme 7.1 A noch Anpassungen. Die Änderungen wurden mit der BSU/NR insbesondere wegen der Bewirtschaftungsinteressen des Einwenders und des bestehenden Pachtverhältnisses abgestimmt. So wird der Bracheanteil reduziert und auf Blänken wird verzichtet. Auf einem großen Teil der Fläche (rd. 14.464 m²) kann die bisherige Grünlandnutzung bestehen bleiben. Die vorgesehen Brach- und Röhrichtflächen benötigen eine regelmäßige Pflege bzw. Unterhaltung zur Unterdrückung von Gehölzaufwuchs. Dies kann z.B. auch durch eine sehr extensive

landwirtschaftliche Bewirtschaftung erfolgen. Insgesamt bleiben mit dem geänderten Maßnahmenkonzept auch landwirtschaftliche Interessen gewahrt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die beschriebenen Änderungen sind Bestandteil der geänderten Planunterlagen. Die Einwendung hat sich insoweit erledigt, als das Flurstück 5586 nicht mehr für Ausgleichsmaßnahmen in Anspruch genommen wird. Von diesem Flurstück sollen 5.649 m² in Anspruch genommen werden und nicht mehr 11.802 m². Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Eigentümer der Grundstücke haben der Inanspruchnahme durch Ausgleichsmaßnahmen nicht widersprochen. Die landwirtschaftliche Nutzung wird zu einem Teil auch mit den festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen vereinbar sein. Die Nutzung des Einwenders ist außerdem nebenerwerblich, so dass eine Existenzgefährdung des Einwenders durch die Maßnahme nicht zu erwarten ist. Soweit die Nutzungsinteressen des Einwenders durch die Verringerung von Pachtflächen an anderer Stelle beeinträchtigt werden, kann das dem Vorhaben nicht angelastet werden.

Der Pachtvertrag, auf dessen Grundlage die Flurstücke vom Einwender genutzt werden, datiert zwar aus 1977, weist aber auch darauf hin, dass die Flächen nicht auf Dauer landwirtschaftlichen Zwecken dienen können, weil die Fläche im Interesse des Gemeinwohls für Planungszwecke in naher Zukunft in Anspruch genommen werden müssen. Dieser Hinweis mag überholt sein, weil die „nahe Zukunft" inzwischen verstrichen sein dürfte. Wesentlicher aber ist, dass der Pachtvertrag – augenscheinlich auch mit Blick auf die Planungsabsichten – mit einer Frist von 6 Monaten auf das Ende eines jeden Pachtjahres gekündigt werden kann. Diese kurze Kündigungsfrist relativiert das Gewicht der Einwendung erheblich, denn der Einwender konnte zu keinem Zeitpunkt auf den langjährigen Fortbestand des Pachtvertrags vertrauen, auch wenn er bisher de facto lange währte. Das Vorhaben bzw. die hier vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen können soweit ersichtlich ohne Verletzung der pachtvertraglichen Regelungen allein durch die fristgerechte Kündigung des Pachtvertrages umgesetzt werden. Damit verwirklicht sich nur ein Risiko, dass dem Pachtvertrag ohnehin anhaftete und auf das im Pachtvertrag sogar ausdrücklich hingewiesen wurde. Dementsprechend stehen der Pachtvertrag und damit die Einwendung dem Vorhaben nicht entgegen.

4.14.1.4.13 Wertminderung

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Privatgrundstücke auf der Ostseite der Bahntrasse durch die Vorhaben dauerhaft Wertminderungen erleiden. Keines dieser Grundstücke wird unmittelbar in Anspruch genommen, keines der Grundstücke ist durch die Vorhaben höheren Verkehrsgeräuschen ausgesetzt als ohne die Vorhaben. Auch soweit bei einigen Grundstücken ein leicht vermehrter Schattenwurf durch eine Lärmschutzwand zu erwarten ist, steht dem auf der anderen Seite der Vorteil des besseren Lärmschutzes gegenüber.

Soweit sich im Übrigen die Wertminderungen aus der dauerhaften oder vorübergehenden Inanspruchnahme von Grundstücken ergeben, besteht ein Anspruch auf Entschädigung, über dessen Höhe durch Verhandlung mit den Vorhabensträgern oder im Enteignungsverfahren durch die Enteignungsbehörde zu entscheiden ist. Alle weiteren Minderungen des Grundstückswertes, die auf zulässiges Bau- und Betriebsgeschehen vonseiten der Vorhabensträger zurückzuführen sind, begründen hingegen keine Entschädigungsansprüche. Diese Beeinträchtigungen sind entschädigungslos zu dulden, weil es keinen generellen Anspruch auf Freihaltung von Beeinträchtigungen gegenüber den Nachbarn, d.h. auch gegenüber den Vorhabensträgern gibt.

4.14.1.4.14 Wegfall von Kleingärten

Einwender beklagen den Verlust von Kleingärten im Bereich der Kornweide.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es ist richtig, dass durch die Verschwenkung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse mit der notwendigerweise erforderlichen Berücksichtigung der zukünftigen Verlängerung der A 26 nach Osten Kleingärten weichen müssen. Hamburg bemüht sich hier um die Bereitstellung von Kleingartenersatzflächen. Die Eingriffe in Natur Landschaft wurden im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes bewertet und vollumfänglich ausgeglichen. Letztlich werden durch die Verlegung der Reichsstraße große Flächen (ca. 240 ha) entlärmt, d.h. der Lärm sinkt unter den für Wohngebiete maßgeblichen Grenzwert von 59 dB(A) am Tage. Im zukünftigen Erholungspark Wilhelmsburg kommt diese Entlärmung gerade auch der Tierwelt zu Gute.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendung wird zurückgewiesen. Soweit diese Einwendungen erst im Rahmen des Planänderungsverfahrens erhoben wurden, sind sie überwiegend ausgeschlossen, weil die Planänderungen an der Inanspruchnahme von Kleingartenflächen nichts Wesentliches geändert haben. Hinzu kommt, dass der Grundstückseigentümer der Kleingartenflächen, die Freie und Hansestadt Hamburg, keine Bedenken geäußert hat.

4.14.1.5 Baubedingte Auswirkungen

Im Hinblick auf die Auswirkungen während der Bauzeit (Baulärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen u.ä.) verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter Ziffer 2.2, S. 29, Ziffer 4.8.1, S. 61 und Ziffer 4.11, S. 108 dieses Beschlusses. Ergänzend ist auf folgende Gesichtspunkte hinzuweisen:

Einwender befürchten, dass es in der Bauzeit zu Behinderungen des Auto- und Schienenverkehrs, Staugefahr und lästigen Umleitungen sowie Behinderungen des Rad- und Fußgängerverkehrs kommen könnte. Diese Befürchtung gründe sich auf die Erfahrung, dass bei Großbaustellen mit einem erheblichen Aufkommen an Baufahrzeugen auch auf den anliegenden Straßen und baubedingten Sperrungen von Verkehrsverbindungen zu rechnen ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit Sperrungen anderer Verkehrswege ist weder beim Bau der Wilhelmsburger

Reichsstraße noch bei der Anpassung der Bahnanlagen in größerem Umfang zu rechnen.

Bei den Bahnanlagen ergibt sich das aus der Tatsache, dass die meisten der vorhandenen Kreuzungen mit Straßen baulich nicht verändert werden müssen bzw. etwa erforderliche Änderungen (z.B. Versetzen von Brückenstützen) einen überschaubaren zeitlichen Umfang haben. Die kreuzenden Wege bleiben in der Bauzeit ggf. bis auf wenige, zeitlich begrenzte, nicht ins Gewicht fallende Ausnahmen begeh- und befahrbar. Bei Sperrung einer Kreuzung stehen auch den Fußgängern zumutbare Alternativen zur Verfügung. Auch die Bahnstrecken selbst bleiben überwiegend unter Verkehr, auch wenn es naturgemäß zu Sperrzeiten kommen muss. Auch diese Sperrzeiten bleiben schon im Interesse der Vorhabensträger auf das zeitliche Mindestmaß beschränkt und lassen unzumutbare Auswirkungen nicht erwarten.

Der Bau der Wilhelmsburger Reichsstraße hat den Vorzug, dass während der Bauzeit die Verkehrsverbindung über die alte Trasse mit den zurzeit vorhandenen Anschlussstellen erhalten bleibt und deshalb der Löwenanteil aller Bauarbeiten ohne nachteilige Wirkungen auf den Verkehr abgewickelt werden kann. Auch die Herstellung neuer Kreuzungen mit der Kornweide, Neuenfelder Straße, Thielenstraße, Vogelhüttendeich sowie den Fußgängerbrücken macht deren Sperrung nicht oder nur für kurze Zeit erforderlich. Es mag vereinzelt zu Umleitungen kommen, alle Grundstücke bleiben aber durchgängig erreichbar.

Verbleibende Beeinträchtigungen sind auch deswegen nicht unzumutbar, weil es einen Anspruch auf Beibehaltung bestimmter Verkehrsverbindung nicht gibt. Auch die Benutzung öffentlicher Straßen durch Baufahrzeuge ist im Rahmen der Straßenverkehrsordnung zulässig und führt nicht zu unzumutbaren Auswirkungen. Insbesondere ist nicht zu erkennen, dass Bauverkehre die Wohngebiete im Osten der Bahnanlagen besonders betreffen könnten. Auch insoweit gilt, dass es einen Anspruch auf Freihaltung von zulässigen Verkehren nicht gibt.

4.14.1.6 Vereinbarkeit des Vorhabens mit öffentlichen Belangen

4.14.1.6.1 Umwelt- und Naturschutz

Neben dem Einwender mit der Nummer 8300 (siehe Ziffer 4.14.1.1.2, S. 134 dieses Beschlusses) befürchten auch andere Einwender unzulässige Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. eine unzulässige Beeinträchtigung von Umweltschutzgütern. So wird angeführt, der Ausbau im Bestand führe zu geringeren Umweltauswirkungen als die Verlegung, die vorgesehenen Maßnahmen zur Baugrundverbesserung begegneten ökologische Bedenken, die Planung widerspreche den von der Freien und Hansestadt Hamburg formulierten Umweltschutzzielen, es komme zu unzumutbarem Grünverlust und zu negativen Folgen für Menschen, Tiere, Biotope und das Landschaftsbild u.a. wegen der Barrierewirkung der Lärmschutzwände, der Luftschadstoffbelastungen oder wegen negativer Auswirkungen der Straßenabwässer.

Es werden Beeinträchtigungen der Qualität von Grund- und Oberflächenwasser etwa durch erhöhten Streusalzeinsatz befürchtet. Die Naturbelassenheit des Wilhelmsburger Ostens

ginge verloren. Jedenfalls müssten dazu noch ergänzende Gutachten eingeholt werden, insbesondere auf die Grundstücke der Einwender bezogen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass das Vorhaben die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und in der Umweltverträglichkeitsstudie benannten Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt mit sich bringen wird. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Bedarf, hier weitere Einzelermittlungen anzustellen oder weitere Gutachten einzuholen. Das Vorhaben bringt aber auch Vorteile für Natur und Umwelt mit sich. Hinzu kommen die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft. In der Zusammenschau überwiegen die Vorteile des Vorhabens nicht nur in verkehrlicher Hinsicht, sondern auch im Hinblick auf Umwelt und Natur, das Landschaftsbild und die städtebaulichen Möglichkeiten seine Nachteile.

Auf die detaillierteren Ausführungen hierzu etwa im Rahmen der Alternativenprüfung (Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses), der Darstellung der Umweltauswirkung (Ziffer 4.9.1, S. 65 dieses Beschlusses) oder bei den Stellungnahmen der Naturschutzvereine (Ziffer 4.14.2.26, S. 369 und Ziffer 4.14.2.27, S. 389 dieses Beschlusses) und der mit Natur und Umwelt befassten Behörden, insbesondere der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und des Bezirksamtes Hamburg-Mitte sowie der Einwendung Nr. 8300 (Ziffer 4.14.1.1.2, S. 134 dieses Beschlusses) wird verwiesen.

4.14.1.6.2 Rückbau des bisherigen Straßendamms

Einwender beklagen, dass die alte Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße nach Verkehrsfreigabe der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße nicht vollständig zurückgebaut, sondern nur teilweise entsiegelt werden soll.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Rückbau der alten Straßendämme war zuvor nur als Option und nie als zwingend erforderliche Maßnahme vorgesehen. Die kompensatorischen Wirkungen des Maßnahmenkomplexes 3 sind auch unabhängig von dem Rückbau des Dammes und einzelner Brückenbauwerke gegeben.

Unabhängig von dem Rückbau des Dammes und einzelner Brückenbauwerke wird der Maßnahmenkomplex 3 seine funktionale Wirkung entfalten und die vorhandenen Trennwirkungen aufheben. Bereits durch den Wegfall betriebsbedingter Wirkungen des vorhandenen Straßenverkehrs (z.B. Lärm, Schadstoffeinträge, Barriereeffekte, Störwirkungen), kommt es zu erheblichen Entlastungen. Die Entsiegelung und Begrünung der alten Trasse werten Bodenfunktionen, Biotopfunktionen, Biotopverbundfunktionen, lokalklimatische Ausgleichsfunktionen und Landschaftsbildfunktionen auf.

Ein begrünter Damm stellt für bodengebundene Tierarten keine wesentliche Barriere dar. So gibt es z.B. die Erfahrungen im Zusammenhang mit dem Bau von Grünbrücken, dass der Neigungswinkel von Anrampungen bei Grünbrücken keinen Einfluss auf die meisten Tiere auszuüben scheint (Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen

für Tiere zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2008).

Am Ernst-August-Kanal sind mit dem Maßnahmenkomplex 5 funktionale Aufwertungen der Freiraum- und Biotopverbundfunktionen im Bereich des Gewässers und seiner Ufer vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der vollständige oder teilweise Rückbau der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße gehört weder zum eigentlichen Vorhaben noch zu den notwendigen Folgemaßnahmen, über die die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden hätte. Die vorgesehenen Maßnahmen an der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße stellen vielmehr naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dar. Ein größerer Entsiegelungsumfang oder der Rückbau könnte daher nur dann angeordnet werden, wenn das im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung notwendig wäre. Dafür hat die Planfeststellungsbehörde aber keine Anhaltspunkte.

Eine vollständige Entsiegelung und der Abbruch von Brücken würden zwar ggf. mit einer größeren Ausgleichsfunktion verbunden sein. Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht aber insgesamt hinreichenden Ausgleich für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vor, so dass mit Rücksicht auf mögliche städtebauliche Entwicklungsabsichten auf eine vollständige Entsiegelung verzichtet werden konnte. Dabei ist auch in Rechnung zu stellen, dass die verbleibende Versiegelung einen relativ geringen Umfang hat, so dass die vollständige Entsiegelung weder quantitativ noch qualitativ derart ins Gewicht fiele, dass sie angeordnet werden müsste.

Ob und aus welchen Gründen die zuständigen Behörden eine weitere Entsiegelung oder gar einen Rückbau des Straßendammes oder von Brückenbauwerken etwa nach dem Bodenschutzgesetz oder der Hamburgischen Bauordnung anordnen könnten, ist nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Gleiches gilt für ggf. mögliche Wiederversiegelungen dieser Flächen aus städtebaulichen Gründen, die dann allerdings nur mit der Maßgabe erfolgen können, dass die hier festgestellte Ausgleichsfunktion auf andere Weise gesichert wird. Naturschutzrechtlich ist die vollständige Entsiegelung jedenfalls nicht geboten.

4.14.1.6.3 Zerschneidungswirkung

Einwender beklagen, die Trasse der neuen B 75 werde einerseits wegen ihrer Höhenentwicklung insbesondere im Bereich der Rotenhäuser Straße, andererseits wegen der Breite der kombinierten Verkehrsachse eine städtebaulich und sozial schädliche trennende Wirkung für den Stadtteil Wilhelmsburg haben. Auch die Lärmschutzwände würden eine Barrierewirkung erzeugen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Behauptung eine an die Bahnanlage verlegte Reichsstraße würde die Zerschneidungswirkung erhöhen ist sachlich in keinster Weise nachvollziehbar. Die in Zukunft gebündelt verlaufenden Verkehrstrassen werden weniger Fläche in Anspruch nehmen als die früheren Bahnanlagen. Darüber hinaus wird die verlegte Reichsstraße im Wesentlichen geländenah verlaufen, was zusammen mit Lärmschutzeinrichtungen

dazu führt, das die verlegte Reichsstrasse weniger wahrnehmbar sein wird als die alte in Dammlage mitten durch Wilhelmsburg verlaufende vorhandene Reichstraße.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Eine Fernstraße wie die neue B 75 zerschneidet selbstverständlich den Raum, durch den sie führt. Blick- und Wegebeziehungen sind hier gestört oder unterbrochen. Diese Zerschneidung wird im Hinblick auf die Sichtbeziehungen noch verstärkt, weil die Straße von Lärmschutzwänden flankiert wird und die Gradiente – wie etwa an der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße – um bis zu ca. sieben Meter über Gelände liegt. Hier ragen die Lärmschutzwände bis auf eine Höhe von etwa 11,5 Metern über Gelände auf. Auch die Kombination mit anderen Verkehrswegen führt zu einer größeren Zerschneidungswirkung. Zu dem mindestens ca. 50 Meter breiten Band der vorhandenen Bahnanlagen wird südlich der Neuenfelder Straße die knapp 30 Meter breite Straße hinzukommen. Zwischen Neuenfelder Straße und etwa Vogelhüttendeich hält sich die Verbreitung der Verkehrsachse in Grenzen, weil die Straße dort im Wesentlichen auf Bahnflächen errichtet werden wird. Im Bereich des Ernst-August-Kanals liegen die Bahnanlagen und die neue Straße deutlich enger beieinander, als das bisher der Fall ist.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die negativen Wirkungen dieser Zerschneidung aber im Einklang mit den Vorhabensträgern als gut hinnehmbar. Maßgeblicher Gesichtspunkt dabei ist, dass die zu erwartende Zerschneidung jedenfalls nicht stärker sein wird, als die Zerschneidung durch die vorhandene Bahntrasse und die der vorhandene Wilhelmsburger Reichsstraße. Die bisherige Wilhelmsburger Reichsstraße liegt ebenfalls über längere Strecken in Hochlage bis zu ca. 7 Meter über Gelände, wird allerdings nicht von Lärmschutzwänden flankiert. Die hohen Stellen der neuen B 75 liegen aber im Bereich des Industrie- und Gewerbegebietes Rotenhäuser Straße, in dem die städtebauliche Gestalt zum einen eher unempfindlich ist und zum anderen durch Hallen geprägt ist, die ihrerseits eine beträchtliche Höhe erreichen. Deshalb geht die Planfeststellungsbehörde hier von einer nur geringen Zerschneidungswirkung aus. Auch die Verbreiterung der Verkehrsachse hat nur wenige nachteilige Wirkungen. Sie beschränkt sich im Wesentlichen auf den Bereich südlich der Neuenfelder Straße; die Bahnanlage ist schon jetzt mit mindestens 50 Meter Breite eine namhafte Zerschneidung, die durch die Straße nur unwesentlich verstärkt wird, die hinzukommende Straße wird vom Boden aus wegen der vorhandenen und noch geplanten Lärmschutzwände optisch nicht wahrgenommen werden und die Querungen über dieses Verkehrsband werden nicht wesentlich verlängert.

Des Weiteren berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde, dass Wilhelmsburg künftig auf einer Länge von ca. 3 km nicht mehr von drei großen und isolierten Verkehrstrassen (Wilhelmsburger Reichsstraße, Bahnanlagen, BAB A1) durchschnitten wird, sondern nur noch von zweien.

Auch die Lärmschutzwände selbst erzeugen keine unzumutbare Beeinträchtigung des städtebaulichen Erscheinungsbildes. Zu berücksichtigen ist dabei zum einen, dass die Funktion der Lärmschutzwände – für sich genommen –

sehr positiv ist und auch die optische Wahrnehmung der Wände beeinflusst. Die Anwohnerinnen und Anwohner werden durch die Schallschutzwände vom Lärm bewahrt, der bislang – insbesondere in Gestalt des Bahnlärms – in nahezu ungeschützter Weise auf die (Wohn-)Bebauung trifft. Von der auf der Ostseite der Bahntrasse befindlichen Bahntrasse aus wird nur die jeweils östliche Lärmschutzwand wahrgenommen. Diese mindert eine immense Vorbelastung durch den Bahnlärm, wäre also auch ohne das vorliegende Vorhaben sehr sinnvoll. Darüber hinaus werden die Lärmschutzwände u.a. an der östlichen Außenseite der Bahnanlagen auf der der Bebauung zugewandten Seite mit Kletterpflanzen begrünt (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.2, S. 159, Gestaltungsmaßnahme DB 2.1 G) und in einigen Bereichen durch dichte, baumbetonte Gehölzpflanzungen eingegrünt (Unterlage 12.2, S. 160, Gestaltungsmaßnahme DB 12A).

4.14.1.6.4 Vereitelung städtebaulicher Entwicklungen

Einwender beklagen, dass mit der neuen Lage der B 75, der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße und der Aufweitung der Stadtstraßen in diesem Bereich eine wünschenswerte Entwicklung hin zu Wohn- und Mischgebieten vereitelt werde. Ebenfalls werde eine wünschenswerte S-Bahnhaltestelle im Bereich der Rotenhäuser Straße vereitelt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Tatsache, dass die nordwestliche Rampe der neuen Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte ebenso wie die südöstliche Rampe zweistreifig ausgebildet werden soll, ist unabhängig von der angrenzenden Gebietsnutzung zu sehen. Die Zweistreifigkeit dient einzig der Sicherstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit.

Um die Vorteile der Verlegung der Reichsstraße an die Bahn zu ergänzen, werden als flankierende Maßnahmen gebietsfremde Durchgangsverkehre im Bereich Rotenhäuser Straße und Thielenstraße durch geeignete Restriktionen möglichst unterbunden.

Städtebauliche Veränderungen können im Rahmen des angelaufenen Stadtentwicklungsprozess angestoßen werden. Entscheidungen sind mittelfristig im Rahmen der Bauleitplanung festzulegen.

Die übergeordneten Verkehrsbelange sind im vorliegenden Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum enthalten und damit Grundlage für weitere verkehrspolitische Entscheidungen. Weiterführende Untersuchungen zu Verkehrsabläufen auf der Elbinsel betreffen das nachgeordnete Netz und sind elementarer Bestandteil der anlaufenden Stadtentwicklungsprozesse.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Mit den Mitteln der Bauleitplanung und der Verkehrsplanung bleibt auch bei Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße noch reichlich Spielraum zur städtebaulichen Planung. Gegenwärtige Planungen wie etwa im Flächennutzungsplan niedergelegt, gehen im Übrigen von gewerblichen Nutzungen im Bereich der Rotenhäuser Straße aus. Verfestigte Planungen im Hinblick auf eine neue S-Bahnhaltestelle liegen nicht vor.

4.14.1.6.5 Erholung

Einwender befürchten eine Abnahme des Erholungswertes in Wilhelmsburg, wenn das Vorhaben verwirklicht werden sollte.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die zur Erholung dienenden Flächen im Wesentlichen durch Immissionen des Vorhabens beeinträchtigt werden könnten, zum Teil aber auch wegen der visuellen Effekte der Lärmschutzwände. Eine beeinträchtigte Erholung auf der Ostseite der Bahnanlagen ist in der Bauzeit unvermeidlich, aber zeitlich begrenzt und hinnehmbar. Nach Verwirklichung des Vorhabens ist aber auf der Ostseite des Vorhabens mit geringeren Immissionen zu rechnen, als wenn das Vorhaben unterbliebe.

Auf der Westseite des Vorhabens können Beeinträchtigungen der Erholung im Bereich des Ernst-August-Kanals und ggf. auf Grünflächen zwischen Thielenstraße und Kornweide auftreten. Diese auf einer Seite der Straße auftretenden Beeinträchtigungen werden aber dadurch kompensiert, dass solche Beeinträchtigungen von der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße künftig zu beiden Seiten nicht mehr auftreten. Eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion im direkten Umfeld der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße nimmt die Planfeststellungsbehörde schon deswegen nicht an, weil sich dort Industrie- und Gewerbegebiete befinden, die keine schutzwürdige Erholungsfunktion haben.

Der vermehrte Schattenwurf neuer bzw. höherer Lärmschutzwände ist zumutbar (vergl. Ziffer 4.14.1.4.5, S. 242 dieses Beschlusses). Das Gleiche gilt für die Geräuschbelastungen, die entlang der alten Trasse ebenfalls kompensierend entfallen werden.

Auf Flächen zwischen der neuen B 75 und der Bahnanlage wird eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion ggf. zu spüren sein. Allerdings gilt auch insoweit, dass dafür im Gegenzug andere öffentliche Flächen entlang der alten Trasse einen Gewinn an Erholungswert verzeichnen werden. Dass die Auswirkungen des Vorhabens den Eigentümern von Wohngrundstücken in diesem Bereich zumutbar sind, wurde bereits an anderer Stelle in diesem Beschluss erläutert.

4.14.1.6.6 Kosten und Finanzierung

Einwender beklagen, das Vorhaben sei zu teuer, Kostenbeiträge Dritter wie z.B. der Freien und Hansestadt Hamburg seien unzulässig oder der Ausbau im Bestand sei wegen geringerer Kosten vorzugswürdig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Entscheidungen zur Finanzierung des Vorhabens, so dass die darauf gestützten Einwendungen zurückzuweisen waren. Soweit die Frage der Kosten bei der Alternativenprüfung eine Rolle spielt, ist das unter Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses berücksichtigt.

4.14.1.6.7 Sicherheitsfragen

4.14.1.6.7.1 Hochwasserevakuierung, Fluchtwege bei Sturmflut

Einwender haben Sorge, dass das Vorhaben bei Hochwasserereignissen die Selbst- und Fremdrettung erschwere. Die verlegte Straße liege niedriger als die bisherige und könne daher früher überflutet sein. Die vorgesehenen Lärmschutzwände versperrten außerdem mögliche Fluchtwege.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Auswirkungen einer Flutkatastrophe sind nicht Gegenstand des Verfahrens. Gerade im Überflutungsfall wären auch die Bahnanlagen betroffen, so dass dieser Fluchtweg fragwürdig ist. Alle jetzt vorhandenen Querungsmöglichkeiten (Kornweide, Brackstraße, Neuenfelder Straße, Thielenstraße, Vogelhüttendeich) vom Stadtteil Kirchdorf in Richtung Westen bleiben jedoch erhalten und die Wilhelmsburger Reichsstraße kann über zwei Anschlussstellen erreicht werden.

Die Sturmflut 1962 hat sich in das kollektive Gedächtnis der Wilhelmsburger tief eingegraben. Das spürt man bei den Einwendungen. Die vielen Opfer gab es bei der Flut 1962 bei den Bewohnern der Dauerkleingärten, die sich nicht rechtzeitig in Sicherheit bringen konnten oder dies trotz der Warnungen und Aufforderungen der Behörden nicht rechtzeitig taten, da sie sich sicher wähnten. Da war der Straßendamm der WBR für viele die Rettung. Heute ist es anders. Heute ist das Bewusstsein da für die Gefahr. Heute gibt es Bauvorschriften, dass Gebäude min. ein flutsicheres Geschoss haben müssen. Heute sollen Einwohner bei Gefahr rechtzeitig evakuiert werden. Die WBR ist dafür eine der wichtigsten Straßen. Die Bürger sollen als Fluchtziel aber nicht die hochgelegenen Teile der WBR aufsuchen, sondern in hochgelegene Stadtteile flüchten, die die Behörden zuweisen. Viele werden ihr Auto zu retten suchen und spätestens im Stau nicht weiter kommen, wenn Wilhelmsburger den hoch gelegenen Damm der WBR besetzen. Dann ist kein Platz für alle. Deshalb müssen alle weiter fahren. Fazit: Die Wilhelmsburger können auf der neuen Straße schneller und besser evakuiert werden, da sie breiter ist und ggfs. Ausweichmöglichkeiten im Falle fahruntüchtiger Fahrzeuge bestehen. Die neue Wilhelmsburger Reichsstraße wird als Evakuierungstrasse bei schweren Sturmfluten vorgesehen und erfüllt bezüglich der Höhenlage vergleichbare Anforderungen wie die bestehende B 4/75.

Der breite, zweibahnige Querschnitt der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bietet ausreichend Fläche für Evakuierungs- und Rettungsmaßnahmen. Die Ängste gegenüber der neuen Trasse sind nicht begründet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an und verweist außerdem auf die Ausführungen ab S. 149 dieses Beschlusses.

4.14.1.6.7.2 Mehr Gefahrguttransporte bringen Gefahren

Einwender beklagen, sowohl für die Bahntrasse als auch für die neue Straße seien keine Beschränkungen für Gefahrguttransporte vorgesehen. Beide Trassen führten mitten durch ein Wohngebiet. Diese Gefährdungssituation müsse durch den Verzicht auf die unsinnige Verlegung und klare Vorsorgemaßnahmen auf der Bahntrasse entschärft werden. Außerdem

seien Gefahrguttransporte auf der jetzigen B 4/75 zu untersagen. Bei Gefahrgutunfällen könnten gefährliche Stoffe über die Wassserwege den gesamten Stadtteil gefährden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Sicherheitsbedenken der Einwender nehmen wir sehr ernst, gleichwohl können sie durch die getroffenen Maßnahmen ausgeräumt werden.

Durch den vorgesehenen Regelquerschnitt der zweibahnigen Bundesstraße mit Standstreifen in Verbindung mit der geplanten Anordnung der Anschlussstellen ist die schnelle Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge sichergestellt. Dies ist deutlicher Gewinn an Sicherheit gegenüber dem Zustand vorher, wobei die Rettungskräfte häufig im Stau nicht ausweichen konnten.

Um Unfälle zwischen Bahn und Straße zu verhindern, werden Einrichtungen zum Abkommensschutz vorgesehen. Die hierbei zum Einsatz kommenden Einrichtungen zeichnen sich durch eine deutlich höhere Wirksamkeit aus als es die Richtlinien fordern, so dass davon ausgegangen wird, dass keine Unfälle Bahn/LKW vorkommen werden.

Weiterhin erhalten die Schallschutzwände im Abstand von ca. 500 m Service-Türen mit entsprechenden Hinweisschildern. In den Lärmschutzwänden entlang der Bahnanlagen befinden sich ebenfalls Türen, die gemäß Rettungs- und Fluchtwegekonzept abgestimmt sind. Die im Bereich zwischen Bahn und Straße zum Einsatz kommenden Einrichtungen zeichnen sich sogar durch eine deutlich höhere Wirksamkeit aus als es die Richtlinien fordern, so dass davon ausgegangen wird, dass keine Unfälle Bahn/LKW vorkommen werden.

Die Möglichkeit einer Gewässerkontamination besteht auch bei der Bestandsstrecke, nur sind diese heute ungleich größer, da die Bestandsstrecke einen geringeren Sicherheitsstandard hat.

Im Übrigen ist die Festlegung der Gefahrgutstrecken nicht Gegenstand des Verfahrens, sondern wird durch die zuständige Behörde festgelegt. Diese hat im Planverfahren zur verlegten WBR keine Forderungen gestellt.

Auch eine Sicherheitsschneise ist nicht erforderlich. Der breite, zweibahnige Querschnitt der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bietet ausreichend Fläche für Evakuierungs- und Rettungsmaßnahmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Die Sicherheitsrisiken durch Gefahrguttransporte werden sich gegenüber dem jetzt vorhandenen Zustand nicht erhöhen. Die Trasse hält auch nach ihrer Verlegung einen deutlichen Abstand zu den Baugebieten westlich der bestehenden Trasse und östlich der Bahngleise.

4.14.1.6.7.3 Sicherheitsgefahren wegen Parallelführung der Verkehrswege

Einwender gehen davon aus, dass die enge Parallelführung von Straße und Schienenweg unzulässig sei, weil es zu katastrophalen Schäden kommen könnte, wenn ein Zug vom Schienenweg abkommt und mit Fahrzeugen auf der Straße kollidiert oder ein Fahrzeug von der Straße abkommt und mit einem Zug kollidiert.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Frage wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens ausführlich diskutiert. Die Planfeststellungsbehörde hat dazu Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamtes, der Feuerwehr, der Polizei, der Bundespolizei und der für Katastrophenschutz zuständigen Dienststellen eingeholt. Keine dieser Stellen hat Bedenken geäußert. Solche Bedenken werden auch in dem „Gutachten Wilhelmsburger Reichsstraße" (Knoflacher, Frey, Schumich, Januar 2013) nicht geäußert, sofern die der Straße am nächsten liegenden Gleise nur als Abstellgleise genutzt werden. Dann liege das Risiko im akzeptablen Bereich ohne zusätzliche Maßnahmen. Die Vorhabensträger haben zudem ihre Einschätzung mit einer plausiblen Stellungnahme zur Parallelführung von Straße und Schiene vom März 2013 untermauert. Danach ergeben sich Sicherheitsbedenken weder nach Richtlinien der DB AG noch nach Vorschriftenentwürfen aus der Schweiz. Ein Grund dafür ist, dass die der Straße am nächsten kommenden Gleise tatsächlich nur von einer mäßigen Anzahl von Zügen und mit niedrigen Geschwindigkeiten befahren werden bzw. die höher frequentierte Strecke 1255 weiter von der Straße entfernt liegt. Es sind zwar noch besondere Maßnahmen als Abkommensschutz von der Straße nötig. Solche Maßnahmen werden aber auch durch ein Fahrzeugrückhaltesystem der Aufhaltestufe H4b gemäß Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) vorgesehen. Auf die entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 2.21, S. 43 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

4.14.1.6.7.4 Fluchtmöglichkeiten durch Lärmschutzwände

Einwender beklagen, dass insbesondere bei Unfällen auf dem Bahngelände die Fluchtmöglichkeiten durch die Lärmschutzwände unzumutbar verstellt seien. Es reiche nicht aus, alle 1.000 Meter eine Fluchttür vorzusehen, zumal ein Zug den Zugang zu den Fluchttüren versperren könnte. Außerdem seien die Fluchtwege auf Bahngelände nicht barrierefrei.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Nach der aktuellen Richtlinie des Eisenbahnbundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" von 07.12.2012 sind im Abstand von 1000 m Zugänge zur Bahnanlage herzustellen.

Auf der Westseite der Bahnanlage wurden Zugänge im Abstand von 400 m bis 600 m angeordnet, so dass der Weg zum jeweils nächsten Zugang immer in weniger als 1000 m zu erreichen ist, auch wenn in den Gleisen 23/24 bzw. 44/45/46 ein Zug (max. Länge = 750m) steht, so dass dieser umgangen werden muss.

Ein „Parkverbot" für Züge ist daher nicht notwendig.

Die Parallelität von Schiene und Straße ermöglicht eine zügige Anfahrt der Rettungskräfte entlang der gesamten Parallelführung der geplanten Wilhelmsburger Reichsstraße mit den Bahnanlagen und verbessert die Evakuierungssituation maßgeblich gegenüber der heutigen Situation.

Zur Sicherung der Gleisanlagen gegen abkommende Fahrzeuge sind entsprechend der gültigen Richtlinie (RPS 2009) Abkommensschutzmaßnahmen an der Straße ge-

troffen worden, die ein Eindringen von Straßenfahrzeugen in den Gleisbereich verhindern.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Die Fluchtwege auf Bahngelände können wegen der Gleise nicht barrierefrei sein. Sie müssen dies allerdings auch nicht. § 2 Abs. 3 Satz 1 der Eisenbahn-Betriebsordnung fordert zwar, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Vorschrift gewährleistet Barrierefreiheit allerdings nicht allgemein im Anwendungsbereich der EBO und losgelöst von deren einzelnen Vorschriften im Sinne eines umfassenden Gebots der Herstellung von Barrierefreiheit für Bahnanlagen und Fahrzeuge. Mit der unvollkommenen Regelung des § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO hat es der Gesetzgeber den Eisenbahnunternehmen vielmehr überlassen, über die Frage eines barrierefreien Zugangs zu Bahnanlagen im Einzelfall abwägend zu entscheiden und dabei den nach typisierenden Merkmalen ermittelten Bedarf, die Herstellungskosten und die Erreichbarkeit anderer, barrierefreier Bahnanlagen zu berücksichtigen (VGH Baden-Württemberg am 21.04.2005 (Az. 5 S 1410/04)). Vor diesem Hintergrund ist Barrierefreiheit auf Flächen, die nicht regelmäßig von Personen benutzt werden sollen, nicht geboten.

4.14.1.6.7.5 Unfallgefahren durch die Anschlussstelle Rotenhäuser Straße

Einwender befürchten zunehmende Unfallgefahren durch den Verkehr von und zur Anschlussstelle Rotenhäuser Straße, der an Wohngebieten, Schulen und Altenwohnheimen vorbei führe.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Straßenverkehr beinhaltet grundsätzlich ein Unfallrisiko. Es erhöht sich regelmäßig, wenn der Verkehr zunimmt. Das gilt auch für den Einzugsbereich der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße, weil das Vorhaben dort Mehrverkehre erzeugt.

Demgegenüber werden die Unfallrisiken überall dort sinken, wo wegen des Vorhabens künftig mit weniger Verkehr zu rechnen ist als ohne das Vorhaben. Das wird etwa im Einzugsbereich der bisherigen Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd der Fall sein.

Soweit durch bauliche Maßnahmen dem Unfallrisiko entgegen gewirkt werden kann bzw. muss, geschieht das im Einzugsbereich der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße durch die Neudimensionierung der Rotenhäuser Straße und des Knotens Dratelnstraße / Rotenhäuser Straße / Rubbertstraße. Darüber hinaus kann die Entscheidung über weitere Maßnahmen zur Minderung der Unfallgefahr der zuständigen Straßenverkehrsbehörde oder dem Baulastträger für die anschließenden Straßen überlassen bleiben. Eine mögliche Maßnahme ist z.B. die Sperrung der Rotenhäuser Straße für den LKW-Verkehr etwa in Höhe der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße. Solche Maßnahmen könnten ggf. auch

zum Schutz bestimmter Einrichtungen oder Personenkreise wie, z.B. Kindern oder alten Menschen, getroffen werden.

Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, von einer durch das Vorhaben verursachten unzumutbar hohen Unfallgefahr im nachgeordneten Straßennetz der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße auszugehen.

4.14.1.6.7.6 Beleuchtung

Einwender fürchten Unfallgefahren, wenn der Vogelhüttendeich unter der Brücke über den Ernst-August-Kanal nicht beleuchtet wird.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planunterlagen enthalten widersprüchliche Angaben zur Beleuchtung unter der Ernst-August-Brücke.

Im Artenschutzbeitrag heißt es:

„Störungen der gegenüber Lichtemissionen als besonders empfindlich eingestuften Wasserfledermaus werden durch die auf ganzer Länge straßenparallel errichteten Lärmschutzwände wirksam sowie einem Verzicht auf die Beleuchtung unter der Überführung über den Ernst-August-Kanal verhindert."

Im Erläuterungsbericht zur Planänderung heißt es:

„Im Zuge des Vorhabens wird auf eine Beleuchtung unter der Brücke verzichtet. Kann auf eine Beleuchtung aus Sicherheitsgründen evtl. nicht ganz verzichtet werden, wird ein Beleuchtungskonzept ausgearbeitet, bei dem Lichteinwirkungen und Blendwirkungen im Bereich der Wasserflächen weitestgehend vermeiden werden und keine artenschutzrechtlichen Konflikte bestehen. Im Detail ist dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu bestimmen."

Im Erläuterungsbericht heißt es:

„In dem Zusammenhang wird auf eine Beleuchtung unter der neuen Brücke verzichtet. Dadurch werden Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen des Gewässers für lichtempfindliche Fledermäuse (Wasserfledermaus) vermieden (s. Artenschutzbeitrag Unterlage 12.4). Kann auf eine Beleuchtung aus Sicherheitsgründen evtl. nicht ganz verzichtet werden, wird ein Beleuchtungskonzept ausgearbeitet, bei dem Lichteinwirkungen und Blendwirkungen im Bereich der Wasserflächen weitestgehend vermeiden werden und keine artenschutzrechtlichen Konflikte bestehen. Im Detail ist dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu bestimmen."

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan heißt es:

„Im Bereich der Verkehrsflächen werden Lampen mit geschlossenen, nach unten ausgerichteten Gehäusen verwendet um seitliche Lichtemissionen und Blendwirkungen zu vermeiden. Die Lampen werden so installiert, dass die Wasserflächen des Ernst-August-Kanals nicht direkt beleuchtet werden."

Auf Nachfrage haben die Vorhabensträger erklärt, die Aussage im Landschaftspflegerischen Begleitplan solle gelten. Wegen der innerstädtischen Lage der Brücke am Ernst-August-Kanal und der Bedeutung der Wegeverbindung

innerhalb des öffentlichen Rad- und Fußwegenetzes solle auf eine Beleuchtung unter der neuen Brücke nicht verzichtet werden. Mit einer Beleuchtung des Rad- und Fußweges werde dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen. Für die Unterführung werde ein Beleuchtungskonzept vorgesehen, bei dem Lichteinwirkungen und Blendwirkungen im Bereich der Wasserflächen weitestgehend vermieden werden und keine artenschutzrechtliche Konflikte bestehen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan auch mit diesem Inhalt fest. Aufgrund der Tatsache, dass das Beleuchtungskonzept einerseits darauf ausgerichtet ist, Störungen der Fledermäuse zu vermeiden und andererseits die benachbarten Eisenbahnbrücken ebenfalls Beleuchtungseinrichtungen aufweisen, bestehen auch in artenschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.

4.14.1.6.8 Verstoß gegen Flächennutzungsplan

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.1.2.2.4, S. 169 und Ziffer 4.14.1.3.6, S. 225 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.14.1.6.9 Verstoß gegen § 27 WHG

Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.1.2.2.7, S. 197 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.14.1.6.10 Gewässerausbauten, Entwässerung der Straße

Einwender befürchten, dass durch die Veränderung von Gewässern der Hochwasserschutz leiden könnte. Es könnte auch zu Grundwasserabsenkungen oder Aufstauungen von Oberflächenwasser kommen, mit denen Schädigungen des Grundstücks und seiner Bebauung einhergehen könnten.

Da laut Planungsunterlagern ein modifiziertes Mulden-Rigolensystem eingesetzt werden soll, werde es nach Einschätzung von Einwendern bei Starkregenspenden über den Bemessungsregen - entgegen der Planungsunterlage - zu Einträgen von durch die Straße kontaminierten Oberflächenwasser in das Graben/ Wettern-System kommen. Dies werde im Bereich der Abfahrt Rotenhäuser Straße die Regel sein. Somit werde es zu einem erheblichen Schadstoffeintrag in die Oberflächengewässer kommen, der auch tieferführende Schichten in Mitleidenschaft ziehen werde.

Durch den geplanten Rückbau der Bestandsstrecke würden ca. 30.000 m² Fläche entsiegelt. Durch den Neubau der Trasse werden ca. 130.000 m² Grundfläche versiegelt. Somit bleibe unter dem Strich ein Anstieg der versiegten Fläche von ca. 100.000 m², deren Regenwasser mit nur einer geringen Zeitverzögerung in das örtliche Oberflächenwassersystem abgeleitet werde. Das vorhandene Entwässerungs-System sei aber in einer Zeit dimensioniert worden, in der die Bemessungsregen erheblich geringer ausfielen. Daher sei es schon jetzt bei Starkregen-Ereignissen und/oder erheblichen Dauerregen mehr als ausgelastet. Die Einleitung von zusätzlichem Wasser sei nicht zu verkraften. Einwender fordern eine Neudimensionierung des Systems oder die Schaffung von Sammlern, so wie im Bereich des Trogbauwerkes Kornweide geplant. Dies würde ebenfalls die Möglichkeit von Schadstoffeinträgen bei Starkregenereignissen verhindern. Einwender befürchten Gebäudeschäden durch einen befürchteten Anstieg dieses Wasserspiegels.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Verlegung der WBR wird sich auf die großräumige Entwässerung des Gebietes nicht auswirken. Die Wettern werden nicht zugeschüttet, sondern im Straßenbereich verrohrt. Dort, wo eine Wettern umzuverlegen ist, wird das Grabensystem in vergleichbarer Form wieder hergestellt. Der Wasserstand in den Wettern und damit der Grundwasserspiegel wird unabhängig von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße durch Pumpwerke gesteuert.

Im Bereich der bestehenden WBR versickerte das Straßenwasser bzw. wurde den Wettern zugeführt. Auch bei der neuen Straße wird das Oberflächenwasser weitestgehend versickert. Wo dies nicht möglich ist, wird es in der Regel zwischengespeichert und gedrosselt an die Vorflutgewässer abgegeben, so dass es nicht zu einer hydraulischen Überlastung des lokalen Gewässersystems durch die Straßenentwässerung kommen kann. Das anfallende Oberflächenwasser wird nach Stand der Technik vorgereinigt.

Alle anfallenden Einleitmengen sind mit den zuständigen Behörden auf eine Verträglichkeit bezüglich der vorhandenen Gewässer abgestimmt.

Nach Fertigstellung der neuen Trasse erfolgt eine teilweise Entsiegelung der alten Wilhelmsburger Reichsstraße.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung der Vorhabensträger. Die Entwässerung der Straße und der Bahnanlagen über das Mulden/Rigolensystem, das Regenrückhaltebecken und die RiStWaG-Anlage begegnet keinen Bedenken. Insbesondere ist nicht mit nachteiligen Auswirkungen auf der Ostseite der Bahnanlagen zu rechnen, weil die neuen Entwässerungsanlagen auf der Westseite der Straße liegen werden. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde Maßnahmen der Eigenüberwachung angeordnet und die Möglichkeit, im Hinblick auf die Entwässerung auf Antrag der Wasserbehörde auch nachträglich Auflagen und Nebenbestimmung zu erlassen (§§ 13 Abs. 1 in Verbindung mit § 19 Abs. 4 WHG). Vor diesem Hintergrund bedarf es keiner weiteren Gutachten o.ä.

4.14.1.6.11 Unzureichende Entwässerung des Straßentrogs

Im Planänderungsverfahren äußerten Einwender die Befürchtung, die im Entwässerungsabschnitt EA1 vorgesehene Pumpenanlage entspreche nicht den notwendigen Erfordernissen. Sowohl die Dimensionierung sei nicht ausreichend als auch die Staffelung. Es komme bei Starkregenereignissen und technisch bedingten Ausfällen zu der Notwendigkeit die Trasse automatisch für den Verkehr zu sperren. Wie dies konkret geschehen soll und was mit den bereits eingefahrenen Fahrzeugen passieren solle, bleibe aber im Dunkeln. Die der Berechnung zugrunde liegenden und im Berechnungsbeispiel angenommenen Regenspenden seien schon im Ereigniszeitraum 2000 bis 2013 massiv überschritten worden, die für n=0,1 und folgende Werte sind als zu niedrig angesetzt, dies gilt insbesondere für die kurzzeitigen Regenspenden t<30. Dies könnte seine Ursache in der zugrunde liegende KOSTRA 2000 haben deren Datengrundlage der Betrachtungszeitraum vor 2000 war. Durch den Klimawandel ist eine Entwicklung zu immer stärkeren Regenspenden hin eingetreten und weiterhin absehbar, dieser muss Rechnung getragen werden. Durch die fehlerhaften, weil zu niedrig

angenommenen Regenspenden, steigt ebenfalls die Anzahl der Notentwässerungsereignisse die sich, da es sich um naturnahe Oberflächengewässern in einem Naherholungsgebiet handelt als besonders kritisch zu bewerten sind.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Dimensionierung ist sehr wohl ausreichend und mit dem LSBG abgestimmt.

Das Zusammentreffen von Stromausfall und Bemessungsregenereignis ist extrem unwahrscheinlich und damit extrem selten. Eine Vergrößerung des Pumpwerks ist damit (volks-) wirtschaftlich nicht vertretbar. Aus diesem Grund wird auch von einer Trassensperrung abgesehen.

Bezüglich der Regenspenden wird das geltende und aktuelle Regelwerk eingehalten. Das durch die Verlängerung des Beobachtungszeitraums um die letzten 10 Jahre die maßgeblichen Regenspenden sich enorm verändert haben sollen ist unrealistisch. Die besondere Tiefenlage des Trogs wurde durch den Bemessungsansatz mit der Häufigkeit n = 0,1 berücksichtigt.

Die Notentlastungen in das Oberflächengewässer sind nicht als kritisch zu bewerten. Sie entstehen erst bei einem mehr als 30-jährlichen Regenereignis. Das bedeutet zunächst nur, dass die Speicherkapazität des Beckens bei einem mehr als 30-jährlichen Regenereignis erschöpft ist. Sie bedeutet nicht automatisch, dass enorme Wassermengen aus dem Becken abfließen, die eine hydraulische Stresssituation im Gewässer hervorrufen. Die Notentlastung kann auch einen Abfluss von wenigen Litern pro Sekunde bedeuten. Angesichts der extremen Seltenheit ist dies absolut tolerierbar und wirtschaftlich.

Außerdem findet 30-jährliches Regenereignis nicht nur auf dem Straßengrundstück der WRS statt. Das Gewässer wird durch sein gesamtes Einzugsgebiet belastet. Das Einzugsgebiet der WRS ist zu klein, als das es einen Schaden am Gewässer hervorrufen könnte.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

4.14.1.6.12 Entstehung von „Angsträumen"

Einwender befürchten, dass die Unterführungen des Vogelhüttendeichs unter der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße und unter den bestehenden Bahnanlagen als „Angstraum" wirken werde, insbesondere wenn die Unterführung unter der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße aus Gründen des Fledermausschutzes nicht beleuchtet werden sollte. Gleiches könne für die Fußgängerbrücke vom S-Bahnhof Wilhelmsburg über die Gleise und die Straße ebenso wie für andere Querungen gelten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Dem Vorhabensträger erschließt sich nicht, inwieweit die Brücke am Vogelhüttendeich über dem Ernst-August-Kanal Angstträume hervorrufen sollte, da die neue Kreuzung mit einer Spannweite von 65 m bei einer Breite von 29 m sehr großzügig ausgebildet wird. Ein Gefühl der Enge kann nicht aufkommen. Auch ein Zusammenhang mit Kriminalität und/oder Kinderschutz ist nicht erkennbar.

Auf die Empfindlichkeiten im Bereich Ernst-August-Kanal wurde mit der gesamten Planung soweit wie möglich Rücksicht genommen. Die verlegte Straße Vogelhüttendeich schwenkt zwischen der neuen B 75 und der Bahn vom Gewässerufer ab um ausreichend Platz für die Entwicklung naturnaher Uferstrukturen zu schaffen. Diese neuen, naturnahen Uferstrukturen dienen Biotopverbund- und Erholungsfunktionen als Freiraumachse. Die geplante Lösung mit einer direkten fuß-/radläufigen Verbindung ist eine sichere, übersichtliche und moderne Straße.

Das Gefühl, eingesperrt zu sein, kann eigentlich nicht aufkommen. Eine bessere Lösung ist kaum denkbar, es sei denn, die WBR würde den Ernst-August Kanal unterqueren, was mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre (hoher Grundwasserstand, Tieflage von ca. 11-12 m unter dem Geländeniveau). Diese Variante liegt fern.

Die anderen Querungen (Thielenstraße, Neuenfelder Straße, Fußgängerbrücke Brackstraße) bzw. der geplante Zugang zum S-Bahnhof befinden sich in der Baulast der FHH bzw. der Bahn-AG (Eisenbahnüberführung Buscher Weg), an die sich die Einwender mit Ihren Anliegen wenden mögen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

4.14.1.6.13 Verhinderung des Ausbaus des ÖPNV

Einwender wenden sich gegen die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, weil nach ihrer Auffassung der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem Straßenbau vorzugswürdig wäre. Die verlegte B 75 hemme bzw. vereitele den sinnvollen Bau z.B. einer U-Bahn bzw. den Ausbau der vorhandenen S-Bahnlinien entlang der vorhandenen Bahntrasse. Jedenfalls müsse ein ÖPNV-Konzept vorliegen, bevor die Straße verlegt werden dürfe.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße steht nicht in Konkurrenz zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Eine zusätzliche Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (insbesondere der S3) als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist sogar anzustreben, um zusätzliche Verkehre vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern. Da es sich bei der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht um einen Ausbau zur Erhöhung der Streckenkapazität handelt, sondern in erster Linie um eine Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Verringerung der Lärmbelastung sowie zur Verringerung der Zerschneidung Wilhelmsburgs, widerspricht dieses Vorhaben nicht der Hamburger Verkehrspolitik.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einschätzung der Einwender, die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße sei mit vorhandenen ÖPNV-Konzepten nicht vereinbar bzw. dürfe ohne ein solches Konzept nicht durchgeführt werden, ist von keinem Planungsträger für ÖPNV vorgetragen worden. Es gibt auch keine für die Planfeststellungsbehörde verbindlichen oder in der Abwägung zu berücksichtigenden Planungen in dieser Hinsicht. Es gibt keine Bauleitpläne, Bedarfspläne, Linienbestimmungen, Raumordnungspläne, Planfeststellungsbeschlüsse oder ähnlich manifes-

tierte Planungen, die der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße wegen ÖPNV-Planungen entgegen stünden.

Die Vorstellungen der Einwender im Hinblick auf den ÖPNV mögen sinnvoll oder wenigstens vertretbar sein. Zwingend sind sie aber nicht. Weil sie von den maßgeblichen Planungsträgern weder vorgetragen noch sonst durch Planungsakte deutlich geworden sind, stehen solche Planungen bzw. Wünsche der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht entgegen.

4.14.1.7 Sonstige Auswirkungen des Vorhabens

Einwender befürchten negative Folgen des Vorhabens für das soziale Gefüge in Wilhelmsburg („Stigmatisierung"). Mit einer verlegten und ausgebauten Reichsstraße werde etwa der Stadtteil immer mehr einkommensschwache Bevölkerungsschichten anziehen und sozialer Brennpunkt bleiben. Denn niemand ziehe gern an eine Bahn/ Autobahn-Trasse. Der Vandalismus und die Gewalt würden zunehmen. Die Verslumung von Kirchdorf werde nach und nach eintreten. Die Häuser würden von einkommensschwachen Familien nicht mehr gepflegt und baufällig. Damit werde das Erscheinungsbild unserer Siedlung sich negativ entwickeln. Wenn die Kriminalität noch mehr zunehme, werde es in Kirchdorf nicht mehr sicher sein.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die dargestellten Befürchtungen und Ängste sind sicher real vorhanden. Sie sind selbst dann real vorhandene Gefühle, wenn die befürchteten Entwicklungen objektiv gar keine Gefahr darstellen oder wenn für diese Entwicklungen kaum eine Eintrittswahrscheinlichkeit besteht. Die Planfeststellungsbehörde hat aber keine Anhaltspunkte dafür, dass die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße oder die Anpassung der Bahnanlagen einen irgendwie ermittelbaren Ursachenbeitrag für solche sozialen oder psychologischen Entwicklungen leistet. Deswegen unterbleiben auch Sachverhaltsermittlungen zu den vermuteten sozialen oder psychologischen Entwicklungen, weil unter keinem Gesichtspunkt erkennbar ist, dass das Vorhaben allein oder im Zusammenhang mit anderen Vorhaben oder Projekten in unzumutbarem Umfang Ängste auslöst. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass der Stadtteil Wilhelmsburg im Umbruch ist und dass dieser Umbruch nicht von allen Bürgern begrüßt wird, sondern z.B. als Bevormundung, Überforderung oder Schritt in die falsche Richtung empfunden wird. Die Planfeststellungsbehörde hat aber auch keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben als Bestandteil dieses Umbruchs Auslöser der befürchteten Entwicklungen sein könnte. Die einzig nennenswerte Veränderung besteht in einer Verlagerung der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Mitte an die Rotenhäuser Straße. Ansonsten wird es vorher wie nachher eine Bundesstraße in der Mitte Wilhelmsburgs geben. Dabei ist die Planfeststellungsbehörde überzeugt, dass die positiven Wirkungen der verlegten Straße auf das Stadtbild, die städtebaulichen Möglichkeiten, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, den Flächenverbrauch und die Lärmsituation den Stadtteil eher aufwerten als abwerten werden.

4.14.2 Stellungnahmen

Im Folgenden werden die eingegangenen Stellungnahmen samt Äußerungen der Vorhabensträger und den Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt. Stel-

lungnahmen, die ausschließlich Zustimmung enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden nicht wiedergegeben. Soweit die Planfeststellungsbehörde sich nicht äußert, sieht sie keinen Anlass, von den Ausführungen und Zusagen der Vorhabensträger abweichende Anordnungen zu treffen.

Der besseren Übersichtlichkeit halber erfolgt die Darstellung nicht in drei großen Textblöcken (gesamte Stellungnahme, gesamte Äußerung der Vorhabensträger, gesamte Entscheidung der Planfeststellungsbehörde), sondern in einer jeweils auf ein Argument beschränkten Wiedergabe der Stellungnahme, der unmittelbar hierauf bezogenen Äußerung der Vorhabensträger 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,

> *Stellungnahmen der Vorhabensträger werden regelmäßig in eingerückter Kursivschrift (wie in diesem Absatz) wiedergegeben.*
>
> **Hinweise und Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde werden regelmäßig in eingerückter Fettschrift (wie in diesem Absatz) wiedergegeben.**

Folgende Beteiligte äußerten keine Bedenken:

Bundeseisenbahnvermögen, Wasserverbandstag Hamburg, Landwirtschaftskammer Hamburg, Willy Tel GmbH, DB Mobility Networks Logistics - DB Services Immobilien GmbH, Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, PLEdoc GmbH im Auftrag von Open Grid Europe GmbH und Gasline GmbH Co. KG, Straelen, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG, GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation, euNetworks GmbH.

Soweit die Äußerungen der vorgenannten Beteiligten Hinweise enthielten, haben die Vorhabensträger diese zur Kenntnis genommen.

4.14.2.1 Dataport

Am 11.02.11 haben Sie eine Anfrage an unsere Planwerkauskunft für das Gebiet Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße), die Anpassung von Eisenbahnbetriebsanlagen und die Errichtung von Lärmschutzwänden gestellt. In diesem Gebiet sind Dataport Betriebsmittel vorhanden bzw. als zukünftige Planung ausgewiesen. Die Trassen werden vor bzw. im Zuge der Gesamtbaumaßnahme verlegt werden müssen.

Wir bitten in diesem Fall um rechtzeitige Benachrichtigung. Bitte beachten Sie hierbei, dass in unseren Trassen LWL-Kabel vorhanden sind und dass hierfür ein entsprechenden Vorlauf (12-16 Wochen) eingeplant werden muss. Ansonsten bestehen von unserer Seite keine Bedenken gegen die Maßnahme.

Der guten Ordnung halber übersenden wir Ihnen anbei Auszüge aus unserem Bestandsplanwerk, in dem die Trassen des Hamb. TK-Netzes dargestellt sind.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, es wird eine rechtzeitige Abstimmung mit dem Unternehmen erfolgen.*

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.13, S. 35 dieses Beschlusses.

4.14.2.2 Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr – GEKV

Nach heutigem Kenntnisstand kann auf der von Ihnen abgefragten Fläche das Vorhandensein von Kampfmitteln aus dem II. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden.

Vor Eingriffen in den Baugrund/Bauvorhaben muss der Grundeigentümer oder eine von ihm bevollmächtigte Person die Kampfmittelfrage klären.

Hierzu kann ein Antrag auf Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung bei der GEKV (Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht) gestellt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Mit Geschäftszeichen Bfl/F046-09/1024 hat die Hamburger Feuerwehr, Bereich Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht, unseren Antrag vom 20.05.2008 auf Gefahrenerkundung beantwortet und uns die Verdachtsflächen im Projektgebiet benannt.

Die Planung der Kampfmittelräumung ist abgeschlossen, die Sondierung wird derzeit vorbereitet. Die geplante Öffentliche Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb gewährleistet die ausschließliche Vergabe an Firmen, die nach dem Hamburger Sprenggesetz zugelassen sind. Alle Arbeiten erfolgen in enger Abstimmung mit der Hamburger Feuerwehr.

4.14.2.3 Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr

Gegen die Baumaßnahme bestehen seitens der Feuerwehr Hamburg keine Bedenken, wenn folgende Maßnahmen eingehalten werden:

Die Bauausführung hat nach den eingereichten Planungsunterlagen nach derzeitigem Stand der Wissenschaft und Technik zu erfolgen.

Umsetzung des Rettungswegekonzeptes, Pkt. 4.7.25.7 der eingereichten Planungsunterlagen, in Verbindung mit dem Gesprächsvermerk (FuRW 34 und BWVI) vom 06.01.2011 zum Evakuierungskonzept.

Erstellung eines Sicherheitskonzeptes für alle relevanten Sicherheitsanforderungen auf dem Baufeld während der Bauzeit, in Abstimmung mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache Wilhelmsburg.

Absprache der verkehrslenkenden Maßnahmen während der Bauphase mit dem zuständigen Polizeikommissariat und der zuständigen Feuer- und Rettungswache.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Entscheidung unter Ziffer 2.11, S. 34 dieses Beschlusses.

Zu den uns zugesandten Planänderungen haben wir aus Sicht der Einsatzabteilung der Feuerwehr Hamburg keine Bedenken, sofern die Vorhabensträger folgendes berücksichtigen:

Bei Eintritt eines möglichen Schadensereignisses werden seitens der Feuerwehr Hamburg bis zu 1000 betroffenen Personen im Bereich der Gleisanlage erwartet. Zur Entfluchtung

sowie zur Evakuierung müssen die Flucht- und Rettungswege, insbesondere die Rettungstüren, so ausgelegt sein, dass sie für den größten zu erwartenden Verkehr ausreichen.

Dasselbe gilt für Treppen, die in Rettungswege integriert sind oder an sie anschließen.

Die Rettungswege sollen so hergestellt sein, dass eine Evakuierung von nicht gehfähigen Personen möglich ist.

Die Rettungstüren sollen beidseitig durch die Einsatzkräfte der Feuerwehr und der Polizei zu öffnen sein. Sie gelten für die Rettungskräfte gleichzeitig als Angriffswege und müssen entsprechende Ausmaße haben, dass Rettungsgeräte durch sie hindurchgeführt werden können.

Das Höhenniveau zwischen der B 4/75 und der Gleisanlage muss so angeglichen bzw. baulich ertüchtigt werden, dass es bei der Entfluchtung und bei der Personenrettung ohne technisches Gerät überwunden werden kann.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Rettungswege und deren Zugänge und Zuwegungen werden entsprechend der Richtlinie des Eisenbahnbundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" von 07.12.2012 ausgebildet.

Der Höhenunterschied zwischen Gleisanlage und Straße wird im Bereich der Rettungswegzugänge nach o.g. Richtlinie ausgebildet. Die Zugänge dürfen eine Längsneigung von 10% nicht überschreiten bzw. sind mit Treppen oder gleichwertigen Lösungen auszuführen.

Die Anforderung der Richtlinie mit Sollabständen zwischen den Zuwegungen von 1000 m wird mit Abständen von 400m bis 600 m bzw. in einen Fall knapp 900m sogar deutlich übererfüllt.

Die Feuerwehr geht davon aus, dass die gesamten Planänderungs- sowie Baumaßnahmen bei Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt werden und sieht hierin einen besonderen Anforderungsbedarf.

Die Feuerwehr fordert ein umfassendes Rettungskonzept in Abhängigkeit der Bauphasen:

- Zugänglichkeiten aller Verkehrs- und Bauflächen müssen während der gesamten Bauphasen in Betrieb gehalten werden
- Einrichten und Kennzeichnen von Unfallmeldestellen
- Sicherstellen der Zuführung von Rettungskräften
- Benennung von Verantwortlichen zu den Bauabschnitten
- Dynamische Abstimmung zwischen der Bauleitung und dem Dienststellenleiter der Feuer- und Rettungswache Wilhelmsburg, Herr Wagner, Rotenhäuserstraße 73, 21107 Hamburg, Telefon: 040-42851-3401

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Rettungskonzept in der Bauphase wird im Rahmen der Bauausführung mit der Feuerwehr abgestimmt.

4.14.2.4 Bezirksamt Bergedorf, Wasserbehörde

Das Bezirksamt als untere Wasserbehörde hat keine Bedenken gegen die Umsetzung der Maßnahme an der Dove Elbe. Gestaltung einschl. Details sind im letzten Jahr mit dem Un-

terhaltungspflichtigen und der Wasserbehörde abgestimmt und so in den LBP übernommen worden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.

4.14.2.5 Bezirksamt Bergedorf

Die Maßnahme selbst wurde in ähnlicher Ausstattung im Rahmen des Bewirtschaftungsplanes WRRL von mir vorgeschlagen und später mit der BSU/ NR abgesprochen. Seitens MRS wird das Vorhaben also positiv gewertet. Die Umsetzung selbst wird sicherlich in bewährter Art und Weise bezüglich Information und Abstimmung mit dem ausführenden Amt BSU/N erfolgen. Von B/MR aus also keine Einwendungen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt in Abstimmung mit der BSU/Amt NR.

4.14.2.6 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, V23

Gegen den geplanten Planfeststellungsbeschluss gemäß den vorgelegten Unterlagen und Aussagen des Erläuterungsberichtes erheben wir keine Bedenken.

Im Nachgang zur Gesamtstellungnahme von V 2, in der zum Ausdruck kam, dass gegen das vorgelegte Verfahren grundsätzlich keine Bedenken bestehen, möchte das Eisenbahnreferat/Landeseisenbahnaufsicht noch folgende Anmerkungen und Hinweise geben:

1. Darstellung der Grenze zwischen den Gleisanlagen der DB Netz AG und der HPA Hafenbahn

Sowohl in den Textunterlagen als auch in den Planunterlagen, die diesen Bereich darstellen, ist der heutige Grenzverlauf zwischen den Gleisanlagen der DB Netz AG und der HPA-Hafenbahn nicht korrekt dargestellt.

Da gestern berichtet wurde, dass Verhandlungen zwischen der HPA und der DB Netz AG über die Festlegung der Grenzen nach Fertigstellung der Bauwerke weiterhin verhandelt wird, regen wir an, die Unterlagen zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu ändern, sondern den Grenzverlauf in die Planunterlagen einzubessern, der das Ergebnis der z.Z. laufenden Verhandlungen darstellt.

Sollten diese Verhandlungen jedoch scheitern bzw. nicht beendet sein, bevor der Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, sind die Unterlagen zunächst dahingehend zu korrigieren, dass der jetzige Grenzverlauf dargestellt wird, damit nicht ein falscher Grenzverlauf planfestgestellt wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. In die Planunterlagen wird der heutige, korrekte Grenzverlauf übernommen. In den Lageplänen - Unterlage 7 ist die eingezeichnete Linie nun mit "Instandshaltungszuständigkeitsgrenze" benannt.

Die Grundstücksgrenzen weichen davon ab und sind im Grunderwerbsplan ersichtlich.

2. „Hafenbahngleis"

Nach wie vor finden sich in den textlichen und planerischen Unterlagen Darstellungen von Gleisen, die als „Hafenbahngleise" bezeichnet werden. Gemeint sind jedoch Gleise, die die DB Netz AG als „Hafengleise" bezeichnet, da sie die Zuführgleise zum Bereich der Hafenbahn sind (im Gegensatz zu den Rangier- oder Streckengleisen des Bahnhofs Wilhelmsburg).

Obwohl wir ständig bei Vorexemplaren etc. auf diesen Missstand hingewiesen haben, wurden in sämtlichen jetzt zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen und Plänen (auch in den Querschnitten) die alte Bezeichnung weitergeführt. Diese Bezeichnung ist schlicht falsch und muss korrigiert werden. Die als „Hafenbahngleise" innerhalb der Gleisanlagen der DB Netz AG bezeichneten Gleise stehen nach wie vor im Eigentum der DB Netz AG!

Stellungnahme der Vorhabensträger
Texte und Planunterlagen werden korrigiert.

3. Bauwerke, die die Hafenbahngleise beeinflussen

Für von der Planung berührte Gleisanlagen, die im Eigentum der HPA Hafenbahn stehen und die teilweise durch die Baumaßnahmen bzw. Bauwerke direkt oder durch Bauwerke und –maßnahmen in unmittelbarer Nähe betroffen bzw. beeinflusst werden (z.B. Errichtung des Regenrückhaltebeckens, Unterquerungen der Hafenbahngleise, Abgrabungen, etc.) fehlen bei den jetzt vorgelegten Planfeststellungsunterlagen Aussagen und/oder Darstellungen, die die Gewährleistung der Standsicherheit der Bahnanlagen der Hafenbahn für jedes dieser Gewerke betreffen.

Solche Nachweise und genauere Ausführungen, in welcher Form negative Einflüsse auf die Bahnanlagen der Hafenbahn verhindert werden sollen, sind der für diese Bahnanlagen zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde (BWVI, Amt für Verkehr, V 23) vor einer Genehmigung vorzulegen. Die Beteiligung der Aufsichtsbehörde der Hafenbahn kann im Rahmen der Bauausführungsplanungen erfolgen; die Unterlagen können daher –falls nicht bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss auch diese Thematik mit genehmigt werden soll –zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Gefährdung der Standsicherheit der Bahnanlagen der Hafenbahn durch die geplanten Baumaßnahmen liegt nicht vor.

Es werden für die Herstellung des Bauwerks Nr. 2 Durchlass Wilhelmsburger Wettern und den Neubau des Eisenbahndammes im Bereich der Bahnbrücke über der alten Wilhelmsburger Reichsstraße die Ausführungspläne/-statik im Rahmen der weiteren Planungsschritte vorgelegt.

Durch das Regenrückhaltebecken liegt aufgrund des ausreichenden Abstandes keine Betroffenheit vor.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Entsprechende Nachweise haben die Vorhabensträger in der Ausführungsplanung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde vorzulegen (vgl. dazu auch Ziffer 4.14.2.21, S. 313 dieses Beschlusses).

4.14.2.7 Eisenbahnbundesamt

Ein wesentlicher Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, neben den Straßenbau- und Lärmschutzmaßnahmen, sind Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB).

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung.

Nach § 4 (2) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist das Eisenbahn Bundesamt (EBA) bei Errichtung und Änderungen der Betriebsanlagen für die Baufreigabe, Abnahme etc. zuständig.

Es ist daher erforderlich, dass:

- der Zeitpunkt des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg-Schwerin, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben ist,
- die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau" (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen" (VV BAUSTE) zu beachten sind.
- Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Antrage zu stellen, die Bauarbeiten mit der DB Netz AG als Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur abzustimmen sind,
- der Eisenbahnbetrieb durch die Bauarbeiten in keiner Weise gefährdet, gestört oder behindert wird, die Gleisanlagen nur mit besonderen Sicherungsmaßnahmen überschritten bzw. betreten werden dürfen,
- das Regellichtraumprofil in keiner Weise eingeschränkt wird,
- Kränen mit einer Schwenkbegrenzung ausgerüstet werden, die außerhalb der Sperrpausen das Überstreichen der Gleisanlagen bei Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes verhindern.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden beachtet, die Bauarbeiten grundsätzlich mit der DB Netz abgestimmt.

Hinweise:

Zu den betroffenen Anschlussgleisen wird auf das Anschlussrecht der Anschlussnehmer nach § 13 AEG verwiesen. Eine Auflösung der Anschlussverträge dürfte nicht ausreichend sein.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Mit allen Gleisanschließern wurden Rechtsverzichts- und Entschädigungsvereinbarungen abgeschlossen.

Durch das Verfahren sind Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) betroffen. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planänderung.

Bei der Ausführungsplanung ist die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" zu beachten. Die

geplanten und in den Lageplänen zum Rettungskonzept dargestellten Zugänge zu den Gleisanlagen entsprechen den Vorgaben der vorgenannten Richtlinie.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Richtlinie wird bei der Ausführungsplanung beachtet.

4.14.2.8 Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz / V3

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben.

Bei dem geplanten Neubau und Umbau sind Bodenarbeiten in verschiedenen Bereichen notwendig. Sollte festgestellt werden, dass in diesen Bereichen Belastungen des Bodens mit Gefahrstoffen bestehen, sind die Gefährdungen für die Beschäftigten bei Erdbauarbeiten in einer Sicherheitsbetrachtung zu ermitteln und die notwendigen Arbeitsschutzmaßnahmen in einem Sicherheitsplan nach TRGS 524 festzulegen (§ 6 GefStoffV).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Den Vorhabensträgern ist bekannt, dass in verschiedenen Bereichen des Baufeldes Altlasten vorhanden sind. Diese wurden bereits in der Vergangenheit durch die DB AG gutachterlich festgestellt. Die Hinweise werden beachtet.

Für den Rückbau der Bahnanlagen und weitere Bauarbeiten auf diesen Flächen ist die eventuelle Belastung des Bodens durch Herbizide und Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) zu ermitteln.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im geplanten Trassenbereich liegt ein Gutachten zur abfalltechnischen Bewertung von Aushubmaterial vor.

Notwendige Sanierungen werden im Rahmen eines Abfallkonzeptes vor Beginn der Bauarbeiten mit den zuständigen Stellen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt abgestimmt.

4.14.2.9 Kulturbehörde, Denkmalschutzamt

Das Denkmalschutzamt erhebt Einwände gegen die Planung. Durch die Planung wird das Ensemble der noch nicht in die Denkmalliste eingetragenen Bauten Vogelhüttendeich 174 (Ringlokschuppen usw.) zT abgebrochen werden müssen. Dies widerspricht dem Hamburger Denkmalschutzgesetz, wonach die FHH beim vorbildlichen Umgang mit Denkmälern beispielgebend sein will.

Die Umweltverträglichkeitsstudie ist insofern falsch, als sie darstellt, die Varianten „Ausbau“ und „Verlegung“ wären wegen der mutmaßlichen Auswirkungen eines Ausbaues auf das Wilhelmsburger Rathaus gleichwertig zu dem Verlust von Teilen des Ensembles bei der Variante „Verlegung“.

Aus unserer Sicht muss zumindest dargelegt werden, dass das Vorhaben so alternativlos ist. Darüber hinaus wäre, wenn es denn zur Verlegung kommt, der verbleibende Bestand nachhaltig zu sichern.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Auswirkungen einer Verlegung der B 4/75 auf das erkannte Denkmalensemble Vogelhüttendeich 174 (Ringlokschuppen usw.) sind in der UVS auf Seite 183 korrekt dargestellt.

Bezüglich der Variante Ausbau liegt keine Entwurfsplanung vor. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass sich der Straßenkörper der B 4/75 erheblich verbreitern würde und die Anschlussstelle ausgebaut werden müsste. In der UVS wird in dem Zusammenhang nicht von einem substanziellen Verlust des ehemaligen Rathauses ausgegangen, baubedingte Substanzschädigungen (z.B. Rissbildungen durch Erschütterungen) können jedoch nicht ausgeschlossen werden. Unter Vorsorgegesichtspunkten werden auch die Eingriffe in das Umfeld bereits als qualitative Beeinträchtigung des erkannten Denkmals eingestuft. Eine Verlegung mit Rückbau der Anschlussstelle würde im Gegensatz dazu das Denkmal in der Wahrnehmung und Nutzbarkeit qualitativ aufwerten.

Aus gutachterlicher Sicht gibt es daher keine entscheidungserheblichen Vorteile für einen Ausbau.

Zu der Inanspruchnahme von Teilen des Denkmalensembles Vogelhüttendeich 174 gibt es keine Alternative. Aufgrund der Bebauungssituation und straßenbautechnischer Trassierungszwänge (Kurvenradien, Regelquerschnitte usw.) sind nur geringfügige Verschiebungen der Achse möglich, wodurch die betroffenen Gebäude jedoch nicht umfahren werden können.

Die nachhaltige Sicherung der verbleibenden Gebäude ist nicht Aufgabe des Vorhabensträgers.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Nach § 1 Abs. 2 DSchG soll die FHH „auch als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte und als obligatorisch Berechtigte durch vorbildliche Unterhaltungsmaßnahmen an Denkmälern für den Wert des kulturellen Erbes in der Öffentlichkeit eintreten und die Privatinitiative anregen." Die FHH ist aber nicht Eigentümerin oder Verfügungsberechtigte.

Nach § 28 des Denkmalschutzgesetzes vom 05.04.2013 sind inzwischen zwar auch erkannte Denkmäler als Denkmäler anzusehen. Eine Überleitungsvorschrift gibt es nicht. Dementsprechend ist das „Bahnbetriebswerk Hamburg-Wilhelmsburg, Typ <Betriebsgebäude (Werkhalle); Maschinenhaus">" auch in die Denkmalliste vom 01.05.2013 eingetragen (ID-Nummer 28429). Daher darf das Ensemble gemäß § 9 DSchG nicht ohne Genehmigung beseitigt werden. Diese Genehmigung darf nur versagt werden, wenn ihr überwiegende Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen. Sie ist zu erteilen, sofern überwiegende öffentliche Interessen dies verlangen. § 9 DSchG ermächtigt zu Nebenbestimmungen bei Erteilung der Genehmigung.

§ 10 DSchG regelt eine Genehmigungsfiktion, wenn über einen Genehmigungsantrag nicht innerhalb von längstens fünf Monaten entschieden worden ist. Der Planfeststellungsantrag und damit auch der Antrag auf Abbruch eines Teils des Bahnbetriebswerks (Werkhalle und Maschinenhaus) ist vor über fünf Monaten gestellt, allerdings zu einer Zeit, als das Bahnbetriebswerk noch kein Denkmal war.

Bis zum 01.05.2013 war das Bahnbetriebswerk nur erkanntes Denkmal, der beantragte teilweise Abbruch hat nur Mitteilungspflichten ausgelöst, die durch die

Beteiligung des Denkmalschutzamtes im Planfeststellungsverfahren erfüllt wurden.

Auf die Frage, ob die Genehmigungsfiktion des § 10 DSchG hier bereits eingetreten ist, kommt es nicht an, weil mit diesem Beschluss die denkmalrechtliche Abbruchgenehmigung vorsorglich erteilt wird (Ziffer 2.19, S. 42 dieses Beschlusses). Belange des Denkmalschutzes überwiegen das öffentliche Interesse an dem Vorhaben nicht. Die Planfeststellungsbehörde teilt insoweit die Auffassung der Vorhabensträger. Die Planfeststellungsbehörde verzichtet zudem auf Nebenbestimmungen, insbesondere weil diese vor dem Hintergrund unbillig erscheinen, dass das Bahnbetriebswerk seine Denkmaleigenschaft erst jetzt erhalten hat, der Abbruch aber bereits Anfang 2012 beantragt war und über diesen Antrag bis zum 30.04.2013 ohne Verschulden des Grundstückseigentümers nicht entschieden werden konnte. Die Planfeststellungsbehörde hält es deshalb für ermessensgerecht, den Eigentümer möglichst weitgehend so zu behandeln, wie es der denkmalschutzrechtlichen Lage vor dem 01.05.2013 entsprach.

4.14.2.10 Hamburg PortAuthority

Der Unternehmensbereich B (Hafenbahn) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

B12 Stellungnahme – Anlagenmanagement Oberbau:

Der Ausbildung der zweigleisigen Anbindung an die Hafenbahn im Bereich Kornweide wird aus Sicht des Anlagenmanagement Oberbau nicht zugestimmt.

Begründung: Im Hinblick auf die wachsenden Transportaufkommen bei der Hafenbahn ist es notwendig, ein optimales Vorhalten von Gleisen bei zukünftigen Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen zu erzielen. Diesem Ziel steht die Anbindung des neuen Parallelgleises über die Neubauweiche 4, aufgrund des unmittelbaren Anschlusses an die bestehende Weichenverbindung, entgegen.

Aus Sicht der Hafenbahn ist die Anbindung so hinter die bestehende Weichenverbindung in Richtung Bahnhof Hohe Schaar zu verlegen, dass Auswirkungen von Bau- oder Instandhaltungsmaßnahmen an dieser Weiche auf den Bahnbetrieb verringert werden können.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Anbindung des neuen Gleises der Strecke 1254 erfolgt über die neue Weiche 4 im Bereich der HPA. In Abstimmung mit der Hafenbahn wird der Abstand der Neubauweiche 4 zur bestehenden Gleisverbindung um 10,00 m vergrößert. Eine weitere Verschiebung der Weiche ist ohne signaltechnische Anpassungen nicht möglich. Das Anlagenmanagement Oberbau der Hafenbahn hat der Planung am 01.08.2011 zugestimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die HPA hat der Verschiebung der Weiche in der aus den Planänderungsunterlagen ersichtlichen Form mit E-Mail vom 01.08.2012 zugestimmt.

B31 Stellungnahme – Bahnentwicklung:

Sämtliche strategischen Maßnahmen, die die notwendige Kapazität auf den Hafenhinterlandstrecken im Raum Wilhelmsburg herstellen, sind so wie zwischen BSU/DEGES, DB Netz AG und HPA abgestimmt in den Genehmigungsunterlagen berücksichtigt. Dazu gehören

besonders die Zweigleisigkeit in der Nordkurve Kornweide (Strecke 1254 Wilhelmsburg – Hohe Schaar, Erläuterungsbericht S. 43), der Bau der Puffergleise 23 und 24 (Erläuterungsbericht S.43) sowie der Erhalt der Option eines Überwerfungsbauwerkes Wilhelmsburg (höhenfreie Überleitung der Strecke 1255 zur Strecke 1280) (Erläuterungsbericht S.43 und S.45 (Pkt.4.4.2)).

Für das Projekt wird als Grundvoraussetzung die Verfügbarkeit von Ersatzflächen für Bahnzwecke als Kompensationsmaßnahme im Erläuterungsbericht als Lösungen einer zukunftsfähigen Bahnentwicklung genannt (Abstellgleise für Ganzzüge im Hafenvor- und –nachlauf, Lokabstellplätze, Überwerfungsbauwerk Wilhelmsburg, Verlegung eines Gütergleises) (Erläuterungsbericht S. 20). In diesem Sinne werden die Planungen eines zukünftigen Pufferbahnhofes, Bau km 2+750 – Bau-km 3+700 berücksichtigt (Erläuterungsbericht S.35).

Daher ist B31 mit diesen Passagen einverstanden.

Allerdings bleibt die Darstellung des Bauablaufes des für den Hafen ungemein wichtigen Gz-Gleises (Strecke 1255 Richtung Süden) vage (Erläuterungsbericht S. 43). Hier müssen zumindest Phasen des Bauablaufes (Zeittakte/Zeitfolgen) dargestellt werden, damit Schienengüterverkehre des östlichen Hafens sich auf die Behinderungen einstellen können.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Die Eingriffe in den Bahnbetrieb werden möglichst gering gehalten. Der Bauablauf wird rechtzeitig zwischen der DB Netz AG und der HPA abgestimmt.*

B14 Stellungnahme – Betriebsmanagement:

In den Genehmigungsunterlagen geht die DEGES von dem zweigleisigen Ausbau der VzG 1254 (Verbindung Hohe Schaar nach Wilhelmsburg) aus. Die gesamten Planunterlagen (Bahn betreffend) berücksichtigen unseren letzten Kenntnisstand. Berücksichtigt wird auch das Rangiergleis und Ausziehgleis (im Plan Gleis 55) für die Peute- Verkehre.

In den Planunterlagen ist die Infrastrukturgrenze HPA- DB Netz nicht richtig dargestellt. Sie befindet sich im km 11,780 der VzG 1255 – Strecke.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Der gültige Grenzverlauf der Infrastrukturgrenze HPA - DB Netz wird korrigiert und die Unterlagen entsprechend geändert.*

Es fehlt in den Planunterlagen die auf der infrastrukturellen Seite bei HPA die neue Gleisverbindung W308-W309 zwischen den Gleisen HBS 041 und HBS 298.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Die neue Gleisverbindung W308-W309 im Bereich der HPA wird in die Pläne nachgetragen.*

Im Übrigen bestehen keine Bedenken gegen die eingereichten Unterlagen seitens des Betriebsmanagement.

B15 Stellungnahme – Anlagenmanagement Bahnbrücken:

Die planungstechnischen Parameter des neuen Brückenbauwerkes sind nicht Gegenstand dieser Prüfung der Planfeststellungsunterlage.

Der Rückbau der jetzt vorhandenen Bauwerke 162 und 169 „Überführung der Wilhelmsburger Reichsstraße“ ist im Punkt 4.7.20 des Erläuterungsberichtes beschrieben. Es ist geplant,

dass die vorhandenen Widerlager bis zu einer Höhe von -1,5m unter Schienenoberkante abgebrochen werden und im herzustellenden Lückenschluss (Bahndamm) verbleiben.

Zum Verbleib der teilweise abgebrochenen Widerlager erklären wir unseren Vorbehalt, um hierzu eine Prüfung erforderlicher Folgemaßnahmen bzw. Kosten vornehmen zu können.

Die Kreuzungsvereinbarung gem. EKrG ist noch nicht verhandelt und nicht abgeschlossen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung des Rückbaus der Widerlager erfolgt im Rahmen der vertiefenden Planung im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben die HPA im Zuge der vertiefenden Planung zum Rückbau der Widerlager im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren zu beteiligen.

Die Einheit S12 – Strategie/Hafenentwicklung – nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist ein wesentlicher Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg des Hamburger Hafens. Ein reibungsloser Fluss des Hafenverkehrs muss daher permanent gewährleistet sein. Eine Aufrechterhaltung der drei leistungsfähigen Verkehrsachsen A 1, A 7 und B 4/75 ist für eine leistungsfähige Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens somit unabdingbar.

Dies insbesondere unter dem Aspekt der Prognosen, die einen auch weiterhin steigenden Containerumschlag vorhersagen, der sich unmittelbar auch im Straßenverkehrsaufkommen wiederspiegeln wird.

In den Planungsunterlagen heißt es „...erst die Verlegung der B 4/75 die Entwicklung des Gartenschaugeländes (igs) zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark nachhaltig sicher stellt." Aufgrund der gewöhnlich langwierigen Genehmigungsverfahren solcher Infrastrukturprojekte und der damit verbundenen Wahrscheinlichkeit, dass die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht bis zum Starttermin der igs im Jahr 2013 abgeschlossen ist, weisen wir darauf hin, dass es für eine leistungsfähige Abwicklung des Hafenverkehrs unbedingt erforderlich ist, dass eine Sperrung bzw. der Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße erst nach Freigabe der neuen Trasse erfolgt. Eine unverträglich hohe Verdrängung des Verkehrs auf das ohnehin hoch belastete Hafenstraßennetz könnte den Hafenverkehr über Gebühr beanspruchen und eine leistungsfähige Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs verhindern.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der geplante Bauablauf sieht den Rückbau der alten Wilhelmsburger Reichsstraße erst nach Fertigstellung der neuen Trasse vor.

Die Einheit H22 nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

Es bestehen keine Einwände/Anmerkungen zu den Antragsunterlagen.

Hinweise an die Planfeststellungsbehörde

Die Unterlagen zum Antrag werden bei der HPA für die Erstellung der Sachakten einbehalten.

Die HPA bittet an die Hafenbahn B und die Einheit E161 jeweils ein original unterzeichnetes Exemplar des Planfeststellungsbescheides zu übersenden. Die Dienststellen der HPA bzw.

deren Aufgabenverteilung haben sich geändert! Die Einheit E161 – Hafenplanungsrecht – dient als zentraler Ansprechpartner der HPA für die Beteiligung an Planverschickungen, Planfeststellungverfahren, Plangenehmigungsverfahren etc..

Die Einheit koordiniert die Verteilung der an die betreffenden Fachstellen und bündelt die verschiedenen Stellungnahmen der Einheiten zu einer Gesamt-HPA-Stellungnahme. Daher ist ggf. nur die Beteiligung von E161 notwendig. Bitte beteiligen Sie zukünftig bei jeglichen Planfeststellungs-/ Plangenehmigungsverfahren die Einheit E161.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise an die Planfeststellungsbehörde werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

4.14.2.11 Vattenfall

Gern teilen wir Ihnen mit, dass Ihr Bauvorhaben wie geplant möglich ist.

Für die Durchführung der Baumaßnahme sind großflächige Leitungsumlegungen notwendig. Deshalb muss die Vattenfall Europe Netzservice GmbH rechtzeitig in die Planung mit einbezogen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird in den weiteren Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt und Vattenfall rechtzeitig eingebunden.

Im Zuge der Prüfung der Bestandsunterlagen (Unterlagennummer 15.1 Blatt 4 von 5) haben wir festgestellt, dass eine Leitungstrasse nicht eingetragen wurde. Diese muss in den Planunterlagen berücksichtigt werden. Die genaue Lage entnehmen Sie bitte den beigelegten Leitungsplanen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die entsprechende Leitungstrasse wird im Deckblattverfahren nachgeführt.

Wir möchten Sie darüber informieren, dass der Bereich Ihres geplanten Bauvorhabens von einer Hochspannungsfreileitung überspannt wird, die in dem Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt wurde. Dies ist aber zwingend erforderlich.

Eine separate Stellungnahme des Bereiches Hochspannungsnetze Hamburg liegt diesem Schreiben bei.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Eine Überprüfung des Sachverhalts wurde vorgenommen. Die Leitung ist auf den Leitungsplänen (Unterlage 15.1, Blatt 5) dargestellt. Die geforderten Bedingungen zur maximal zulässigen Bauhöhe der geplanten Maßnahme werden eingehalten. Die Straßenhöhe beträgt im Schnittpunkt mit der Leitung etwa 7,5 m üNN, die neuen Lärmschutzwände werden mit 4,5 m Höhe dann insgesamt eine max. Bauhöhe über NN von ca. 12,00 m erreichen.

Im Bereich Ihres Bauvorhabens befinden sich Anlagen der öffentlichen Beleuchtung bzw. für Verkehrssignalanlagen. Ob und in welchem Umfang Arbeiten an diesen Anlagen erforderlich sind, erfahren Sie bei der Freien und Hansestadt Hamburg.

Ihre Anfrage richten Sie bitte an: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer 2/2, Geschäftsbereich Straßen, Fachbereich Verkehrssteuerung, Öffentliche Beleuchtung und Parkraumbewirtschaftung -S4-, Sachsenkamp 1 – 3, 20097 Hamburg

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt.

Das Kabelnetz der öffentlichen Beleuchtung gehört seit 1999 zum Leitungsnetz der Vattenfall Europe Distribution Hamburg GmbH.

Fernwärmeanlagen der Vattenfall Europe Warme AG sind z. Zt. nicht vorhanden.

Zu Ihrer Information: Als Vattenfall Europe Netzservice GmbH, handeln wir im Namen und in Vollmacht der Vattenfall Europe Distribution Hamburg GmbH, Ihrem Netzbetreiber für Hamburg, sowie der Vattenfall Europe Warme AG.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt.

Das Bauvorhaben befindet sich unter der Gefahrenzone unserer 110-kV- Hochspannungsfreileitung. In dem beiliegenden Lageplan 1:1000 haben wir die horizontale Gefahrenzone unserer Hochspannungsfreileitung rot schraffiert sowie die maximal zulässige Straßen- und Arbeitshohe eingetragen. Dabei wurden berücksichtigt:

- Ausschwingen der Leiterseile bei Wind
- Größter Durchhang bei hoher Seiltemperatur
- Sicherheitsabstand gern. VDE 0210

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Gegen das o. a. Vorhaben haben wir keine Einwände, wenn folgende Bedingungen eingehalten werden:

- Unterhalb der rot schraffiert dargestellten Gefahrenzone unserer Hochspannungsfreileitung gelten die eingetragenen maximal zulässigen Hohen über NN.
- Für den geplanten Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße im Bereich des Bau-km 200 bis 400 beträgt die maximal zulässige Straßenhöhe 10,0 m über NN.
- Für nicht begehbare Objekte wie z.B. die Lärmschutzwand beträgt die maximal zulässige Bauhöhe 14,0 m über NN.
- Dabei darf die vorgegebene Arbeitshohe von 14,0 m über NN für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Gerate von keinem Körperteil oder Gerat auch nicht vorübergehend überschritten werden.
- Wird das o. a. Bauvorhaben näher als 10 m an die Fundamente unserer Maste heran gebaut, sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Diese sind frühzeitig im Detail vor der Ausführung der Baumaßnahme mit uns abzustimmen.
- Es ist durch den Vorhabensträger ein neues Kreuzungsheft zu erstellen und uns zu übergeben
- Vor Aufnahme der Bauarbeiten muss sich die Bauleitung mit unserer Abteilung Hochspannungsnetze Hamburg / Freileitungen, Telefon (040)6467-7241, in Verbin-

dung setzen Wir werden dann einen Beauftragten zur Baustelle entsenden, der den örtlich Verantwortlichen auf die Gefahren im Bereich der Hochspannungsfreileitung hinweist

- Weiterhin müssen unsere beiliegenden "Richtlinien für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen" eingehalten werden, die hierzu an den Bauherrn/Grundeigentümer und Bauausfuhrenden weiterzuleiten sind
- Für alle möglichen Beschädigungen, die durch Ihr Bauvorhaben bzw. die geplante Bebauung und deren Nutzung an unseren Anlagen verursacht werden können, müssen Sie die uneingeschränkte und volle Haftung übernehmen. Diese Haftungsübernahme gilt auch für alle Folgeschäden.

Bei der Arbeitshöhe haben wir lediglich den nach VDE 0210 vorgeschriebenen Mindestsicherheitsabstand von 3,0 m zu den 110-kV-Leiterseilen berücksichtigt Dieser VDE- Mindestsicherheitsabstand darf von keinem Körperteil oder Gerat zu keiner Zeit unterschritten werden Es besteht Lebensgefahr!

Bei der Straßenhöhe haben wir den nach VDE 0210 vorgeschriebenen Mindestsicherheitsabstand von 7,0 m zu den 110-kV-Leiterseilen zu Grunde gelegt, dabei ist eine max. Fahrzeughohe von 4 m berücksichtigt wurden

Spätestens 6 Wochen nach Fertigstellung der Straße muss eine Einmessung durch eine sachkundige Person (amtlich anerkanntes Vermessungsbüro) erfolgen Ein entsprechender Nachweis ist der Vattenfall Europe Netzservice GmbH, Anschrift gemäß diesem Schreiben, zuzusenden

Die Hochspannungsfreileitungen können, wenn überhaupt, nur in einem störungsfreien Netzbetrieb und vorgeplanten Zeitraum meist nur kurzzeitig und dann kostenpflichtig freigeschaltet werden Deshalb wird darauf hingewiesen, dass bereits in der Planung der baulichen Anlage der für die Errichtung und spätere Instandhaltung notwendige Arbeitsbereich berücksichtigt wird

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Eine Überprüfung des Sachverhalts wurde vorgenommen. Die Leitung ist auf den Leitungsplänen (Unterlage 15.1, Blatt 5) dargestellt. Die geforderten Bedingungen zur maximal zulässigen Bauhöhe der geplanten Maßnahme werden eingehalten. Die Straßenhöhe beträgt im Schnittpunkt mit der Leitung etwa 7,5 m üNN, die neuen Lärmschutzwände werden mit 4,5 m Höhe dann insgesamt eine max. Bauhöhe über NN von ca. 12,00 m erreichen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorgaben der Vattenfall AG zu den maximalen Bauwerks- und Arbeitshöhen sind einzuhalten.

Da Netzänderungen in unserem Leitungsnetz nicht auszuschließen sind, haben die mit diesem Schreiben angegebenen Höhen eine Gültigkeit bis zum 01.04.2012

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt.

Vattenfall Europe Netzservice GmbH / Hochspannungsnetze Hamburg / Projektierung Umspannwerke handelt im Auftrag und in Vollmacht der Vattenfall Europe Distribution Hamburg GmbH (Netzbetreiber). Sollten sich Ruckfragen ergeben, bitten wir Sie, sich mit unserer Abteilung Hochspannungsnetze Hamburg, Fachbereich Projektierung Umspannwerke unter der im Briefkopf genannten Telefonnummer in Verbindung zu setzen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.13, S. 35 dieses Beschlusses.

Zur Planänderung wurde Folgendes vorgebracht:

Gegen den geänderten Verlauf des Vogelhüttendeichs haben wir keine Einwände. In den neu zu erstellenden Gehwegen bzw. Nebenflächen benötigen wir neue Kabeltrassen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In südlichen Rad-/Gehwegbereich des umverlegten Vogelhüttendeiches sind entsprechende Kabeltrassen angedacht (siehe Unterlage 15.1).

Durch die geplante Aufweitung der Verkehrsknoten Rotenhäuser-Straße / Rubbertstr. / Dratelnstraße sowie Kornweide ist eine Anpassung der vorhandenen Vattenfall - Trassen erforderlich. Hierfür werden neue Kabeltrassen in den zukünftigen Gehwegen bzw. Nebenflächen benötigt. Die vorh. Gleisquerung östl. der NS 1287 muss voraussichtlich ebenfalls angepasst oder erneuert werden (siehe Leitungsplan Rotenhäuser Str. 1 Schnitt 21-22 und Parallelstr. 1 Schnitte 1 bis 4). Ob die Fundamente der gepl. Lärmschutzwände mit Vattenfall - Trassen kollidieren, muss anhand detaillierter Planunterlagen geprüft werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In den Leitungsplänen sind entsprechende Kabeltrassen angedacht. Im Zuge der weiteren Planungsschritte ist die Kabeltrassenverlegung zu koordinieren. Die Planungen zu den Leitungen obliegen dem Versorgungsträger. Eine rechtzeitige Abstimmung wird durch den Vorhabensträger initiiert.

Des Weiteren haben wir festgestellt, dass eine wichtige Trasse, die zwischen der Rotenhäuser Straße und der Parallelstraße verläuft, in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt wurde. Dies haben wir schon in unserer Stellungnahme vom 23 03.2011 angemerkt Daher bitten wir Sie noch mal die fehlende Trasse in die Planunterlagen zu übernehmen.

Die 110-kV-Freileitung 26/27 (Mastfeld 778-779) Ist von der Planänderung nicht betroffen. Die abgegebene Stellungnahme vom 28.03.2011 mit der max. zulässigen Straßen- und Arbeitshöhe hat weiterhin seine Gültigkeit.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Dem Hinweis wird gefolgt. Die fehlende Bestandsleitung wird im Leitungsplan ergänzt. Das Erfordernis einer Leitungsumverlegung im Bereich der zukünftigen Straßentrasse wird geprüft und bei Bedarf dargestellt.

Fernwärmeanlagen der Vattenfall Warme Hamburg GmbH sind z. Zt. nicht vorhanden.

4.14.2.12 Hamburg Wasser - HSE

Die Hamburger Stadtentwässerung (HSE) ist an verschiedenen Punkten durch das o. g. Planfeststellungsverfahren betroffen.

Es gibt insgesamt drei Bereiche, an denen Sielanlagen der HSE den überplanten Bereich der Wilhelmsburger Reichsstraße und der Eisenbahnbetriebsanlagen kreuzen. Diese Bereiche befinden sich von Norden nach Süden im Vogelhüttendeich, in der Rotenhäuser Straße und in den Neuenfelder Straße. Für die drei Kreuzungsbereiche ergeben sich dabei folgende Abhängigkeiten:

1) Vogelhüttendeich, Schmutzwassersiel DN 250

Das vorhandene Schmutzwassersiel DN 250 und die daran angeschlossenen Gebäude werden in diesem Teilabschnitt von der neuen Straße überbaut. Das Schmutzwassersiel muss auf einer Länge von ca. 65 m aufgehoben und verfüllt werden und kann ersatzlos entfallen.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.*
>
> **Hinweis der Planfeststellungsbehörde**
> **Die Maßnahme ist im Bauwerksverzeichnis, Nr. 40.104 angegeben.**

2) Rotenhäuser Straße, Schmutzwasserdruckleitungen K DR 147 und K DR 205

Die beiden Schmutzwasserdruckleitungen K DR 147 und K DR 205 müssen auf einer Länge von ca. 25 m umgebaut und in das Rahmenbauwerk an der Rotenhäuser Straße verlegt werden.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.*
>
> **Hinweis der Planfeststellungsbehörde**
> **Die Maßnahme ist im Bauwerksverzeichnis, Nr. 40.97 angegeben.**

3) Neuenfelder Straße, Schmutzwasserdruckleitung DR 500

Im Bereich der Neuenfelder Straße ist aus Sicht der HSE kein Umbaubedarf für die vorhandene Druckleitung DR 500 zu erkennen. Im Bereich der Druckleitung ist eine geringfügige Anhebung der Straßengradiente geplant. Die daraus resultierenden Setzungen sind im Vorfeld mit der HSE abzustimmen und die Verträglichkeit für die Sielanlagen zu prüfen. Auf der westlichen Widerlagerseite ist ein Teilabbruch des vorhandenen Widerlagers und für den Neubau die Herstellung eines Verbaus einschließlich Rückverankerung geplant. Für die Druckleitung sind die Mindestabstände gem. Anlage 1, Punkt 3, zu berücksichtigen.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt.*
>
> **Hinweis der Planfeststellungsbehörde**
> **Hier bedarf es keiner Entscheidung.**

Die Kosten für die Sielumbau- und -aufhebungsmaßnahmen sind vom Maßnahmenträger zu tragen. Die HSE ist frühzeitig in die weiteren Planungsschritte einzubinden und in den ge-

planten Bauablauf zu integrieren. Es ist ein Vorlauf von ca. 9 Monaten von Beginn der Planungen bis zum Beginn der Sielumbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Hinzu kommen die jeweiligen Bauzeiten für den Sielumbau. Für die Sieplanung ist auf Kosten des Maßnahmenträgers ein von der HSE anerkanntes Ingenieurbüro zu beauftragen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde entscheidet nicht über die Kostentragung. Die Koordination der Maßnahmen kann der Bauausführung überlassen bleiben.

Im Hinblick auf den geplanten Lärmschutz entlang der Wilhelmsburger Reichsstraße und den Bahnanlagen sind bei kreuzenden oder parallel verlaufenden Sielanlagen die Mindestabstände zwischen Sielaußenkante und Gründungspfahl der Lärmschutzwand gem. Anlage 1, Punkt 3, zu berücksichtigen. Sollten die darin genannten Mindestabstände zwischen Sielaußenkante und Gründungspfahl nicht eingehalten werden können sind weiterführende Abstimmungen mit der HSE zu führen. Ggf. sind alternative Gründungsarten (z. B. Torsionsbalken) zu wählen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt.

Im Bereich der Rotenhäuser Straße ist gem. Unterlage 13, Wassertechnischer Erläuterungsbericht, ein Anschluss der Straßenentwässerungsleitung der Wilhelmsburger Reichsstraße an das vorhandene Regensiel mit einer Einleitmenge von 394 l/s geplant. Dem vorgesehen Anschlusspunkt können wir nicht zustimmen, da das vorhandene R- Siel im Bereich der Gleisanlagen endet und der weitere Entwässerungsweg nicht geklärt ist. Es ist daher eine separate Straßenentwässerungsleitung mit Vorflut in den Jaffe- David- Kanal herzustellen, oder ein Anschluss an dem Hochpunkt des Regensiels im Kreuzungsbereich der Rotenhäuser Straße/ Rubbertstraße herzustellen. Das vorhandene Regensielsystem ist hydraulisch jedoch nicht für die Aufnahme des zusätzlichen Regenwassers ausgelegt, so dass dann eine Aufweitung der vorhandenen Sielquerschnitte erforderlich würde. Die Kosten für die Aufweitung wären vom Maßnahmenträger zu tragen. Voraussetzung für die Einleitung in das Regensiel ist die Zustimmung der Wasserwirtschaft des Bezirksamtes Hamburg- Mitte zur nachfolgenden Einleitung der zusätzlichen Wassermenge in das an den R- Sielauslass anschließende Gewässer (Bauwiesen Wettern). Die erforderlichen WREs sind vom Bezirksamt Hamburg- Mitte in Aussicht zu stellen und im Rahmen der Planfeststellung zu genehmigen.

Nachrichtlich: Wir möchten darauf hinweisen, dass in die Regensiele lediglich nicht nachteilig verändertes Regenwasser eingeleitet werden darf. Sollte sich für die Wilhelmsburger Reichsstraße und den neuen Straßenbereich in der Rotenhäuser Straße eine Reinigungserfordernis ergeben, so sind diese Abwasserströme vor der Einleitung ins Regensiel zu reinigen, so dass keine weitere Reinigung am Ende des Regensiels erforderlich wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Bereich der Rotenhäuser Straße wird die Entwässerungsplanung überarbeitet.

Vorgesehen ist ein Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsrückhaltung auf dem östlichen Ast der Rotenhäuser Straße. In Abhängigkeit zur Einleitstelle bzw. möglichen Einleitmenge sind weitere Maßnahmen mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die ursprünglich vorgesehene Einleitung in ein vorhandenes Regensiel ist im Bereich der Rotenhäuser Straße nicht mehr vorgesehen. Der Plan ist insoweit geändert. Inzwischen ist die Einleitung des in einer RiStWaG-Anlage gereinigten Straßenabwassers in den Jaffe-Davids-Kanals vorgesehen und durch diesen Beschluss auch zugelassen.

Weitere Einleitstellen in die Sielanlagen der HSE bestehen ansonsten nicht. Der in der Unterlage 13.2-1 „Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer" unter Punkt Abschlag 17 benannte Regenwasserkanal ist nicht im Eigentum der HSE, sondern stellt eine Straßenentwässerungsleitung des Wegebaulastträgers dar.

Die Anschlüsse von neuen Trummen an vorhandene Regensiele (z. B. in der Rotenhäuser Straße/ Rubbertstraße) sind auf Kosten des Maßnahmenträgers durch die HSE bzw. durch ein von der HSE zertifiziertes Unternehmen unter Beteiligung der HSE herzustellen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Nachdem der Planfeststellungsbeschluss ergangen ist, wird der Vorhabensträger die weitere Planung und den Bau/Umbau der HSE- Anlagen mit HSE abstimmen. Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Entscheidung über die Kostentragung.

Die „Allgem. Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen" (Anlage 1) sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden beachtet.

Mit Schreiben vom 18.04.2011 ergänzte die HSE ihre Stellungnahme:

Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 28.02.2011 bitten wir im weiteren Planfeststellungsverfahren um Beachtung und Berücksichtigung der nachfolgenden grundsätzlichen Anmerkungen und Hinweise:

Für alle durch den o.g. Autobahnausbau umzubauenden Regenwassersiele, die in ein Gewässer einleiten, ist eine wasserrechtliche Erlaubnis (WRE) bei der zuständigen Behörde zu beantragen und im Rahmen der Planfeststellung in Aussicht zu stellen bzw. zu genehmigen.

Bei Verlegung von in Dienstbarkeitsflächen liegenden Sielen, sind die Dienstbarkeitsflächen ebenfalls durch den Veranlasser den neuen Gegebenheiten anzupassen bzw. neue Dienstbarkeiten zu Gunsten der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) eintragen zu lassen.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Wenn und soweit an Grundstücken dingliche Rechte bestehen, die mit der Verwirklichung des Vorhabens unvereinbar sind, haben die Vorhabensträger durch diesen Beschluss gemäß § 19 FStrG bzw. § 22 AEG das Enteignungsrecht, soweit die Enteignung zur Ausführung des Vorhabens notwendig ist. Kommt eine Vereinbarung zwischen den Vorhabensträgern und den Betroffenen Rechtein-

habern nicht zustande, können die Vorhabensträger bei der Enteignungsbehörde die Enteignung beantragen. Dieser Beschluss ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Die Enteignungsbehörde entscheidet dann ggf. auch über Grund und Höhe der Enteignungsentschädigung.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die zur Planänderung abgegebene Stellungnahme erfordert keine weiteren Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde. Die Stellungnahme wird nachstehend vorsorglich wiedergegeben.

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken der Hamburger Stadtentwässerung bezüglich der eingereichten Unterlagen zur Planänderung. Grundsätzlich gilt nach wie vor die Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung vom 24.03.2011 inkl. Anlage 1.

Ergänzend sind nachfolgende Ausführungen zu berücksichtigen:

1) Vogelhüttendeich:

Die Aufhebung des SW-Sieles bleibt unverändert. Durch die geänderte Trassenführung des Vogelhüttendeiches im weiteren Verlauf ergibt sich keine zusätzliche Betroffenheit der HSE.

In der Rubbertstraße sind die Sielschächte des SW-Sieles DN 250 ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.

Nachrichtlich:

Im Vogelhüttendeich wird zwischen der Georg-Wilhelm-Straße und der Wilhelmsburger Reichsstraße zwischen Nov. 2013 und Dez. 2014 die Erneuerung vorhandener Sielanlagen geplant.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

2) Regenrückhaltebecken als Bodenfilter

Da es sich um eine Straßenentwässerungsanlage mit Vorflut in ein Gewässer handelt, ergibt sich keine Betroffenheit der HSE.

3) Rotenhäuser Straße

Da es sich um eine Straßenentwässerungsanlage mit Vorflut in ein Gewässer handelt, ergibt sich keine Betroffenheit der HSE für Bau, Betrieb und Unterhaltung der Anlage.

Die Herstellung der Anlage und der geplanten Straßenentwässerungsanlage zum Jaffe-Davids-Kanal erfolgt in unmittelbarer Nähe zu den vorhandenen Sielanlagen. Die vorhandenen Sielanlagen sind im Lageplan 07 4 PÄ nicht dargestellt. Es hat daher rechtzeitig vor Bauausführung noch eine Trassenabstimmung zu erfolgen.

Im Kreuzungsbereich Dratelnstr./ Rotenhäuser ist die Anbindung von Sinkkästen (Straßenabläufen) an das vorhandene R-Siel geplant. Im unmittelbaren Bereich der geplanten Straßenentwässerungsleitung, sollten diese auch hier angeschlossen werden (und nicht am R-Siel).S

Die Sielschächte der vorhandenen Schmutz- und Regenwassersiele sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.

S. Punkt 2 der Stellungnahme vom 24.03.2011.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den nachfolgenden Planungs- und Ausführungsphasen berücksichtigt.

4) Beleuchtung Bauwerk Ernst-August-Kanal

Keine Betroffenheit der HSE

5) Änderung Bauwerke 01 und 02 Wilhelmsburger Wettern

Öffentliche Abwasseranlagen sind in diesem Bereich nicht betroffen.

6) Ergänzung Entwässerungsanschluss Kornweide

Die Entwässerung der neu trassierten Kornweide bzw. der Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd erfolgt über Verteilergräben und bestehende Gräben, insofern auch hier keine Betroffenheit der Hamb. Stadtentwässerung.

In den weiteren Änderungspunkten 7- 13 ergibt sich keine zusätzliche Betroffenheit der Hamburger Stadtentwässerung.

4.14.2.13 Hamburger Verkehrsverbund

Mit dem oben genannten Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße), die Anpassung von Eisenbahnbetriebsanlagen und die Errichtung von Lärmschutzanlagen in Wilhelmsburg sind wir einverstanden.

Bei der weiteren Planabstimmung bitten wir, die Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens beantwortet und deren Hinweise ggf. berücksichtigt.

4.14.2.14 Unternehmensverband Hamburger Hafen

Im Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (UVHH) sind mehr als 100 Hamburger Hafenumschlagsunternehmen zusammengeschlossen sowie die Unternehmen, die hierzu vor- und nachgelagerte Tätigkeiten ausüben. Der UVHH setzt sich dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens zu stärken und seine Standortbedingungen zu sichern. Im Hinblick auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wirkt der UVHH darauf hin, dass die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen des Hamburger Hafens so ausgebaut werden, dass sie den Erfordernissen gerecht werden, die sich aus dem internationalen Wettbewerb ergeben.

Gemäß § 17 a FStrG, § 18 a AEG, § 73 Absatz 4 HmbVwVfG gibt der Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. die nachstehende Stellungnahme zum o.g. Planfeststellungsverfahren ab:

In Anbetracht des wieder steigenden Seegüterumschlages im Hamburger Hafen wird auch die ins Hinterland zu transportierende Gütermenge deutlich zunehmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geht davon aus, dass im Güterverkehr das Transportaufkommen bis 2025 um 48 Prozent steigt. Differenziert nach Verkehrsträgern

wächst das Aufkommen im Straßengüterfernverkehr um 55 Prozent und die Verkehrsleistung sogar um 84 Prozent.

Auch für den Verkehrsträger Schiene wird im Prognosezeitraum bis 2025 eine erhebliche Steigerung der Verkehrsleistung um insgesamt 65 Prozent prognostiziert. Im Seehafenhinterlandverkehr wächst das Aufkommen um 131 Prozent. Dabei profitieren alle Verkehrsträger vom dynamischen Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs (Quelle: BMVBS, Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfsplane für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen, November 2010). Vor diesem Hintergrund muss dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Hamburg und der Metropolregion eine hohe Priorität eingeräumt werden.

Eine Aufrechterhaltung von drei leistungsfähigen Verkehrsachsen, die A 1, A 7 und die B 4/75 in Nord-Süd-Richtung wird von der Hamburger Hafenwirtschaft als dringend erforderlich und unentbehrlich angesehen. Wie dargelegt wird der Seehafenhinterlandverkehr in Deutschland bis 2025 überproportional zunehmen. Davon wird in erster Linie der Hamburger Hafen als größter deutscher Seehafen profitieren. Allerdings ist der wirtschaftliche Erfolg des Hamburger Hafens in erster Linie von einer leistungsfähigen Infrastruktur abhängig. Daher muss ein reibungsloser Zu- und Abfluss des Hafenverkehrs gewährleistet werden. Wir appellieren an die Vorhabensträger, dass jegliche Baumaßnahmen, Verkehrseinschränkungen und Umleitungen vor, während und nach der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße hinsichtlich ihrer Auswirkungen dahingehend zu überprüfen sind, ob die Erreichbarkeit unserer Mitgliedsunternehmen im Hamburger Hafen uneingeschränkt möglich ist und zusätzliche Lkw-Umfuhren bzw. längere Transportwege vermieden werden. Andernfalls bedeutet dies einen erheblichen Eingriff in das operative Geschäft der betroffenen Hafenunternehmen mit entsprechenden wirtschaftlichen Folgen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Dadurch, dass die Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht im Bestand, sondern in einem neuen Korridor angrenzend an die Bahnanlagen gebaut wird, ist die uneingeschränkte Erreichbarkeit des Hamburger Hafens prinzipiell möglich.

Einschränkungen sind lediglich für die Herstellung der Anschlussbereiche der neuen Straße an den Bestand nicht vermeidbar.

Die Festlegung der notwendigen Maßnahmen und Zeiten ist abhängig vom detaillierten Bauablauf der Bauausführung. Alle erforderlichen Umleitungen werden dann rechtzeitig von der zuständigen Behörde festgelegt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Nach Fertigstellung des Vorhabens werden sich teils auch nachteilige Verkehrsbeziehungen im Wesentlichen durch die geänderte Lage der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße ergeben. Das wird aber durch die übrigen Vorteile des Vorhabens aufgewogen. Insoweit wird auf die Alternativenprüfung, Ziffer 4.5 ,S. 54 dieses Beschlusses verwiesen.

Den Planungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die aktuelle Planungsvariante einen Anschluss der B 4/75 bzw. A 253 an eine zukünftige Hafenquerspange (HQS) in HH-Wilhelmsburg-Süd berücksichtigt. Hier muss darauf geachtet werden, dass dieser Anschluss zur Hafenquerspange in beide Verkehrsrichtungen schwergut- und großraumtauglich ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hafenquerspange ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Sie ist jedoch durch den BMVBS linienbestimmt und wurde vorsorglich geometrisch bei der Planung der AS HH Wilhelmsburg- Süd berücksichtigt. Die Planung erfüllt dabei die Kriterien der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA, 2008). Die Grundlage für die Abmessungen der Querschnitte ergibt sich hierbei aus den maximal zulässigen Anforderungen der StVZO.

Der Hamburger Hafen wird aufgrund seines überdurchschnittlichen Bahn-Anteils im Seehafenhinterlandverkehr als „Eisenbahn-Hub" bezeichnet. Dies ist ein besonderes Qualitätsmerkmal des Hafens. In den vergangenen Jahren sind hohe Investitionen in das sanierungsbedürftige Hafenbahnnetz getätigt worden. Der Erfolg unterstreicht die Notwendigkeit. Im letzten Jahr verzeichnete die Hafenbahn mit einem Wachstum von rund 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr das bisher beste Ergebnis ihrer 145-jahrigen Geschichte. Den vorliegenden Prognosen und Studien zufolge wird auch in Zukunft die Schienenanbindung des Hafens weitere Zuwachsraten hervorbringen und sich zu einem klaren Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Häfen herauskristallisieren. Dafür sind weitere Investitionen und ein bedarfsorientierter Ausbau der Schieneninfrastruktur dringend erforderlich. In diesem Zusammenhang haben wir erfreut zur Kenntnis genommen, dass im Zuge der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ein verbesserter Anschluss der Hamburger Hafenbahn an das DB-Netz vorgesehen ist. Der mit DB-Netz und HPA abgestimmte zweigleisige Ausbau der Strecke 1254 in Richtung Norden als auch Süden ist aus Sicht der Hafenwirtschaft absolut sinnvoll und notwendig.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der zweigleisige Ausbau der Strecke 1254 ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

In den Planungsunterlagen wird erläutert, dass „erst die Verlegung der B 4/75 die Entwicklung des Gartenschaugeländes (igs) zu einem verkehrsberuhigten Naherholungspark nachhaltig sicher stellt." In Anbetracht der langwierigen Genehmigungsverfahren großer Infrastrukturprojekte ist es fraglich, ob bis zum Zeitpunkt der igs im Jahr 2013 die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße realisiert ist. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es für die Abwicklung des Hafenhinterlandverkehrs unabdingbar ist, dass die Sperrung und der anschließende Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße erst nach Fertigstellung der neuen Trasse erfolgt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der geplante Bauablauf sieht den Rückbau der alten Wilhelmsburger Reichsstraße erst nach Fertigstellung der neuen Trasse vor.

Darüber hinaus konnten wir den Planungsunterlagen keine Angaben zur Höhe der Kosten sowie deren Finanzierung entnehmen. Da es sich bei der Wilhelmsburger Reichsstraße B 4/75 um eine Bundesstraße handelt, sollte der Großteil der Kosten auch vom Bund getragen werden. Dies bezieht sich ebenfalls auf die Anpassung der Bahnanlagen. Hier sind die Zuständigkeiten - rechtlich als auch fiskalisch - durch die Eigentumsgrenze zwischen DB Netz und HPA klar geregelt. Grundsätzlich sollte die Finanzierung dieser Baumaßnahme nicht zu Lasten anderer Infrastrukturprojekte in Hamburg gehen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Kostenträger für die B 4/75 ist die Bundesrepublik Deutschland.

Die Deutsche Bahn AG und die Stadt Hamburg einschließlich HPA sind nur in geringem Umfang bei Maßnahmen, die zu einer zusätzlichen Verbesserung der Infrastruktur in Hamburg führen, anteilig an den Kosten beteiligt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Entscheidung über die Kostentragung. Dies ist auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Wir möchten Sie bitten, diese Anmerkungen im weiteren Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der B 4/75 (Wilhelmsburger Reichsstraße), die Anpassung von Eisenbahnbetriebsanlagen und die Errichtung von Lärmschutzanlagen in Wilhelmsburg zu berücksichtigen.

4.14.2.15 Landesbetrieb Verkehr

Auf den betroffenen Stücken finden Großraum- und Schwertransporte statt. Ich bitte dies zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die RAA gilt für Autobahnen und damit auch bis in die Anschlussrampen an die Kornweide. Für die Kornweide selber gelten die Vorschriften der anzuwendenden Richtlinien RASt / PLAST Hmb. Diese Richtlinien wurden der Planung zugrundegelegt.

Die Fahrbahnen sind damit so dimensioniert, das sie sowohl vom Aufbau als auch von der geometrischen Ausbildung (Berücksichtigung Schleppkurven) für STVO-zugelassene Fahrzeuge ausreichen.

Sonderverkehre sind prinzipiell im Einzelfall aufgrund der individuellen Abmessungen und Lastverteilung der Fahrzeuge wie bisher in Abstimmung mit den zuständigen Behörden mit ihrem Streckenprofil genehmigen zu lassen.

Bei der neuen Kornweidenbrücke wird eine Bemessung nach dem DIN - Fachbericht 101 angesetzt. In dem Fachbericht sind verschiedene Lastfälle betrachtet, die eine Befahrbarkeit im Allgemeinen für straßenverkehrszugelassene Fahrzeuge gewährleisten.

Ein Lastfall für Schwerlastfahrzeuge ist jedoch im Fachbericht nicht enthalten. Zur Berücksichtigung derartiger Fahrzeuge ist eine detaillierte Lastverteilung bei der Bemessung der Brücke zugrunde zu legen.

Eine entsprechende Vorlage des Bemessungsfahrzeuges für die vorgesehenen Schwertransporte kann in den weiteren Planungsschritten auf Anforderung der Stadt Hamburg berücksichtigt werden. Bei der Bauausführung ist dann mit Mehrkosten infolge der verstärkten Konstruktion zu rechnen.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde haben die Vorhabenträger weiterhin erläutert:

Die neuen Bauwerke werden nach Eurocode EC 1, Teil 2 bemessen. Darin sind die Verkehrslasten für Brücken definiert. Den Begriff Brückenklasse gibt es nicht mehr. Die Bemessung nach EC ist ab 01.05.2013 mit ARS 22/2012 verbindlich vorge-

schrieben und wird mit Ansatz von höheren Verkehrslasten der zukünftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens gerecht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Auslegung der Kornweidenbrücke auf Schwerlastverkehr könnte zu Lasten der Vorhabensträger angeordnet werden, wenn das kreuzungsrechtlich geboten wäre oder aber eine notwendige Folgemaßnahme darstellen würde. Beides ist nicht der Fall. Der Baulastträger der Kornweidenbrücke hat kein entsprechendes kreuzungsrechtliches Verlangen ausgesprochen, und die Brücke war auch nicht mit der geforderten Bemessung für Schwerlastverkehre wieder herzustellen, weil sie diese Bemessung zuvor nicht hatte. Die Bemessung der Brücke auf solche Schwerlastverkehre ist zulässig und kann auch auf der Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses vorgenommen werden. Angeordnet wird dies aber nicht, weil dazu die Ermächtigungsgrundlage fehlt.

Sollten während der Baumaßnahme Einschränkungen eingerichtet werden, dann bitten wir darum uns diese rechtzeitig mitzuteilen, damit der Landesbetrieb (LBV) darauf rechtzeitig reagieren kann.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden beachtet. Dem LBV werden Einschränkungen während der Baumaßnahme rechtzeitig mitgeteilt.

4.14.2.16 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, WVI/IH32

Nachfolgend wird zum Planfeststellungsverfahren fristgemäß Stellung genommen, die BWA bittet um Berücksichtigung folgender Aspekte:

Durchgängige Erreichbarkeit der Wirtschaftsbetriebe auch während der Bauphasen:

Es sollte durch eine enge Abstimmung zwischen der Bauleitung und den betroffenen wirtschaftsverkehrsabhängigen Unternehmen sichergestellt werden, das baustellenbedingte Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr soweit wie möglich reduziert werden, die Erreichbarkeit der betroffenen Unternehmen muss zu jedem Zeitpunkt für jede übliche Gewichtsklasse möglich sein.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Befürchtungen sind unbegründet.

Während des Bauzustands sind keine daraus resultierenden zusätzlichen Verkehrsbehinderungen im untergeordneten Netz zu erwarten, da die bestehende Trasse während der gesamten Bauzeit erhalten bleibt. Somit ist auch die Befürchtung eines teilweisen Zusammenbruchs des Verkehrs im untergeordneten Netz unbegründet. Sollten kurzzeitige Sperrungen der bestehenden Reichsstraße erforderlich sein, sind durch geeignetes Baustellenmanagement (z.B. hinsichtlich Zeitplanung und verkehrslenkende Maßnahmen) die negativen Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz (insbesondere das Wohnstraßennetz) zu minimieren.

Das Gleiche gilt auch für die Bauverkehre. Hier wird durch das Baustellenmanagement dafür gesorgt, dass die öffentlichen Straßen möglichst gering belastet werden. Der Rettungsdienst wird nicht behindert. Während der Bauzeit sind die Regularien

der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - AVV Baulärm zu berücksichtigen.

Im Übrigen werden Regelungen und Beschränkungen des Verkehrs von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde festgelegt und sind nicht Gegenstand des Verfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Belastbarkeit der neuen Kornweidenbrücke auf Niveau einer Autobahnbrücke:

Als Zubringer für das westlich gelegene Industriegebiet soll die Kornweide nach derzeitiger Planung lediglich in die Kategoriengruppe 1-15 IV -angebaute Hauptverkehrsstraße nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße (RASt) eingruppiert werden. Es ist unumgänglich, für die Überführung der Kornweide die RAA anzuwenden, um so eine Befahrbarkeit der neuen Brücke für Schwerlastverkehre zu ermöglichen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die RAA gilt für Autobahnen und damit auch bis in die Anschlussrampen an die Kornweide. Für die Kornweide selber gelten die Vorschriften der anzuwendenden Richtlinien RASt / PLAST Hmb. Diese Richtlinien wurden der Planung zugrundegelegt.

Die Fahrbahnen sind damit so dimensioniert, das sie sowohl vom Aufbau als auch von der geometrischen Ausbildung (Berücksichtigung Schleppkurven) für STVO-zugelassene Fahrzeuge ausreichen.

Sonderverkehre sind prinzipiell im Einzelfall aufgrund der individuellen Abmessungen und Lastverteilung der Fahrzeuge wie bisher in Abstimmung mit den zuständigen Behörden mit ihrem Streckenprofil genehmigen zu lassen.

Bei der neuen Kornweidenbrücke wird eine Bemessung nach dem DIN - Fachbericht 101 angesetzt. In dem Fachbericht sind verschiedene Lastfälle betrachtet, die eine Befahrbarkeit im Allgemeinen für straßenverkehrszugelassene Fahrzeuge gewährleisten.
Ein Lastfall für Schwerlastfahrzeuge ist jedoch im Fachbericht nicht enthalten. Zur Berücksichtigung derartiger Fahrzeuge ist eine detaillierte Lastverteilung bei der Bemessung der Brücke zugrunde zu legen.

Eine entsprechende Vorlage des Bemessungsfahrzeuges für die vorgesehenen Schwertransporte kann in den weiteren Planungsschritten auf Anforderung der Stadt Hamburg berücksichtigt werden. Bei der Bauausführung ist dann mit Mehrkosten infolge der verstärkten Konstruktion zu rechnen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Auslegung der Kornweidenbrücke auf Schwerlastverkehr könnte zu Lasten der Vorhabensträger angeordnet werden, wenn das kreuzungsrechtlich geboten wäre oder aber eine notwendige Folgemaßnahme darstellen würde. Beides ist nicht der Fall. Der Baulastträger der Kornweidenbrücke hat kein entsprechendes kreuzungsrechtliches Verlangen ausgesprochen, und die Brücke war auch nicht mit der geforderten Bemessung für Schwerlastverkehre wieder herzustellen, weil sie diese Bemessung zuvor nicht hatte. Die Bemessung der Brü-

cke auf solche Schwerlastverkehre ist zulässig und kann auch auf der Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses vorgenommen werden. Angeordnet wird dies aber nicht, weil dazu die Ermächtigungsgrundlage fehlt.

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

Absenkung der B 4/75 im Bereich der Kornweidenbrücke zur Vermeidung einer zu hohen Steigung:

Die Gradiente der Kornweide soll infolge der Neutrassierung der B 4/75 im Planungsbereich um bis zu 1,50 m erhöht werden. Aus Sicht des Güterverkehrs ist eine geringere Steigung notwendig, um auch langfristig den Verkehrsfluss insbesondere von Schwergut- und Projektladung im betroffenen Gebiet sicherzustellen. Daher wird eine sachgerechte Prüfung dieses Aspektes angeregt mit dem Ziel, eine Lösung zu entwickeln, die den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs besser entspricht.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Aus der Gradientenanhebung ergibt sich eine maximale Steigung von 3,4 % in der Kornweide. Dieser Wert liegt deutlich unter dem gemäß Richtlinie geforderten Grenzwert von 8,0 %.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Aus den von den Vorhabensträgern genannten Gründen ist die Gradiente nicht zu beanstanden.

4.14.2.17 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Gemäß Erläuterungsbericht 2.2, S.16, letzter Absatz, wird „der Abbruch und Neubau von fünf Straßenbrücken und einer Fußgängerbrücke erforderlich". Es ist nicht ersichtlich, welche Bauwerke in dieser Aufzählung enthalten sind.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Text im Erläuterungsbericht weist darauf hin, dass bei einem bedarfsgerechtem Ausbau -bzw. dann erforderlichem Neubau- in der Bestandstrasse auch ein Neubau sämtlicher Bauwerke notwendig wird.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die vom LSBG benannte Passage des Erläuterungsberichts beschreibt nicht das planfestzustellende Vorhaben, sondern den Zustand der vorhandenen Trasse, bei deren Instandsetzung „der Abbruch und Neubau von fünf Straßenbrücken und einer Fußgängerbrücke erforderlich" würde. Deshalb kommt es nicht darauf an, welche Brücken hier konkret gemeint waren.

Gemäß Erläuterungsbericht 4.3.1 ist bei der neuen Überführung der Straße Kornweide die heutige Hilfsbrücke über die alte Wilhelmsburger Reichsstraße zu beachten. Es gibt keinen Hinweis auf den Bauablauf, die weitere erforderliche Standzeit der Hilfsbrücke und die Kostentragung für den Rückbau der Hilfsbrücke.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Zur Bestimmung der Machbarkeit und der Kosten ist ein möglicher Bauablauf überschläglich in der Planung berücksichtigt worden. Ein detaillierter Ablauf ist in den weiteren Planungsschritten festzulegen.

Die erforderliche Standzeit der derzeitigen Hilfsbrücke hängt vom weiteren Projektablauf ab. Nach heutigem Stand ist davon auszugehen, dass die Hilfsbrücke bis zum Jahr 2014 benötigt wird.

Die Kosten für den Rückbau der bestehenden Hilfsbrücke werden vom Vorhabensträger übernommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Entscheidung über die Kosten oder den Bauablauf.

Gemäß Unterlage 3.1 wird die vorhandene Brücke über den Ernst-August-Kanal zurückgebaut. Hierzu gibt es im Erläuterungsbericht und im Bauwerksverzeichnis keine Angaben.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In ihrer Bilanzierung berücksichtigt die Landschaftspflegerische Begleitplanung den Rückbau der bestehenden Straßenbrücke über den Ernst-August-Kanal.

Der Rückbau selber ist durch die Stadt Hamburg durchzuführen, nicht Gegenstand des Verfahrens und daher nicht im Bauwerksverzeichnis aufgeführt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Zuge des Planänderungsverfahrens haben die Vorhabensträger klargestellt, dass der Abbruch der Brücke über den Ernst-August-Kanal nicht beantragt ist. Die Planfeststellungsbehörde ordnet einen solchen Abbruch auch nicht an. Auf Ziffer 4.14.1.6.2, S. 259 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Gemäß Unterlage 7, Blatt 1, wird die vorh. Brücke Kornweide zurückgebaut und durch einen Erdwall ersetzt. Hierzu gibt es im Erläuterungsbericht und im Bauwerksverzeichnis (10.3) keine Angaben. Hinweis: Von der Brücke Kornweide ist vom LSBG bislang nur der Überbau zurückgebaut worden. Die Widerlager und Zwischenstützen stehen noch!

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es ist richtig, dass im Kreuzungsbereich der bestehenden Bundesstraße mit der Kornweide die Straße zukünftig in Dammlage verlaufen wird. An dieser Stelle müssen selbstverständlich die Bundesstraße sowie noch vorhandene Bauwerksreste -soweit notwendig- zurückgebaut werden.

Das Bauwerksverzeichnis wird entsprechend ergänzt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Konflikte sind hier nicht ersichtlich, so dass auch keine Entscheidung zu treffen ist.

4.14.2.18 Landwirtschaftskammer Hamburg

Die Stellungnahme bezieht sich auf die Biotopentwicklung „Kornweide“ und die Biotopentwicklung „Stübenhofer Weg“; hier soll eine vorhandene „intensive“ Grünlandnutzung zugunsten von Röhricht bzw. Grünlandbrachen entwickelt werden.

Die Fläche „Kornweide“ (Flurstücke 4476, 4649, 5586) wird schon länger von Herrn R. extensiv (von einer „intensiven“ Bewirtschaftung, wie auf S. 130 genannt, kann hier nicht die Rede sein) bewirtschaftet. Er nutzt diese Flächen auch im Winter als Weiden für seine Mutterkuhherde. Diese Weiden liegen in unmittelbarer Nähe zum Wohnhaus, von wo aus die Tiere im Winter ständig unter Kontrolle sein können, auch gibt es dort einen Unterstand. Um

dem Tierschutz Rechnung zu tragen, ist es für die Tiere nicht hinnehmbar, dass sie in den Wintermonaten in möglicherweise vernässten Weiden stehen, die durch eine eingeschränkte Entwässerung (S. 130) hervorgerufen werden. Initialpflanzungen wie Röhricht und Hochstaudenfluren engen die Weidefläche zusätzlich ein. Die besagten Flächen bilden die Existenzgrundlage des Betriebes R. und können auch deshalb nicht zu Ausgleichsmaßnahmen in geplantem Umfang herangezogen werden. Hiermit weise ich auch auf die Stellungnahme von Herrn R. vom 4. April 2011 hin.

Die Flächen östlich und westlich des "Stübenhofer Weges" werden von Herrn B. seit jeher extensiv als Mähweide für Pferde bewirtschaftet (auch hier kann von intensiver Bewirtschaftung nicht die Rede sein).

Die Landwirtschaftskammer lehnt diese Form des Ausgleichs auf den besagten Flächen ab und unterstützt eine einvernehmliche Lösung mit den Bewirtschaftern.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden dankend zur Kenntnis genommen. Um die Interessen der Bewirtschafter zu berücksichtigen wird das Maßnahmenkonzept im Bereich Kornweide verändert. Mit der BSU/NR wurde für die Flächen Herrn R.s ein verändertes Maßnahmenkonzept abgestimmt, dass sowohl die Bewirtschaftungsinteressen als auch die funktionalen Anforderungen als Kompensationsfläche berücksichtigt. Die BSU hat die Inhalte weiter mit dem Bewirtschafter abgestimmt, so dass nun ein tragfähiges Konzept besteht. Als Folge daraus muss ein Teil der erforderlichen Kompensationsleistung auf zusätzlichen Flächen nachgewiesen werden. Dies erfolgt auf Flächen östlich der A 1, für die die Verfügbarkeit und die naturschutzfachliche Zielkonzeption bereits seitens der BSU geklärt wurde.

Auf die Kompensationsfläche westlich des Stübenhofer Weges wird verzichtet. Stattdessen wird auch der dort vorgesehene Kompensationsumfang auf den Flächen östlich der A1 nachgewiesen.

Der LBP einschließlich Maßnahmenplänen und Maßnahmenkartei wird hierzu überarbeitet und durch zusätzliche Maßnahmenpläne und Maßnahmenblätter ergänzt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf die Ausführungen zu den Einwendungen der Pächter unter Ziffer 4.14.1.4.12, S. 254 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.14.2.19 Handelskammer

Die vorgelegten Planungsunterlagen stellen den geplanten Rückbau der vorhandenen Bundestraße B 4/75 zwischen den Anschlussstellen HH-Wilhelmsburg-Süd und HH-Georgswerder sowie deren Verlegung an die östlich gelegenen Bahnanlagen dar. Neben dem vierstreifig geplanten Neubau der Bundesstraße und dem Umbau der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd sind hierzu die entsprechenden Anpassungen der Eisenbahnbetriebsanlagen sowie die Herstellung umfangreicher Lärmschutzanlagen vorgesehen. Weiterhin ist eine Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte an die Rotenhäuser Straße geplant.

Die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Hamburger Hafens und der Metropolregion Hamburg sind entscheidend von unmittelbaren und störungsfreien Zugängen der Unternehmen zur regionalen und überregionalen Straßeninfrastruktur abhängig. Dies erfordert

neben einer zügigen Planung, Genehmigung und Realisierung der Hafenquerspange in der nun vorgesehenen Südtrassierung auch eine anforderungsgerechte Ertüchtigung der Hauptthafenroute (Köhlbrandbrücke – Rossdamm – Veddeler Damm) sowie eine Grundinstandsetzung und einen Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße.

Wir begrüßen die geplante Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an den Gleiskörper der Deutschen Bahn ausdrücklich, zumal mit dem Neubau mit einer Regelbreite der Fahrbahn von insgesamt 28 m auch der Verkehrssicherheit nunmehr ausreichend Rechnung getragen wird. Durch die Bündelung der Straßen- und Schienenverkehre entstehen darüber hinaus neue Entwicklungsmöglichkeiten in der Wilhelmsburger Mitte, so dass wir dieses Projekt auch unter stadtentwicklungspolitischen Perspektiven nachhaltig begrüßen. Gleiches gilt für die vorgesehene Reduzierung der Lärmbelastung durch die Installierung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der neuen Trasse unter Einbeziehung der Gleise der Deutschen Bahn.

Aus Sicht unserer Handelskammer ist ein Anschluss der Wilhelmsburger Reichsstraße in neuer Lage an die geplante Hafenquerspange am Knotenpunkt Kornweide unverzichtbar, um eine zuverlässige Erreichbarkeit der Unternehmen im südlichen Hafengebiet zu gewährleisten. Die neue Anschlussstelle sollte ferner so geplant werden, dass die Option einer Führung der Verkehre von der Hafenquerspange (A26) über die Wilhelmsburger Reichsstraße auch Richtung Norden ermöglicht wird. Für die Schwergut- und großvolumigen Transporte ist bereits heute die Befahrbarkeit der Kornweidenbrücke von großer Bedeutung; diese ist derzeit durch eine Behelfsbrücke ersetzt, die nicht für solche Transporte zugelassen ist. In der Folge werden Ausweichrouten durch das Wilhelmsburger Wohngebiet befahren. Die im Zuge der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße neu zu bauende Kornweidenbrücke sollte daher in ihrer Belastbarkeit, Durchfahrtshöhe sowie den Kurvenradien der Anschlussstellen für schwergut- und großvolumentaugliche Verkehre ausgelegt werden. Während der Bauzeit muss ferner sichergestellt werden, dass die Betriebe im südlichen Hafengebiet auch für diese Art von Transporten in wirtschaftlich verträglicher Weise erreichbar bleiben.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der BMVBS hat die Linie der A26 Hafenquerspange (HQS) bestimmt. Die HQS soll die Wilhelmsburger Reichsstraße im Bereich der AS HH- Wilhelmsburg Süd kreuzen. Die Baurechtsschaffung für die Realisierung der HQS bleibt einem separaten Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Die Ausbildung der zukünftigen Anbindung der HQS an die Wilhelmsburger Reichsstraße ist vorsorglich im Lage- und Höhenplan der vorliegenden Planung der WBR berücksichtigt.

Eine Verbindung der HQS zum nachgeordneten Netz ist nicht vorgesehen. Die vorhandenen Anschlussrampen (halbes symmetrisches Kleeblatt) zum Anschluss der Kornweide an die A 253 bzw. der verlegten B 4/75 bleiben bestehen. Die Verbindung zwischen der HQS West und der verlegten B 4/75 Nord ist zur Sicherstellung von gewünschten Entlastungseffekten auf das gesamte Stadtgebiet Wilhelmsburg und zur Vermeidung weiterer Verkehrszunahmen auf der vorhandenen A 252 Nord nicht vorgesehen In Anbetracht des unmittelbar im Anschluss folgenden AD/AS HH-Stillhorn (unter 2 km, mit Abdeckung aller Relationen der Autobahnen und im nachgeordneten Netz) würden sich bei einem Vollanschluss erhebliche Unterschiede in der Verkehrsnachfrage der Rampen ergeben. Die Relation Süd-Ost ist ohnehin untergeordnet. Die

Kosten-/Nutzenbetrachtung eines Vollanschlusses im Rahmen der Projektstudie zur HQS führte im Ergebnis zu der hier nachrichtlich dargestellten Lösung.

Die RAA gilt für Autobahnen und damit auch bis in die Anschlussrampen an die Kornweide. Für die Kornweide selber gelten die Vorschriften der anzuwendenden Richtlinien RASt / PLAST Hmb.

Im Regelfall sind die Fahrbahnen so dimensioniert, das sie sowohl vom Aufbau als auch von der geometrischen Ausbildung (Berücksichtigung Schleppkurven) für STVO-zugelassene Fahrzeuge ausreichen.

Bei der neuen Brücke wird eine Bemessung nach dem DIN - Fachbericht 101 angesetzt, d.h. eine Befahrbarkeit ist im Allgemeinen für straßenverkehrszugelassene Fahrzeuge gewährleistet. Im Besonderen gilt allerdings auch, dass die neue Kornweidenbrücke für Schwertransporte nicht bemessen wird. Hier ist Hamburg aufgefordert entsprechende Anforderungen zu stellen. Im Gegensatz zu den für die damalige Bestandsbrücke gültigen Bemessungsansätzen geht der Fachbericht 101 von höheren Lastannahmen bei der Bemessung der Brücke aus.

Während der Bauzeit der neuen Brücke wird der Verkehr wie im Bestand geführt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Fahrbeziehungen einer künftigen A26 sind nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Die Auslegung der Kornweidenbrücke auf Schwerlastverkehr könnte zu Lasten der Vorhabensträger angeordnet werden, wenn das kreuzungsrechtlich geboten wäre oder aber eine notwendige Folgemaßnahme darstellen würde. Beides ist nicht der Fall. Der Baulastträger der Kornweidenbrücke hat kein entsprechendes kreuzungsrechtliches Verlangen ausgesprochen, und die Brücke war auch nicht mit der geforderten Bemessung für Schwerlastverkehre wieder herzustellen, weil sie diese Bemessung zuvor nicht hatte. Die Bemessung der Brücke auf solche Schwerlastverkehre ist zulässig und kann auch auf der Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses vorgenommen werden. Angeordnet wird dies aber nicht, weil dazu die Ermächtigungsgrundlage fehlt.

Darüber hinaus plädieren wir für eine Verlagerung der geplanten Abfahrt Wilhelmsburger Mitte/Rotenhäuser Straße an die Neuenfelder Straße und somit die Beibehaltung der bisherigen Verknüpfung mit dem Wilhelmsburger Netz. Eine Abfahrt in diesem Bereich könnte trotz der beengten räumlichen Verhältnisse über Rampen hergestellt werden; wir bitten deshalb nochmals um eingehende Prüfung auf der Basis folgender Argumente:

• Die geplante Anschlussstelle Rotenhäuser Straße hätte zur Folge, dass u.a. der gesamte Anlieferverkehr für die Neue Mitte Wilhelmsburg durch die zweispurige Dratelnstraße geführt würde und somit hier mit deutlich erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen wäre. Das Einkaufszentrum Wilhelmsburg ist ein Einzelhandelsstandort, der eine zentrale Rolle bei der Stabilisierung und Aufwertung des Wilhelmsburger Zentrums darstellt. Auch die Thielenbrücke sowie die umgebenden Straßen sind nicht für umfangreiche Durchgangsverkehre ausgelegt. Um die Erreichbarkeit des EKZ zu sichern und Durchgangsverkehre in Wohngebieten zu vermeiden, hält die Wirtschaft auf der Elbinsel eine Beibehaltung der Anschlussstelle auf Höhe der Neuenfelder Straße für erforderlich.

• Eine Verlagerung würde den direkten Anschluss an einen bereits vorhandenen „Park and Ride" Parkplatz gewährleisten. Dies wäre ein wichtiger verkehrspolitischer Beitrag zur Stärkung des ÖPNV und zur Reduzierung motorisierter Individualverkehre.

• Die Neuenfelder Straße hat in Wilhelmsburg eine Hauptverkehrsachsenfunktion. Ein Anschluss an diese Straße würde deren bereits vorhandene Kapazitäten sinnvoll ausnutzen und bündeln sowie Umgehungsverkehre in den Wohngebieten vermeiden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Beibehaltung der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte an der Neuenfelder Straße bei verlegter Reichsstraße ist aufgrund räumlicher Restriktionen nicht möglich und widerspricht dem von Hamburg verabschiedeten städtebaulichen Konzept für die Neue Mitte Wilhelmsburg. Der Entscheidung zum Bebauungsplan und der damit verbundenen Verlegung der Anschlussstelle lag eine intensive Abwägung aller betroffenen Belange zu Grunde.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es trifft zu, dass der Anschluss der Bundesstraße an eine Hauptverkehrsstraße besser wäre als der Anschluss an die Rotenhäuser Straße. Dieser Nachteil führt aber nicht dazu, dass die Planfeststellungsbehörde von der Planfeststellung absieht oder insoweit weitere Auflagen oder Anordnungen zur Minderung dieses Nachteils erteilt. Auf die Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.3.7, S. 230 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Insgesamt sollten bei der Realisierung des Projektes und der zeitlichen Abfolge der einzelnen Maßnahmen auch stets den Belangen der Internationalen Gartenschau Rechnung getragen werden. Sofern eine Realisierung der Verlegung nicht bis zum Beginn der IGS gewährleistet ist, muss die Wilhelmsburger Reichsstraße in derzeitiger Lage in uneingeschränkter Funktion beibehalten werden.

Derzeit werden in Hamburg sogenannte Rückfallszenarien für den Fall der Nichtrealisierung der Verlegung der B 4/75 bis 2013 diskutiert. Die Szenarien gehen von der durchgängigen Befahrbarkeit der WBR in derzeitiger Lage aus, mit Einschränkungen, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, wird jedoch zu rechnen sein.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der geplante Bauablauf sieht den Rückbau der alten Wilhelmsburger Reichsstraße erst nach Fertigstellung der neuen Trasse vor.

4.14.2.20 Behörde für Inneres und Sport, VD51

Dieses Schreiben beinhaltet die Stellungnahmen der zentralen Straßenverkehrsbehörde VD 512 und der örtlichen Straßenverkehrsbehörde PK 443.

Beitrag der VD 512:

Zu den übersandten Unterlagen nimmt die VD 512 im Einvernehmen mit BIS / A 3 wie folgt Stellung:

Die im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau von Straßen erforderlichen Regelungen und Beschränkungen des Verkehrs mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen werden von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Abstimmung der

Ausführungsplanung ausschließlich auf der Grundlage der Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geprüft und gemäß § 45 StVO (zentrale Verkehrslenkungsnorm und Rechtsgrundlage) unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse und zu erwartenden verkehrlichen Rahmenbedingungen zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet.

Insofern lehnt die Straßenverkehrsbehörde konkrete Festlegungen zu solchen Regelungen und Beschränkungen bereits im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens aus grundsätzlichen Erwägungen ab.

Vor diesem Hintergrund fordern wir im Erläuterungsbericht auf Seite

- 17 den letzten Absatz
- 18 den 3. Absatz
- 34 den 3. Absatz
- 37 im 6. Absatz den letzten Satz
- 38 im 4. Absatz den ersten Satz
- 39 den 5. Absatz

mit Aussagen zu den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ersatzlos zu entfernen.

Auch die in den Plänen außerhalb der Kraftfahrstraße eingetragenen Markierungen und Fahrstreifenaufteilungen sollten aus den Unterlagen der Planfeststellung herausgenommen werden. Eine Darstellung kann in einem Funktionsplan erfolgen.

Die Fahrstreifenaufteilung und Signalisierung (Lichtzeichenanlagen) können noch nicht verbindlich beurteilt und festgelegt werden, da noch keine Unterlagen vorliegen.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten begründen sich in der Anwendung der maßgebenden Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008). Dort ist diese Geschwindigkeit in Abhängigkeit zur Entwurfsklasse der Straße und den geplanten Trassierungsparametern festgelegt.*
>
> *Da die Trassierungsparameter der B 4/75 zum Teil im Bereich der Grenzwerte für die Entwurfsklasse 3 liegen, beträgt die Geschwindigkeit in der Regel 80 km/h.*
>
> *Bei den Anschlussrampen handelt es sich gemäß RAA um empfohlene Rampengeschwindigkeiten, aus denen wiederum die Trassierung hervorgeht.*
>
> *Diese Informationen sind Grundlage für die Anordnung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und sollen nicht die Zuständigkeiten der Behörde vorwegnehmen.*
>
> *Bei der Markierung wurde im Knotenpunktsbereich die prognostizierte Verkehrsbelastung zugrunde gelegt aus welcher die erforderlichen Fahrbeziehungen sowie Stauraumlängen berechnet wurden.*
>
> *Ein Funktionsplan wird im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt und auch mit der zuständigen Behörde abgestimmt.*

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit diesem Beschluss werden keine zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder andere Verkehrsregelungen nach der StVO festgesetzt. Soweit in den Planunterlagen Verkehrsregelungen, Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen etc. enthalten sind und sofern die Planfeststellungsbehörde diese nicht in den Nebenbestimmungen oder in ihren sonstigen Entscheidungen aufgenommen hat, sind die Verkehrsregelungen lediglich nachrichtliche Darstellungen, die zeigen, dass es mindestens eine Art einer grundsätzlich funktionierenden Verkehrsregelung etc. gibt.

Beitrag des PK 443:

AS Wilhelmsburg Süd:

Die Rad- und Gehwege im Bereich der Straße Kornweide und der Kornweidenbrücke mit einer Fortführung und Anbindung zur Georg-Wilhelm-Straße sind PLAST-gerecht auszubauen. Hier soll zukünftig die Veloroute 11 verlaufen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für die bisher in der Planung berücksichtigten Radwege im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Süd sind 3,50 m breite Wege mit ungebundenem Aufbau und jeweils zwei 0,5 m breite Bankette vorgesehen worden.

Die Breitenauswahl des selbstständig geführten gemeinsamen Geh- und Radweges ergibt sich hierbei aus nutzungsabhängigen Einsatzgrenzen bei geringem Fußgängerverkehr gemäß ERA 2010.

Der geplante Weg ist für Unterhaltungsfahrzeuge befahrbar und entspricht in etwa der Breite des vorhandenen Wirtschaftsweges, der zur Zeit für die Velorouten genutzt wird.

Im Planänderungsverfahren hat die Verkehrsdirektion ergänzt:

Diese Planänderung führt zu einer direkteren, kreuzungs- und lichtzeichenfreien Wegeführung der Radfahrer im Rahmen einer Verbindungsachse Süd-Nord, die sich wesentlich verflechtungsärmer darstellt und daher ausdrücklich befürwortet wird.

Zu Änderungen in LZA-Bereichen kann die VD erst nach Vorliegen und Prüfung der Schaltunterlagen eine konkrete Aussage machen. Alle Straßenverkehrsflächen müssen ausreichend dimensioniert sein um eine PLAST-gerechte Erschließung unter den Voraussetzungen der gültigen Rechtsprechung (BauGB/ HBauO/ BauNVO/ HWG/ StVO/ VwV-StVO/ StVG/ PLAST u. a.) zu gewährleisten. Insbesondere ist eine barrierefreie Gestaltung der baulichen Umwelt zu berücksichtigen (Hamburgisches Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (HmbGGbM)).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Straßenverkehrsflächen sind gemäß PLAST dimensioniert. Die Umsetzung der barrierefreien Gestaltung wird im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit den zuständigen Behörden geplant.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit der geplanten Geh- und Radwegbreite wird die geforderte Mindestbreite von 2,50 m eingehalten. Entsprechend der beantragten Planänderung wird die Befestigung des Geh- und Radweges mit Asphalt vorgesehen. Die Ausstattung

der Geh- und Radwege (dazu zählen insbesondere die Markierungen und die Wegweisung) sind im Wege der Ausführungsplanung mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Die Wiederherstellung von Geh- und Radwegen, ggf. auch in geänderter Führung, stellt eine notwendige Folgemaßnahme an diesen Anlagen dar. Folgemaßnahmen sind nur insoweit notwendig, wie sie erforderlich sind, um die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme zu bewältigen. Sie beschränken sich regelmäßig und zulässigerweise auf die Anpassung und den Anschluss der Anlagen. Darüber hinausgehende Folgemaßnahmen müssen die Vorhabensträger schon deshalb nicht vornehmen, weil die Planfeststellungsbehörde nur das Notwendige als Folgemaßnahme mit Konzentrationswirkung regeln darf, nicht aber das Wünschenswerte. Daher ist es nicht zu beanstanden, wenn sich die Vorhabensträger im Wesentlichen auf die Herstellung gleichwertigen Ersatzes beschränkt. Im Planänderungsverfahren haben die Vorhabensträger zudem zugesagt, den Radweg im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd mit einer Befestigung in Asphaltbauweise zu versehen. Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass zu weiteren Anordnungen.

AS HH-Wilhelmsburg-Mitte (Rotenhäuser Straße):

Wir bitten um Prüfung, ob der Knoten Dratelnstraße / Rubbertstraße / Rotenhäuser Straße als Kreisverkehr ausgebaut werden kann.

Wir weisen darauf hin, dass derzeit die Hafenverkehre über den Knoten AS HH-Wilhelmsburg Mitte / Mengestr. / Neuenfelder Str. im Wesentlichen unproblematisch ins Hafengebiet geführt werden.

Aufgrund der vorliegenden Verkehrsprognose (Berechnungen von Planfällen / den daraus prognostizierten Verkehrszahlen bis zu den Jahren 2025 - 2030 / der Untersuchung des Ing.-Büros ARGUS „Verkehrsmodell Elbinsel") und eigenen Einschätzungen bewerten wir die Planung um die AS HH-Wilhelmsburg-Mitte mit den entstehenden Verkehrsbeziehungen überwiegend als nachteilig.

Dies wird wie folgt begründet:

- Die Verkehrszahlen werden insgesamt auf der Wilhelmsburger Reichsstraße von ca. 52.500 Kfz/ 24 h auf ca. bis zu 66.000 Kfz/ 24 h ansteigen.

- Außerdem wird festgestellt, dass die Containerumschläge im Hafen an den jetzigen Terminals um das Zwei- bis Dreifache ansteigen werden.

Allein diese beiden Feststellungen lassen größere Veränderungen auch im innerörtlichen Verkehr erwarten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Verkehrsbelastung aller dem Knotenpunkt zuströmenden Verkehre liegt in der Summe bei über 40.000 Kfz/d. Gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (2006) sind bei diesen Belastungen Kreisverkehre mit Lichtsignalanlage und Außendurchmesser von mindestens 60 m bis zu 80 m vorzusehen.

Die Anordnung eines Kreisverkehrs wurde geprüft. Aufgrund der bestehenden Bebauung lässt sich ein solcher Kreisverkehr jedoch nicht ohne großflächigen Rückbau der vorhandenen Gebäude anordnen. Weiterhin führen die sehr hohe Verkehrsbelastung und die ungleichmäßige Verteilung der Verkehre zu langen Wartezeiten in den Zufahrten.

Im Ergebnis wurde einer lichtsignalgeregelten Kreuzung der Vorzug gegeben.

Im Planänderungsverfahren hat die Verkehrsdirektion ausgeführt:

Zunächst könnten alle Fahrbeziehungen für die Waschstraße und der Parallelfahrbahn zugelassen werden. Die zentrale Straßenverkehrsbehörde behält sich jedoch vor, bei unklarer Verkehrs bzw. Gefährdungslage (dazu zählen auch häufige Bremsvorgänge durch Staubildung) oder bei einer Unfallhäufung das Linksein- und ausbiegen mittels Verkehrszeichen, Markierungen oder anderer Verkehrseinrichtungen zu untersagen.

Die Nutzung der Parallelfahrbahn als reine Anliegerstraße bedarf schon im Vorwege einer widmungsrechtlichen Regelung. Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht sind Gründe für eine verkehrsrechtliche Einschränkung derzeit nicht erkennbar, sie wäre somit nicht zulässig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an, auch wenn der Polizei darin Recht zu geben ist, dass die verkehrlichen Auswirkungen an der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße zu den wenigen Nachteilen des Vorhabens zu zählen sind (vgl. hierzu die Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses). Die Änderungen am Knoten Dratelnstraße / Rubbertstraße / Rotenhäuser Straße sind notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 VwVfG und müssen dementsprechend notwendige Anpassungen und Anschlüsse bewirken, aber nicht darüber hinausgehen. Weitergehende Planungen bleiben dem Stadtstraßenbaulastträger vorbehalten. Dass ein Kreisverkehr als notwendige Folgemaßnahme des Fernstraßenvorhabens geboten wäre, kann die Planfeststellungsbehörde demgegenüber nicht erkennen. Auf die Ausführungen in Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt auch die vorgesehene „Parallelfahrbahn" von der Rotenhäuser Straße zur Rubbertstraße fest. Mit der Planänderung haben die Vorhabensträger die Einrichtung dieser „Parallelfahrbahn" vorgesehen, damit insbesondere die Nutzer des Gebäudes Rotenhäuser Straße 1b eine Möglichkeit haben, das Gebäude über Stadtstraßen zu erreichen und dazu nicht über die B 75 fahren müssen. Darüber hinaus hat die Parallelfahrbahn auch für die Verkehrsanbindung der gewerblich genutzten Grundstücke des Einwenders Vorteile. Die Widmungsentscheidung für die Parallelfahrbahn obliegt der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Mitte.

Auswirkungen des Verkehrs westlich der AS Rotenhäuser Straße:

1. Dratelnstraße

Der Knoten Dratelnstraße / Rubbertstraße / Rotenhäuser Straße in Richtung Osten und Westen ist entsprechend den zu erwartenden Verkehrszahlen geplant. In diesem Zusammenhang vermissen wir eine Ertüchtigung der Dratelnstraße in Richtung Mengestraße mit

zwei ausgebauten Fahrspuren, um den Verkehrsfluss in Richtung Hafen weiterhin aufrecht zu halten.

Hierzu müsste die Rechtsabbiegebeziehung von der Dratelnstraße in die Mengestraße angepasst werden.

Die Strecke führt an den Schulen Dratelnstraße mit etwa 4.000 Schülern vorbei. Die Schüler queren in großer Anzahl in den Pausenzeiten die Dratelnstraße in Richtung der dortigen ALDI- und McDonald-Filialen.

Hier halten wir neben der schon bestehenden Querungshilfe mit einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, an geeigneter Stelle eine Fußgänger-LZA für erforderlich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Ausbau der Dratelnstraße ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist durch die zuständige Behörde festzulegen.

2. Rubbertstraße / Vogelhüttendeich / Brücke Ernst-August-Kanal

Die Rubbertstraße ist ab der Ausbaugrenze des o. g. Knotens nach hiesiger Einschätzung ebenfalls mit einer weiteren Fahrspur in Richtung Harburger Chaussee einschließlich Vogelhüttendeich und Brücke über den Ernst-August-Kanal zu ertüchtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Ausbau der Rubbertstraße in Richtung Harburger Chaussee ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der Rubbertstraße ist der zweistreifige Bestandsquerschnitt ausreichend dimensioniert.

3. Knoten Schlenzigstraße / Harburger Chaussee

Im weiteren Verlauf liegt der LZA-geregelte Knoten Schlenzigstraße/ Harburger Chaussee. Seit Jahren kommt es hier zu einer Unfallhäufung mit der Ursache Fehler beim Abbiegen aus bzw. in die Schlenzigstraße. Bei einer höheren Verkehrsbelastung ist mit einer Zunahme der Unfallzahlen zu rechnen. Deshalb sollte auch hier eine Anpassung erfolgen. Siehe auch 4.

4. Harburger Chaussee

Die Harburger Chaussee ist nach Planungszahlen und nach eigener Verkehrsbeobachtung gut ausgelastet und bedarf des vierspurigen Ausbaues, wenn vermehrte Verkehre aus den Richtungen AS HH-Georgswerder – Veddeler Straße und Schlenzigstraße auf ihr geführt werden sollen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Harburger Chaussee sowie die Schlenzigstraße liegen außerhalb des Planungsraumes und sind nicht Gegenstand des Verfahrens, jedoch Bestandteil bei den konzeptionellen Betrachtungen im derzeit von der Stadt Hamburg entwickelten Gesamtverkehrskonzept.

5. Rotenhäuser Straße

Zur Einengung der Rotenhäuser Straße in Höhe der Wilhelmsburger Reichsstraße sei zum Verständnis erwähnt, dass es politischer Wille war, den Schwerlastverkehr hier auszuschließen, um die Bewohner des Alten- und Pflegeheimes Wilhelm-Carstens-Stift und der übrigen Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen besser zu schützen.

Außerdem liegen an der Rotenhäuser Straße östlich der jetzigen B 4/75 drei Schulen. Die Rotenhäuser Straße ist also Schulanmarschweg.

Trotz übergroßer Beschilderung kam es zu Fehlfahrten der LKW mit diversen Folgesachschäden an der Einengung, die durch den Straßenbaulastträger mit hohem Kostenaufwand behoben werden mussten.

Nach Untersuchung des Verkehrsraumes durch das Ing-Büro ARGUS und auch nach eigener Prognose wird sich der Verkehr aus Richtung Norden (vom Reiherstiegviertel – Georg-Wilhelm-Straße oder Veringstraße) den kürzesten Weg über die Rotenhäuser Straße zur AS HH-Wilhelmsburg Mitte suchen.

Dies führt zu einer Erhöhung von 1.300 PKW/24 h auf bis zu ca. 2.900 PKW/ 24 h.

Aus den vorgenannten Gründen (Minderung der Sachschäden an der Einengung und Schutz der Wohnanlieger) plädieren wir für eine Abbindung der Rotenhäuser Straße in Höhe der Einengung.

Dazu bietet die bestehende Kehre westlich der Wilhelmsburger Reichsstraße durch eine einfache bauliche Veränderung schon jetzt eine verkehrssichere Variante, um die Straße für sämtliche Kfz-Verkehre zu sperren.

Analog zu dieser Situation sollte auch östlich eine Kehre geschaffen werden.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Bezüglich der Nutzung der Rotenhäuser Straße wird von der heutigen Bestandssituation ausgegangen.*
>
> *Das von der FHH derzeit entwickelte Gesamtverkehrskonzept sieht hier in einem Teilabschnitt die alleinige Nutzung durch PKW vor.*

Auswirkungen des Verkehrs östlich der AS Rotenhäuser Straße:

6. Thielenstraße mit anliegendem Wohnquartier, Einkaufszentrum und Schulprojekt

Die Verlegung der AS Wilhelmsburg Mitte zur späteren AS Rotenhäuser Straße wird dazu führen, dass der motorisierte Individualverkehr aus der Neuenfelder Straße in Richtung Thielenstraße verlagert wird. Somit sind anliegende Wohngebiete (Tempo-Zone 30 km/h) betroffen, unter anderem:

- das Bahnhofsviertel
- das Korallusviertel (300 Wohneinheiten sollen hier zusätzlich entstehen)
- Bei der Windmühle mit der schulischen Einrichtung (Bildungsprojekt „Tor zur Welt")
- in der Krieterstraße
- in der Buddestraße
- das Umfeld des Einkaufszentrums Wilhelmsburg mit diversen Quell- und Zielverkehren.

Besonders in den Wohngebieten mit verkehrsberuhigten Bereichen, zum Teil sehr engen und gewichtsbeschränkten Straßen und erhöhtem Parkdruck, wird die Verkehrszunahme zu Problemen führen.

Neben der Zunahme der Abgase und des Lärms dürfte auch die Verkehrssicherheit abnehmen.

Hier sollte ein Verkehrskonzept erarbeitet werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Durch die Verlegung der Anschlussstelle besitzt die Thielenstraße eine gesteigerte Verbindungsfunktion, woraus eine Belastungszunahme um ca. 2.000 Kfz/24h resultiert. Eine weitere Zusatzbelastung um ca. 1.500 Kfz/24h auf der Thielenstraße resultiert aus der geplanten Siedlungsentwicklung im Bahnhofsviertel (Korallusviertel, Berta-Kröger-Platz). Innerhalb der genannten Gebiete ist die Zusatzbelastung zum überwiegenden Teil auf die Siedlungsentwicklung zurückzuführen.

Ein Verkehrskonzept für den Süderelberaum ist bereits in Bearbeitung bei der FHH.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die geforderten baulichen Anpassungen von Stadtstraßen über den Knoten Dratelnstraße / Rubbertstraße / Rotenhäuser Straße hinaus könnten nur Gegenstand der Planfeststellung sein, wenn es sich dabei um eine notwendige Folgemaßnahme des Fernstraßenvorhabens handelte. Das ist aber aus den unter Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses genannten Gründen nicht der Fall. Maßnahmen an diesen Stadtstraßen oder die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für diese Stadtstraßen bleiben dem zuständigen Baulastträger bzw. der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten und können jedenfalls nicht den Vorhabensträgern auferlegt werden.

Im Hinblick auf die Zunahme von Lärm und Abgasen, die aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde durch die Verlegung der Anschlussstelle in anderen Bereichen des Stadtstraßennetzes entstehen könnten, wird auf Ziffer 4.10.1.1.1, S. 90 und Ziffer 4.10.2, S. 102 dieses Beschlusses verwiesen.

Gesonderte Betrachtungen:

7. Vogelhüttendeich (Sackgasse)

Bei der Verlegung des Vogelhüttendeiches werden bei der Linienführung der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße einige Gebäude bzw. Firmen / Betriebe weichen müssen, die bis dahin auch von LKW angefahren worden sind.

Wir können von hier nicht beurteilen, ob die geplante Sackgasse, Teil der jetzigen untermaßigen Straße, von größeren Fahrzeugen frequentiert wird. Evtl. ist eine für LKW ausreichende Wendeanlage erforderlich.

Die Planungen gehen von einer Entlastung der Wilhelmsburger Reichsstraße durch Schwerlastverkehre nach dem Bau der Hafenquerspange (A 26-Ost) aus. Diese Auffassung wird hier geteilt, wenn die HQS mit Fahrtrichtung Norden nicht an die B 4/75 angeschlossen wird.

Sämtliche anderen Planvarianten gehen von einer teils signifikanten Erhöhung der Verkehrszahlen aus.

Nach den uns zur Verfügung stehenden Publikationen gehen wir von der Fertigstellung einer HQS jedoch erst weit nach dem Bau der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße aus, so dass in den ersten Jahren nach Verlegung der Straße mit einer kontinuierlich ansteigenden Belastung durch Verkehre zu rechnen ist.

Als Folge werden sich die Verkehre hauptsächlich östlich der AS Rotenhäuser Straße im Bereich der Thielenstraße, der näheren Umgebung - wie unter Punkt 6. beschrieben - und westlich ab der Rotenhäuser Straße in einem größeren Anteil nach Süden über die Dratelnstraße und in nördliche Richtung über die Rubbertstraße entwickeln (Siehe hierzu auch Punkte 1. bis 4).

Eine besondere Berücksichtigung sollte, wie unter Punkt 5., die Abbindung der Rotenhäuser Straße erfahren.

Die örtliche Straßenverkehrsbehörde des PK 44 begrüßt die Verlegung der alten B 4/75, vermisst aber ein schlüssiges Verkehrskonzept, das die untergeordneten Stadtstraßen, insbesondere um den Knoten Rotenhäuser Straße / Rubbertstraße / Dratelnstraße mit dem Gebiet der anliegenden Thielenstraße und weiterführende Straßenzüge einbezieht.

Das PK 443 hält deshalb eine Ertüchtigung der betroffenen Straßen für erforderlich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Ein Gesamtmobilitätskonzept Süderelbe, erarbeitet von der FHH, befindet sich derzeit in Schlussredaktion. Inhalt dieses Konzepts ist die Erstellung eines Gesamtbildes über die anstehenden Planungen im Süderelberaum mit deren verkehrlichen Wirkungen. Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist hierbei als indisponibles Vorhaben gesetzt. Aus den verkehrlichen Wirkungen und den resultierenden Verkehrsstärken auf den Straßen im Planungsraum werden dann die erforderlichen Maßnahmen abgeleitet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Durch die vom Vorhabensträger vorzunehmenden Folgemaßnahmen darf die originäre Planungskompetenz für die anderen Anlagen nicht in ihrem Kern angetastet werden. Umgestaltungen dieser Anlagen, die ein eigenes Planungskonzept voraussetzen, müssen daher der eigenverantwortlichen Planung des zuständigen Planungs- (und Hoheits-)trägers überlassen bleiben. Notwendig sind Folgemaßnahmen, wenn ohne sie nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit anderer Anlagen zu erwarten sind (BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 - 4 C 54/84 (Koblenz)). Eine solche Notwendigkeit von weiteren Maßnahmen, die das nachgeordnete Straßennetz betreffen, über die von den Vorhabensträgern geplanten Maßnahmen hinaus, ist nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an.

Soweit der Vogelhüttendeich betroffen ist, hat es eine Planänderung gegeben, die keine Sackgasse mehr vorsieht.

4.14.2.21 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, V3

Das Amt für Verkehr und Straßenwesen nimmt – als Träger öffentlicher Belange – zu den o. g. Antragsunterlagen wie folgt Stellung:

I. Zum Bereich Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte (Rotenhäuser Straße):

Die Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte, sowie die Anschlussbereiche der Rotenhäuser Straße und Dratelnstraße müssen nach Maßgabe der im Folgenden genannten Aspekte verkehrstechnisch überplant werden:

Die Zufahrt der zuführenden Rampe in Richtung Süden sollte nicht durch wartende Linksabbieger blockiert werden. Somit ist eine 3. Fahrspur im Zufahrtsbereich (Richtung Osten) erforderlich. Um die Rückstaugefahr auf die Schnellstraße auch für die westliche Rampe auszuschließen, sollte die Abfahrtsrampe mit ausreichend Stauraum versehen werden und somit mit 2 Fahrspuren an die Rotenhäuser Straße angebunden werden. Die rechte Rampenfahrspur könnte additiv an die rechte Fahrspur gebunden und die linke Rampenfahrspur stumpf an die Rotenhäuser Straße (Fahrtrichtung Dratelnstraße-Süd) untergeordnet angebunden werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine 3. Fahrspur kann im Zufahrtsbereich der Rampe in Richtung Süden östlich der bestehenden Bebauung durch das Autohaus eingerichtet werden und wird in den Deckblättern zum Planfeststellungsverfahren nachgeführt.

Die westliche Rampe kann infolge des schmalen Korridors zwischen der angrenzenden Bebauung und der geplanten Stützwand der Bundesstraße nur im unmittelbaren Einmündungsbereich zwei Fahrstreifen erhalten. Die Führung dieser zwei Fahrstreifen ist in der Markierungsplanung im Rahmen der weiteren Planungsschritte abzustimmen und einzuarbeiten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit der geänderten Planung folgen die Vorhabensträger der Stellungnahme. Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist entbehrlich.

Grundsätzlich sind die vorhandenen und die geplanten Straßenbegrenzungslinien darzustellen. Die Nebenflächen (Schutzstreifen, Radwege und Gehwege) sind in erforderlichen Breiten (nach dem Stand der Technik) darzustellen. Der erforderliche Grunderwerb ist darzustellen. Der Sinn der geplanten Stellplatzanlage (ohne Zufahrt) nördlich der Rotenhäuser Straße ist nicht nachvollziehbar. Sind alle dargestellten Nebenflächen (ohne weitere Verbindungsfunktion) in der Rotenhäuser Straße, zwischen Anschlussstelle und Dratelnstraße, für die Randbebauung erforderlich? Das vorhandene Gebäude im nordwestlichen Eckbereich Rotenhäuser Straße/ Dratelnstraße in Verbindung mit der Überplanung lässt keine Nebenflächen in ausreichenden Breiten mehr zu.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Straßenbegrenzungslinien werden ergänzt. Die Nebenflächen entsprechen dem Stand der Technik. Die geplante Stellplatzanlage ersetzt die entfallenden Parkstände. Auf Teile der Nebenflächen östlich der bestehenden Bebauung kann verzichtet werden. Die Planung ist anzupassen. Im Bereich des vorhandenen Gebäudes ist der geplante 3,0 m breite Rad-/Gehweg geringfügig punktuell einzuengen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken im Hinblick auf die Darstellung der Straßenbegrenzungslinien, den erforderlichen Grunderwerb und die Nebenflächen. Allerdings wird zu Recht darauf hingewiesen, dass in der nordwestlichen Ecke des Knotens ein Gehweg nur noch in beengten Verhältnissen angelegt werden kann. An dieser Stelle ist zwar Grunderwerb vom Eigentümer des benachbarten Grundstücks vorgesehen und planfestgestellt, gleichwohl verbleibt nur eine enge Stelle, um hier den Gehweg zwischen Gebäude und Fahrbahn zu führen. Das wird so planfestgestellt, obwohl es nicht den einschlägigen Richtlinien entspricht. Maßgeblicher Grund dafür ist, dass der Gehweg an dieser Stelle schon jetzt nicht richtlinienkonform ausgeführt ist und die Vorhabensträger im Rahmen einer notwendigen Folgemaßnahme an den Stadtstraßen eine Verbesserung der Geh- und Radwegesituation nicht herbeiführen müssen. An dieser Stelle könnte nur mehr Platz geschaffen werden, wenn das Gebäude hier abgebrochen würde. Für einen so gravierenden Eingriff in die Rechte des Eigentümers sieht die Planfeststellungsbehörde aber keinen Anlass. Auch eine Verringerung der Fahrbahnfläche zugunsten eines breiteren Gehwegs ist nicht angezeigt. Hinzu kommt, dass es dem Wegebaulastträger hier unbenommen ist, durch eigene Planung eine andere Straßen- und Wegeführung herbeizuführen.

II. Nicht motorisierter Verkehr

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Das Amt für Verkehr und Straßenwesen hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde erklärt, dass sich die unter Ziff. II „Nichtmotorisierter Verkehr" angegebene Stellungnahme durch die beantragte Planänderung erledigt habe. Sie wird deshalb hier nicht wiedergegeben.

III. Zur Thematik Eisenbahnkreuzungsangelegenheiten:

Für die geplanten Lärmschutzanlagen wird vorausgesetzt, dass eine statische Prüfung durch das EBA erfolgt und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für alle Lärmschutzanlagen wird eine statische Prüfung durchgeführt. Wieweit die Lärmschutzwände im Gleisbereich durch das EBA oder einen anderen Prüfer mit entsprechender Zulassung geprüft werden, wird durch die DB AG nach den internen Richtlinien festgelegt.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Nach § 4 Abs. 6 Ziff. 2. AEG obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt im Hinblick Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes die Erteilung von Baufreigaben, Zulassungen und Genehmigungen, die Abnahmen, Prüfungen und Überwachungen auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen. Insofern erfolgt die statische Prüfung für die Lärmschutzanlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. einen durch das Eisenbahn-Bundesamt beauftragten zugelassenen Prüfer.

Im Einzelnen sind folgende Anmerkungen zu beachten:

Eisenbahnüberführung Wilhelmsburger Reichsstraße, BW 05a und 05b:

Für die verlegten Kreuzungsbauwerke der Wilhelmsburger Reichsstraße mit den Strecken 1253 und 1254 sind Vereinbarungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zwischen dem Bund (vertreten durch die FHH/V 41) und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB AG/HPA) abzuschließen.

Im Hinblick auf den zukünftigen Ausbau durch ein 2. Gleis sind durch einen Fiktiventwurf für das Bauwerk 05b die Kostenanteile für die Baulastträger Straße und Schiene nachzuweisen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Zur Einsparung von Verwaltungskosten wurde mit dem Bund und der DB AG vereinbart auf die Erarbeitung von Fiktiventwürfen weitestgehend zu verzichten. Der Anteil des Bundes beträgt damit 60% der Kosten für die erforderliche zweigleisige Eisenbahnüberführung. Der zweigleisige Ausbau ist vollumfänglich Bestandteil der Planung und damit zusammen mit den übrigen Maßnahmen zu realisieren.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Abschluss einer kreuzungsrechtlichen Vereinbarung ist nicht zwingend, und er ist insbesondere keine Voraussetzung für die Planfeststellung. Anders als bei Kreuzungen von Fernstraßen mit anderen Straßen (§ 12 Abs. 4 FStrG) ist die Planfeststellungsbehörde auch nicht aufgerufen, bei der Kreuzung einer Fernstraße mit einer Eisenbahn über die Kostentragung zu entscheiden. Die Planfeststellungsbehörde trifft daher keine Entscheidungen über die Kostenanteile der verschiedenen Baulastträger.

Die Eigentumsverhältnisse des Bauwerkes 05a sind zu klären. Im Bauwerksverzeichnis ist die DB AG als künftiger Eigentümer genannt. In Anlage 3.2, Lageplan 21 liegt das neue Bauwerk 05a außerhalb der DB-Grenze.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Bauwerk 05a geht in das Eigentum der DB AG über. Die Lage der neuen Brücke für die Strecke 1253 ist auf dem Grundstück der DB AG.

Die Herstellung der Brücke erfolgt außerhalb der DB-Grenze. Die vorübergehende Nutzung dieser Flächen ist im Grunderwerbsplan enthalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der geänderte Lageplan kennzeichnet eine westlich der neuen Brücken in Höhe des Regenrückhaltebeckens gelegene „Instandshaltungszuständigkeitsgrenze" für die Bahnanlagen. Sie ist nicht identisch mit den gegenwärtigen Grundstückseigentumsgrenzen, die quer durch die Brückenbauwerke verlaufen würde. Es ist daher nachvollziehbar, dass die Zuständigkeitsgrenze zum angrenzenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen „Hafenbahn" neu geregelt werden soll. Die neue Regelung hätte zur Folge, dass die Brücken vollständig zu den Eisenbahninfrastrukturanlagen der Eisenbahn-Vorhabensträgerin gehören werden. Daher ist es konsequent, die Eisenbahn-Vorhabensträgerin als künftige Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige im Bauwerksverzeichnis (Nummern 10.14 und 10.15) zu benennen.

Das Oberflächenwasser der Eisenbahnbrücken wird künftig über eine Pumpstation in ein Rückhaltebecken der Straße geleitet (s. Unt. 10.2, Bl. 5-1). Die Modalitäten für das Einleiten des Wassers in das Rückhaltebecken sind mit dem Straßenbaulastträger zu klären.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Zuge der weiteren Bearbeitung werden die erforderlichen Einleitgenehmigungen beantragt. Alle Auflagen, die sich daraus ergeben, werden eingehalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Entwässerung der Brücken sieht keinen direkten Anschluss an das Pumpenbauwerk vor. Die bisherige Planung sieht eine Entwässerung der Brücken in die Straßenentwässerungsanlagen im Trog vor. Von dort aus wird das Wasser über die Pumpstation in das Regenrückhaltebecken geleitet. Die Einleitung des Bahnabwassers in eine Straßenentwässerungsanlage bedarf einer Sondernutzungserlaubnis gemäß § 8 FStrG. Sie darf nach § 8 Abs. 2 FStrG nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden. Daraus erklärt sich die unter Ziffer 2.9, S. 33 dieses Beschlusses erteilte widerrufliche und gebührenfreie Sondernutzungsgenehmigung. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine davon abweichende Entwässerung der Brücken über Grundstücke der Eisenbahninfrastrukturunternehmen – unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und nach Einholung der dafür ggf. erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse – ohne Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses zulässig ist, sofern dafür Fernstraßenbestandteile nicht baulich verändert werden müssen.

Fußgängerüberführung Brackstraße, BW 07:

Für die neue Mittelstütze und den zusätzlichen Berührungsschutz ist eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Anfallende Mehrerhaltungskosten sind abzulösen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Über die zukünftigen Rechtsverhältnisse wird eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Abschluss einer kreuzungsrechtlichen Vereinbarung ist nicht zwingend und keine Voraussetzung für die Planfeststellung. Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Entscheidungen über die Kostenanteile der verschiedenen Baulastträger.

Straßenüberführung Neuenfelder Straße, BW 09:

Der Neubau der Fluchttreppe im künftigen Eigentum der DB AG ist vertraglich zu vereinbaren.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die neue Treppe ist Bestandteil des Fluchtwegekonzeptes und wird Eigentum der DB AG.

Fußgängerbrücke am Bahnhof Wilhelmsburg, BW 10:

Das laufende B-Plan-Verfahren Wilhelmsburg 89 ist zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das laufende B-Plan-Verfahren ist in der Planung berücksichtigt worden.

Straßenüberführung Thielenstraße, BW 11:

Für den zusätzlichen Berührungsschutz ist eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Anfallende Mehrerhaltungskosten sind abzulösen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Über die zukünftigen Rechtsverhältnisse wird eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Abschluss einer kreuzungsrechtlichen Vereinbarung ist nicht zwingend und keine Voraussetzung für die Planfeststellung. Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Entscheidungen über die Kostenanteile der verschiedenen Baulastträger.

Schallschutzwand über die Kornweide, BW 19:

Gegen die geplante LSW über die Kornweide bestehen keine Bedenken, da sich die geplante Mittelstütze in der Flucht des vorhandenen Rahmenbauwerkes befindet.

LSW über den Bahnsteigzugang und Stützwand Max-Eyth-Straße, BW 20 und 21:

Es ist in den Plänen nicht erkennbar, ob sich die LSW und die Stützwand auf öffentlichem Grund oder DB-Grund befinden. Die Eigentumsverhältnisse sind darzustellen.

Aufgrund des gestrigen Gespräches bei V 5 anlässlich des bevorstehenden Erörterungstermins ist ein Punkt der Stellungnahme von V 41 zu ergänzen.

Ergänzung:

Es ist zu prüfen, inwieweit Teile der Gründung der Lärmschutzwände in den öffentlichen Grund hineinragen. Für eine Mitbenutzung des öffentlichen Grundes ist die Zustimmung durch den Straßenbaulastträger, vertreten durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation/V 41, erforderlich. Grundlage hierfür ist die „Vereinbarung über die Benutzung von Grundstücken für Verkehrswege" zwischen Hamburg und der Deutschen Bundesbahn von 1967.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die LSW und die Stützwand befinden sich auf DB-Grund.

Für die Bauzeit ist jedoch eine vorübergehende Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen der Stadt Hamburg notwendig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die vorgesehene bauzeitliche Inanspruchnahme von Grundstücken der Freien und Hansestadt Hamburg ist im Grunderwerbsplan dargestellt und Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Dauerhafte Grundstücksinanspruchnahmen sind im Bereich der Max-Eyth-Straße weder beantragt noch zugelassen.

Lärmschutzeinrichtungen EÜ Kornweide, Anlage 15.3.1, LP 2:

Die Fluchttreppe auf der SO-Seite der Kornweide befindet sich überwiegend auf öffentlichem Grund. Eine detaillierte Darstellung ist zu ergänzen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der entsprechende Grunderwerb ist in den Grunderwerbsunterlagen dargestellt.

Die detaillierte Darstellung ist Bestandteil der folgenden Planungsphasen. Die Planungen sind mit der DB und den zuständigen städtischen Behörden abzustimmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Nach der Planänderung ist nur noch auf der Nordostseite der Brücke eine Fluchtwegtreppe vorgesehen. Der dafür erforderliche Grunderwerb ist im geänderten Grunderwerbsplan unter Nr. 01.104.1 dargestellt und Gegenstand dieses Beschlusses.

Hinweise:

Sind die Podeste in der Fluchttreppe Neuenfelder Straße im Rahmen der Wirtschaftlichkeit erforderlich?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bei Treppen sind im Regelfall nur bis zu 18 Stufen ohne Zwischenpodest erlaubt. Bei der hier geplanten Treppe sind demnach 2 Zwischenpodeste erforderlich.

Im Erläuterungsbericht wird einige Male auf den Pkt. 4.9.2 Bahnfolgemaßnahmen verwiesen. Den Punkt 4.9.2 gibt es nicht im Text.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Gemeint ist der Punkt 4.4 Bahnanlagen.

Die Gleise 68 und 69 der HPA sind in den Plänen nicht zu erkennen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die sich noch in Betrieb befindlichen Gleise der HPA sind die Gleise 69 und 70. Die Gleise 69 und 70 befinden sich westlich des in den Plänen erkennbaren Gleises 68. Auf dem Deckblatt der Pläne wird die Information nachgetragen.

IV. Zur Thematik Konstruktive Bauwerke:

Es wird gebeten, das Bauwerksverzeichnis im Hinblick auf die Zuordnung der Eigentümer und auf Vollständigkeit zu überprüfen. Insbesondere wird um Prüfung gebeten, ob die neue Überführung Kornweide (BW 3) in das Eigentum der FHH überführt werden soll oder im Eigentum des Bundes verbleibt. Der Rückbau der konstruktiven Ingenieurbauwerke im Verlauf der bestehenden Wilhelmsburger Reichsstraße sollte -analog zur Fußgängerbrücke Wilhelmsburg (BW 10a)- im Bauwerksverzeichnis durch den Entfall des zukünftigen Eigentümers kenntlich gemacht werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Brücke über die vorhandene WBR war im Eigentum des Bundes. Der Rückbau erfolgte 2010 und ist nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Die neue Brücke BW 03 wird ebenfalls Eigentum des Bundes.

Das Bauwerksverzeichnis wird korrigiert.

Der Rückbau der weiteren Bauwerke im Verlauf der alten Wilhelmsburger Reichsstraße ist nicht Bestandteil des Verfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Gemäß § 13 Abs. 2 FStrG hat bei Über- oder Unterführungen der Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße das Kreuzungsbauwerk zu unterhalten. Die übrigen Teile der Kreuzungsanlage unterhält der Träger der Straßenbaulast der Straße, zu der sie gehören. Nach § 2 der FStrKrV gehören zum Kreuzungs-

bauwerk die Widerlager mit Flügelmauern, die Pfeiler, der Überbau mit Geländern, Brüstungen und Auffangvorrichtungen, jedoch mit Ausnahme der Straßendecke, der Entwässerungsrinnen und Einläufe und, soweit sie nicht durch die Konstruktion der Brücke bedingt sind, der Verkehrszeichen und -einrichtungen sowie Verkehrsanlagen aller Art. So verstanden ist die mit der Planänderung vorgesehene Unterhaltungspflicht des Fernstraßenbaulastträgers für das Überführungsbauwerk Kornweide (Bauwerksverzeichnis 10.12) zutreffend beantragt und planfestgestellt.

Welche Straßenbestandteile zur Fernstraße gehören und welche zur Stadtstraße, ergibt sich ebenfalls aus § 2 der FStrKrV.

Da ein Rückbau von Bauwerken an der alten Trasse im Übrigen nicht vorgesehen ist, erübrigen sich auch die erbetenen Einträge in das Bauwerksverzeichnis.

Der Rückbau der Brücke über die S-Bahngleise ist nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, weil die Brücke nicht mehr vorhanden ist. Daher ist die Ziffer 10.21 des Bauwerksverzeichnisses auch nicht festgestellt.

In den zeichnerischen Darstellungen der konstruktiven Ingenieurbauwerke sind diverse Detaildarstellungen aufgenommen, z.B. auch Hinweise auf Richtzeichnungen. Hierbei entsprechen Angaben teilweise nicht mehr den heute gültigen Regelwerken, z.B. der Bezug auf die Richtzeichnung „Kap 5"; andere Hinweise beschreiben sehr spezielle Detailausführungen, z.B. Richtzeichnung „Dicht 9" mit der Darstellung einer Fugenausbildung am Schrammbord. Um Überprüfung der Aktualität der aufgenommenen Bezüge zu entsprechenden Regelwerken wird gebeten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die Bauwerksskizzen, Unterlage 10, sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

V. Zur Thematik Straßenbautechnik:

Hier stellt sich die Frage, ob die dargestellte Behandlung des von der Wilhelmsburger Reichsstraße anfallenden Niederschlagswassers den geltenden gesetzlichen Bestimmungen entspricht.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Ableitung des auf der Wilhelmsburger Reichsstraße anfallenden Niederschlagswasser entspricht den gesetzlichen Bestimmungen und ist mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen zur Straßenentwässerung an anderer Stelle dieses Beschlusses, u.a. auf die „Wasserrechtlichen Entscheidungen" unter Ziffer 2.18, S. 37 dieses Beschlusses.

Ordner 1, Anlage 6 - Unterlage 6.2 - Blatt 6-6:

Der dargestellte Aufbau des Radweges der Radwegverbindungen entspricht in keiner Weise der Entwurfsrichtlinie Nr. 2 (ER 2). Es ist ohnehin fraglich, einen Radweg in ungebundener Bauweise herzustellen, wenn dieser entsprechend intensiv genutzt werden soll.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die neu geplanten Radwegeverbindungen ersetzen sowohl Wege in Asphaltbauweise als auch mit ungebundener Deckschicht. Zur Vereinheitlichung der Radwege im Planungsgebiet kann dem Hinweis gefolgt werden, eine Asphaltbauweise gemäß ER-2 für alle Wege anzuwenden. Die Mehrkosten wären dann von Hamburg zu tragen.

Es stellt sich die Frage, ob Angaben zu den geplanten Aufbauten im Rahmen einer Planfeststellung, das heißt in diesem frühen Stadium sinnvoll bzw. erforderlich sind.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Wiederherstellung von Geh- und Radwegen, ggf. auch in geänderter Führung, stellt eine notwendige Folgemaßnahme an diesen Anlagen dar. Folgemaßnahmen sind nur insoweit notwendig, wie sie erforderlich sind, um die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme zu bewältigen. Sie beschränken sich regelmäßig und zulässigerweise auf die Anpassung und den Anschluss der Anlagen. Darüber hinausgehende Folgemaßnahmen müssen die Vorhabensträger schon deshalb nicht vornehmen, weil die Planfeststellungsbehörde nur das Notwendige als Folgemaßnahme mit Konzentrationswirkung regeln darf, nicht aber das Wünschenswerte. Daher ist es nicht zu beanstanden, wenn sich die Vorhabensträger im Wesentlichen auf die Herstellung gleichwertigen Ersatzes beschränkt. Im Planänderungsverfahren haben die Vorhabensträger zudem zugesagt, den Radweg im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd mit einer Befestigung in Asphaltbauweise zu versehen. Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass zu weiteren Anordnungen.

VI. Zur Thematik „Verkehr während der Bauzeit" (KOST):

In 4.7.3.2 „Bauablauf" wird erwähnt, dass während der Bauzeit mit Einschränkungen für den Verkehr zu rechnen ist. Es sind weitere Angaben notwendig, in welchem Umfang der Verkehr auf der Kornweide, der A 253 und der B 4/75 beeinträchtigt wird.

Voll- und Teilsperrungen sind mit entsprechenden Umleitungsstrecken und deren Auswirkungen im räumlichen Umfeld graphisch darzustellen.

Bei der Ausweisung von Umleitungsstrecken ist sicher zu stellen, dass in diesem Zeitraum die Leitungsträger, der LSBG und der Bezirk nur Notfall-Baumaßnahmen durchführen können. Die Bauarbeiten sind dann zwingend nur in der verkehrsarmen Zeit auszuführen. Der Straßenkörper der Umleitungsstrecken ist im Vorwege in einen angemessen bautechnische Zustand zu bringen, so dass der Umfang der zwingend notwendigen Unterhaltungsarbeiten mit Sperrungen im Verkehrsraum auf ein Minimum reduziert wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für den Bauablauf der Kornweidenbrücke ist eine durchgängige Befahrbarkeit der Kornweide vorzusehen.

Voll- und Teilsperrungen sind lediglich für die kurzen Zeiträume der Verkehrsführungsumschlüsse nicht vermeidbar. Diese Umschlüsse sind in der verkehrsarmen Zeit durchzuführen, so dass eine zusätzliche Belastung von Umleitungsstrecken geringstmöglich ausfällt.

Die Festlegung der notwendigen Maßnahmen und Zeiten ist abhängig vom detaillierten Bauablauf der Bauausführung. Alle Umleitungen sind dann rechtzeitig mit der zuständigen Behörde abzustimmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, im Hinblick auf die bauzeitliche Verkehrsführung weitergehende Anordnungen zu treffen. Die Zusagen der Vorhabensträger reichen insoweit aus. Auf Ziffer 2.11, S. 34 dieses Beschlusses wird verwiesen.

VII. Zur Thematik Hafenbahngleise:

Aus Sicht des Eisenbahnreferats/Landeseisenbahnaufsicht werden folgende Hinweise gegeben:

Darstellung der Grenze zwischen den Gleisanlagen der DB Netz AG und der HPA Hafenbahn

Sowohl in den Textunterlagen als auch in den Planunterlagen, die diesen Bereich darstellen, ist der heutige Grenzverlauf zwischen den Gleisanlagen der DB Netz AG und der HPA-Hafenbahn nicht korrekt dargestellt.

Da in der Routinesitzung zur Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße am 03.05.2011 berichtet wurde, dass Verhandlungen zwischen der HPA und der DB Netz AG über die Festlegung der Grenzen nach Fertigstellung der Bauwerke weiterhin verhandelt wird, wird angeregt, die Unterlagen zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu ändern, sondern den Grenzverlauf in die Planunterlagen einzubessern, der das Ergebnis der z.Z. laufenden Verhandlungen darstellt.

Sollten diese Verhandlungen jedoch scheitern bzw. nicht beendet sein, bevor der Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, sind die Unterlagen zunächst dahingehend zu korrigieren, dass der jetzige Grenzverlauf dargestellt wird, damit nicht ein falscher Grenzverlauf planfestgestellt wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der gültige Grenzverlauf wird bei DB Netz AG und HPA abgefragt. Die Unterlagen werden entsprechend geändert. In den Lageplänen - Unterlage 7 ist die eingezeichnete Linie nun mit "Instandshaltungszuständigkeitsgrenze" benannt.

Die Grundstücksgrenzen weichen davon ab und sind im Grunderwerbsplan ersichtlich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der geänderte Lageplan kennzeichnet eine westlich der neuen Brücken in Höhe des Regenrückhaltebeckens gelegene „Instandshaltungszuständigkeitsgrenze" für die Bahnanlagen. Sie ist nicht identisch mit den gegenwärtigen Grundstückseigentumsgrenzen, die quer durch die Brückenbauwerke verlaufen würde. Es ist daher nachvollziehbar, dass die Zuständigkeitsgrenze zum angrenzenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen „Hafenbahn" neu geregelt werden

soll. Die neue Regelung hätte zur Folge, dass die Brücken vollständig zu den Eisenbahninfrastrukturanlagen der Eisenbahn-Vorhabensträgerin gehören werden. Daher ist es konsequent, die Eisenbahn-Vorhabensträgerin als künftige Eigentümerin und Unterhaltungspflichtige im Bauwerksverzeichnis (Nummern 10.14 und 10.15) zu benennen.

„Hafenbahngleis"

Nach wie vor finden sich in den textlichen und planerischen Unterlagen Darstellungen von Gleisen, die als „Hafenbahngleise" bezeichnet werden. Gemeint sind jedoch Gleise, die die DB Netz AG als „Hafengleise" bezeichnet, da sie die Zuführgleise zum Bereich der Hafenbahn sind (im Gegensatz zu den Rangier- oder Streckengleisen des Bahnhofs Wilhelmsburg.

Obwohl bei Vorexemplaren etc. ständig auf diesen Missstand hingewiesen wurde, ist in sämtlichen jetzt zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen und Plänen (auch in den Querschnitten) die alte Bezeichnung weitergeführt. Diese Bezeichnung ist falsch und muss korrigiert werden. Die als „Hafenbahngleise" innerhalb der Gleisanlagen der DB Netz AG bezeichneten Gleise stehen nach wie vor im Eigentum der DB Netz AG!

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Bezeichnung der betreffenden Gleise wird geändert in Hafengleise.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es besteht kein Entscheidungsbedarf, weil selbst eine falsche Bezeichnung keine Rechtswirkung erzeugt, insbesondere keine Zuordnung von Gleisen zu bestimmten Eisenbahninfrastrukturunternehmen bewirkt.

Bauwerke, die die Hafenbahngleise beeinflussen

Für von der Planung berührten Gleisanlagen, die im Eigentum der HPA Hafenbahn stehen und die teilweise durch die Baumaßnahmen bzw. Bauwerke direkt oder durch Bauwerke und -maßnahmen in unmittelbarer Nähe betroffen bzw. beeinflusst werden (z.B. Errichtung des Regenrückhaltebeckens, Unterquerungen der Hafenbahngleise, Abgrabungen, etc.) fehlen bei den jetzt vorgelegten Planfeststellungsunterlagen Aussagen und/oder Darstellungen, die die Gewährleistung der Standsicherheit der Bahnanlagen der Hafenbahn für jedes dieser Gewerke betreffen.

Solche Nachweise und genauere Ausführungen, in welcher Form negative Einflüsse auf die Bahnanlagen der Hafenbahn verhindert werden sollen, sind der für diese Bahnanlagen zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde (BWVI, Amt für Verkehr, **V** 23) vor einer Genehmigung vorzulegen. Die Beteiligung der Aufsichtsbehörde der Hafenbahn kann im Rahmen der Bauausführungsplanungen erfolgen; die Unterlagen können daher –falls nicht bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss auch diese Thematik mit genehmigt werden soll –zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht werden

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Standsicherheit der Bahnanlagen der Hafenbahn ist durch die in der Planfeststellung vorgelegte Planung nicht gefährdet.

Entsprechende Nachweise erfolgen in der Ausführungsplanung und werden zu einem späteren Zeitpunkt vor einer Genehmigung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde vorgelegt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträger an.

4.14.2.22 Internationale Bauausstellung Hamburg GmbH

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und ihre Bündelung mit der Bahntrasse geht zurück auf eine Forderung der Wilhelmsburger Zukunftskonferenz in den Jahren 2001/02.

Die IBA 2013 hat diese Forderung von Anfang an im Grundsatz unterstützt, ihre Zustimmung im Einzelnen allerdings an vier Voraussetzungen gebunden:

(1) Bündelung mit der Bahntrasse auf heutigem Bahngelände ohne Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen;
(2) hoch wirksamer Lärmschutz am gebündelten Straßen-/Eisenbahnkorridor;
(3) Verlegung des Anschlusses Wilhelmsburg-Mitte nach Norden, weil Rampen und Anschlussverkehr die Entwicklung der Wilhelmsburger Mitte erheblich einschränken würden;
(4) möglichst großer Abstand der Trasse zur Einmündung des Jaffe-Davids-Kanals in den Ernst-August-Kanal.

Nachdem alle vier Kriterien inzwischen weitestgehend erfüllt sind, unterstützt die IBA nachdrücklich die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße.

Nördlich der Neuenfelder Straße ergibt sich für den „Sprung über die Elbe", und damit für die Stadt Hamburg insgesamt, eine Jahrhundert-Chance. Mehr als 100 ha Stadtentwicklungsfläche für Wohnen, Gewerbe, Freizeit und Sport können kurz- bis mittelfristig akquiriert werden. Durch die Ansiedlung und Verlagerung von Gewerbegebieten an die neue B 4/B 75 können die Flächen an den Kanälen zu hochwertigen Wohngebieten umfunktioniert werden ohne die Balance der konkurrierenden Flächennutzungen zu verlieren. Nicht integrierte Nutzungen wie z.B. Containerlager sollten in den Hafen verlagert und somit erhebliche Wirtschaftsverkehre vermieden werden.

Auch im südlichen Bereich am Haulander Weg ergibt die Verlegung der Wilhelmsburger Reichstraße das Potenzial für einen modellhaften Siedlungsbau im Einklang mit der Natur mit ca. 500 hochwertigen Wohneinheiten.

Die Vorteile für den neuen Wilhelmsburger Inselpark müssen nicht im Einzelnen erwähnt werden, sie erschließen sich von selbst.

So viel zum Grundsätzlichen; zu Einzelheiten machen wir folgende Anmerkungen.

Straßenquerschnitt

Ursprünglich war ein Regelquerschnitt mit einer Kronenbreite von 31 m (RQ 31) vorgesehen mit der Begründung der Möglichkeit einer 4+0-Verkehrsführung im Falle von Baustellen. Bei der Wilhelmsburger Reichsstraße handelt es sich um eine „einer Stadtautobahn ähnlichen" Straße. Dem entspricht nach den Richtlinien (RAA 2008, FGSV) die Entwurfsklasse EKA 3 (Entwurfsklasse für Autobahnen). Der vierspurige Regelquerschnitt für Straßen der EKA 3 ist der RQ 25. Inzwischen wurde auf die 4+0- Verkehrsführung verzichtet. Unklar bleibt, warum dann nicht konsequenterweise von RQ 31 auf RQ 25 reduziert, sondern RQ 28 gewählt wurde.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der RQ 28 ist der Standardquerschnitt für autobahnähnliche Straßen mit gelber Wegweisung. Mit seinen 2,50m breiten Standstreifen wird dem Projektziel "Erhöhung der Verkehrssicherheit" in größerem Maße Rechnung getragen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die durchgehenden Lärmschutzwände mit ihren passiven Schutzeinrichtungen im Wesentlichen von der Straße unterhalten werden müssen.

Der vier Meter breite Mittelstreifen ermöglicht neben einer ansprechenden Begrünung die Anordnung von Brückenpfeilern, Entwässerungseinrichtungen, passiven Schutzeinrichtungen je Richtungsfahrbahn sowie Beleuchtungsmasten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Straßenbauvorhaben verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des weiträumigen Verkehrs durch Verwendung eines ausreichenden Straßenquerschnitts. Den Ausführungen der Vorhabensträger wird gefolgt.

Es bleibt im Übrigen unklar, inwiefern Belange der IBA Hamburg GmbH von der Wahl des Querschnittes betroffen wären. Gegenstand der Gesellschaft ist die Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung der Bauausstellung 2013 in Hamburg. IBA-Projekte sind nur im Umfeld der Neuenfelder Straße betroffen. Die IBA-Hamburg GmbH ist aber nicht Bauherr oder Eigentümer dieser Projekte oder Grundstücke. Außerdem ist zweifelhaft, ob und inwieweit der Unterschied zwischen einem von Lärmschutzwänden flankierten Querschnitt von 28 Meter und einem von 25 Metern in städtebaulich relevanter Form überhaupt wahrgenommen würde.

Da das sog. Präsentationsjahr der IBA etwa dann endet, wenn die Vorhabensträger mit den wesentlichen Baumaßnahmen des Vorhabens beginnen können, ergibt sich nur eine mittelbare Betroffenheit der IBA Hamburg GmbH, die an einem attraktiven Umfeld für die geplanten und vorhandenen Bauprojekte interessiert ist, dass durch Bau und Betrieb der neuen B 75 gestört werden könnte. Dieses Interesse setzt sich gegen die Argumente, die für einen Querschnitt von 28 m streiten, nicht durch.

Abrückung von der Kanaleinmündung

Der Forderung der IBA, mit der Straßentrasse von der Einmündung des Jaffe-Davis-Kanals in den Ernst-August-Kanal abzurücken, wurde entsprochen. Jedoch hätte die Anwendung des nach den Richtlinien (RAA 2008, FGSV) für 80 km/h zulässigen Mindestradius von 280 m eine größere Abrückung erlaubt als die Anwendung des 360 m-Radius.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Neben der Forderung, die Trasse möglichst von der Einmündung des Jaffe-Davids-Kanal abzurücken, musste gleichzeitig das Entwicklungspotential der östlich angrenzenden Bahnanlagen so gering wie möglich eingeschränkt werden.

Somit steht für die Wilhelmsburger Reichsstraße nur ein äußerst enger Korridor auf der Westseite der Bahnflächen zur Verfügung, welcher gleichzeitig die Richtung der Trasse vorgibt.

Die Trassierung muss also vorgenannte Zwänge erfüllen, gleichzeitig vom Jaffe-Davids-Kanal abgerückt sein und passend in das bestehende Bauwerk unter den

Bahnanlagen in den Bestand übergehen. Eine Anwendung des Mindestradius an dieser Stelle erfüllt diese Anforderungen nicht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der sachliche Hintergrund der Forderung, so weit wie möglich von der Gewässermündung abzurücken, bleibt im Dunkeln, weil es an dieser Stelle keine IBA-Projekte gibt. Zudem wird der bisherige Verlauf der Wilhelmsburger Reichsstraße, der deutlich näher an der Gewässermündung liegt, noch für einige Jahre vorhanden und genutzt bleiben. Die Planfeststellungsbehörde kann daher keine schutzwürdigen Interessen der IBA Hamburg GmbH erkennen, die die aufgestellte Forderung stützen würden. Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

Anschluss Rotenhäuser Straße

Der ganz auf ehemaligen Bahnflächen liegende Anschluss der Rotenhäuser Straße mittels Parallelrampen (holländische Rampen) führt den Verkehr des Gewerbegebiets direkt auf das übergeordnete Netz. Das wird ausdrücklich begrüßt. Über die Dratelnstraße ist auch die Wilhelmsburger Mitte erreichbar. Durch entsprechende Verkehrsführung ist allerdings zu vermeiden, dass die Rotenhäuser Straße zum West-Ost-Sammler für ganz Wilhelmsburg wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Notwendigkeit ergänzender Maßnahmen ist zu einem späteren Zeitpunkt mit den zuständigen Behörden zu erörtern. Der angesprochene Belang sollte Eingang in das von der FHH verfolgte Gesamtverkehrskonzept finden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde sieht die erstellten Verkehrsprognosen als plausibel an. Die Planfeststellungsunterlagen sehen ausreichende Folgemaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz vor um die prognostizierten Verkehrsstärken abzuwickeln. Zusätzliche Maßnahmen bezüglich des nachgeordneten Straßennetzes sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Im Übrigen wird auf Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses verwiesen.

Lärmschutz

Die Bündelung zweier Verkehrswege und der durch die erforderliche Gleisverlegung ausgelöste Rechtsanspruch auf Schutz auch vor dem Lärm der Eisenbahn führen beim Lärmschutz zu einer guten Ausgangssituation. Die Anstrengungen, im Lärmschutz über das Nötigste hinaus zu gehen, werden ausdrücklich begrüßt.

Die IBA regt an, die Lärmschutzmaßnahmen in den Bereichen, in denen Wohnbebauung direkt an die Bahntrasse angrenzt (z.B. Bahnhofsviertel), oder angrenzen wird (Korallusviertel), zur Verbesserung des Ortsbildes und der Aufenthaltsqualität besonders zu gestalten. In der stadtverträglichen und gestalterisch wie funktional anspruchsvollen Gestaltung kann ein bedeutender Beitrag zum Leitthema „Metrozonen“ geschaffen werden. Gleiche Beachtung sollten die Lärmschutzwände finden, welche die neue Fußgängerbrücke am S-Bahnhof Wilhelmsburg unterqueren.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Auf Initiative des Vorhabensträgers wurden bereits frühzeitig Gestaltungskonzepte für die Planungsmaßnahmen erarbeitet.

Insbesondere für die neuen Lärmschutzwände findet hier ein intensiver Dialog zwischen Behörden und Planern statt. Die Ergebnisse werden in den folgenden Planungsphasen berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die gestalterischen Aspekte der Lärmschutzwände werden, sofern nicht planfestgestellt, der Ausführungsplanung überlassen. Gesetzliche oder untergesetzliche Vorgaben für die Gestaltung etwa durch Landschaftsschutzverordnungen oder städtebauliche Verordnungen gibt es nicht, so dass sich die Gestaltungsanforderungen auf eine Art „Verunstaltungsverbot" beschränken, wie es etwa in § 12 HBauO auf für bauordnungsrechtliche Vorhaben gilt. Danach müssen bauliche Anlagen nach Form, Maßstab, Verhältnis der Baumassen und Bauteile zueinander, Werkstoff und Farbe so gestaltet sein, dass sie nicht verunstaltend wirken. Bauliche Anlagen dürfen das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild nicht verunstalten.

Die Planfeststellungsbehörde zieht diese Maßstäbe auch für die Beurteilung der Gestaltung der Lärmschutzanlagen heran und stellt fest, dass die Zusagen der Vorhabensträger im Zusammenhang mit den Gestaltungsmaßnahmen 2.1G und DB 2.1G „Lärmschutzwandbegrünung" ausreichen, um eine Verunstaltung ausschließen zu können. Es drängt sich auch nicht auf, dass die Gestaltungswände hier aus besonderen städtebaulichen Gründen, etwa wegen bereits vorhandener hoher Gestaltungsstandards besonders abwägungsrelevant sein könnte.

Selbstverständlich hält auch die Planfeststellungsbehörde eine ansprechende Gestaltung der Lärmschutzwände für wünschenswert und erklärt ausdrücklich, dass entsprechende Gestaltungsabreden zwischen den Vorhabensträgern und der Freien und Hansestadt Hamburg begrüßt werden.

Option Anschluss Hafenquerspange

Die Planung ermöglicht im Süden technisch den Anschluss an die Hafenquerspange.

Die IBA hat sich mehrfach gegen die Hafenquerspange ausgesprochen. Insofern lehnen wir die aufwendigen Vorkehrungen im Anschluss Wilhelmsburg-Süd für eine spätere Einfügung der Hafenquerspange ab.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Da die Hafenquerspange durch den BMVBS linienbestimmt wurde berücksichtigen die Planungen vorsorglich geometrisch eine mögliche Hafenquerspange. Hiermit soll sichergestellt werden, dass im Bereich der AS Hamburg-Wilhelmsburg Süd die Planungen miteinander korrespondieren und so zusätzliche Investitionen, sei es durch späteren umfangreichen Umbau der neuen B /75 oder durch teure Planungslösungen, bei einer möglichen HQS vermieden werden können.
Die Hafenquerspange selber ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf die Ausführungen zum Thema „Unzulässige Einbeziehung anderer Vorhaben" unter Ziffer 4.14.1.2.11, S. 218 wird verwiesen.

Rückbau

Die Auflassung der Wilhelmsburger Reichsstraße in ihrem südlichen Teil, im Bereich der internationalen Gartenschau 2013 und des späteren Stadtparks Wilhelmsburg, wird begrüßt.

Die Verwendung der freiwerdenden Flächen für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen wird jedoch abgelehnt. Die Freiraumplanung, insbesondere die Vernetzung der Parkflächen mit dem Projektgebiet Haulander Weg, sollte nicht durch vorweggenommene und nicht revidierbare Maßnahmen behindert werden. Die sinnvolle Gestaltung und Nutzung der freiwerdenden Flächen, insbesondere ihre teilweise Nutzung für Wohnzwecke im Rahmen des Neubauprojektes „Haulander Weg", sollte späteren Verfahren vorbehalten werden. Die Radwegeplanung sollte in diesem Zusammenhang im Rahmen eines Gesamtkonzeptes vorgenommen werden.

Der materielle Erhalt der jetzigen Straßentrasse B 4/75 nördlich der Neuenfelder Straße (siehe Übersichtslageplan) und ihre mögliche Umwandlung in eine Erschließungsstraße steht im Widerspruch zu den Darlegungen im landschaftspflegerischen Begleitplan für den Maßnahmebereich 3.3A. Die IBA fordert auch in diesem Bereich den Rückbau der Trasse, um auch in diesem Abschnitt die Barriere Wilhelmsburger Reichsstraße aufzuheben.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen sind dem Vorhabensträger bekannt. Den Zielsetzungen fehlt es jedoch an der nötigen Planreife und Verbindlichkeit, um sie bei der Maßnahmenplanung für die Verlegung der B 4/75 berücksichtigen zu können. Durch die Verlegung der B 4/75 werden die bisherigen Verkehrsflächen überwiegend nicht mehr benötigt, ein Rückbau mit einer Folgenutzung wird erforderlich. Den Rückbau wird sich der Vorhabensträger als Kompensation anrechnen lassen. Sollten anschließende Planungen oder Vorhaben auf die zurückgebauten Flächen zugreifen, so muss im Rahmen der dann erforderlichen Zulassungsverfahren eine Verlagerung der Kompensationsfunktionen stattfinden. Dies liegt dann in der Verantwortung des jeweiligen Vorhabensträgers.

Bezüglich des Rückbaus nördlich der Neuenfelder Straße gelten die Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Der Übersichtslageplan wird angepasst.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an.

Richtig zu stellen ist aber, dass die Alttrasse bei Umsetzung dieses Beschlusses durchgängig die Eigenschaft als Straße verliert und mangels Anschluss an die Rotenhäuser Straße auch nicht sinnvoll als Straße genutzt werden könnte.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan heißt es allerdings auf S. 136:

„Es ist zwischen der Rotenhäuser Straße nach Norden bis zur Schlenzigstraße weiterhin eine Straßenverbindung mit reduziertem Querschnitt erforderlich, um die Verkehrsaufkommen im nördlichen Wilhelmsburg zu bewältigen. Dieses rd. 550 m lange Teilstück wird daher nur anteilig als Entsiegelung angerechnet."

Eine solche Straße wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht zugelassen. Es wird insoweit auf die Einziehungsentscheidung unter Ziffer 1.3, S. 27

dieses Beschlusses verwiesen. Damit verliert die bestehende Wilhelmsburger Reichsstraße in der alten Trasse ab der Verkehrsfreigabe der planfestgestellten Trasse ihre Eigenschaft als Bundesstraße und wird auch kein öffentlicher Weg nach dem Hamburgischen Wegegesetz. Ob die Freie und Hansestadt Hamburg hier eine Straße nach dem Hamburgischen Wegegesetz vorsieht oder nicht, ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Die Planfeststellungsbehörde hält Ausgleichsmaßnahmen auf der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße mangels verfestigter anderweitiger Planung für zulässig. Siehe Nebenbestimmung 2.14, S. 35 und Begründung der Nebenbestimmung 4.8.12, S. 63. Ein vollständiger Rückbau des vorhandenen Dammes und der konstruktiven Bauwerke wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet, weil es sich insoweit nicht um notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 74 Abs. 2 HmbVwVfG handeln würde. Es gibt auch keine zwingenden Gründe, die auf der Alttrasse vorgesehenen und zur Planfeststellung beantragten Ausgleichsmaßnahmen abzulehnen. Es mag denkbar sein, dass der erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich auch auf anderen Flächen möglich ist. Solche Ausgleichsmaßnahmen sind aber weder beantragt worden noch gibt es Rechtsgründe, die gegen die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen auf der Alttrasse sprechen. Solche Ausgleichsmaßnahmen beeinträchtigen auch die gemeindliche Planungshoheit der Freien und Hansestadt Hamburg nicht über Gebühr. Die Flächen können nach ihrer Einziehung Gegenstand der Bauleitplanung sein. Wenn die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen mit Planungsabsichten Hamburgs kollidieren, ist es möglich, dass die Flächen durch den Bebauungsplan einer anderen Nutzung zugeführt werden, wenn hinreichend sicher gestellt ist, dass die Ausgleichsflächen mit ihrer bezweckten Funktion an anderer Stelle geschaffen werden. Dazu ist ggf. eine Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses erforderlich, auf die aber gerade in einem Stadtstaat wie Hamburg auch andere Verwaltungseinheiten desselben Stadtstaats mit Aussicht auf Erfolg hinwirken können.

4.14.2.23 internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Zweck der internationale IGS gartenschau hamburg 2013 GmbH ist die Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und der Naturschutzgesetze der Länder, die Förderung des Umweltschutzes und der Pflanzenzucht sowie der Kleingärtnerei. Zweck ist auch die Förderung von Kunst und Kultur, der Erziehung und Volksbildung, und des Sports.

Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch die Planung, Schaffung, Gestaltung und Sicherung von zusammenhängenden Parkanlagen in der Freien und Hansestadt Hamburg. Sie will damit Verbesserungen für die Lebensqualität, das Stadtklima und die Lebensbedingungen für die Menschen sowie für heimische Tiere und Pflanzen erreichen. Durch eine beispielhafte Gestaltung und Pflege von Grünflächen, Gärten und Ortsteilen, durch pflanzenbauliche Ausstellungen, Lehrschauen und sonstige Veranstaltungen soll über Fragen des Gartenbaus, des Umweltschutzes, der natürlichen Lebensgrundla-

gen, des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Stadtentwicklung informiert werden.

Der Verwirklichung des Satzungszwecks dient insbesondere die Durchführung der „internationalen gartenschau hamburg 2013".

Die Internationale Gartenschau endet am 13. Oktober 2013. Mit nennenswerten Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens ist auf der Westseite der Bahnanlagen in der Nähe des IGS-Geländes nach Auskunft der Vorhabensträger bis zu diesem Zeitpunkt nicht zu rechnen. Daher haben sich die auf die Bauzeit bezogenen Stellungnahmen der igs weitgehend erledigt.

Anlass für die Verlagerung der B 4/75 ist der dringende Erneuerungs- und Ausbaubedarf der Straße, die dem heutigen Standard nicht mehr entspricht, außerdem ist es nachhaltig möglich durch die Bündelung der Lärmquelle Straße und Bahn im Osten einen großen zusammenhängenden Freiraum für Wilhelmsburg zu schaffen, den „Wilhelmsburger Inselpark" in den Planfeststellungsunterlagen Wilhelmsburg Park genannt. Hierbei handelt es sich vorab um das igs-Gelände.

Die igs internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh (nachfolgend igs genannt) ist nach der Deutschen Bundesbahn im südlichen Bereich der größte Nachbar, der für den südlichen Bereich der Straße z. B. die Vorflut für das Oberflächenwasser der B 4/75 bereit stellt und der durch die Verkleinerung der ehemals von der Stadt Hamburg gepachteten Fläche den an der Ostseite = Grenze zur neuen B 4/75 notwendigen Lärmschutz nicht mehr durch Erdbauwerke erstellen kann, sondern Lärm- und Stützwände benötigt, um die für eine gute Aufenthaltsqualität im Park geforderten 59 - 61 Dezibel erreichen zu können.

Die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren B 4/75 sagen aus, dass keine konfliktfreie Trasse möglich ist. Dies trifft auch auf die Belange der igs zu, wobei vorweg ausdrücklich gesagt sein soll, dass die Baumaßnahme als solches von der igs als dringend notwendig erachtet wird. Auch die igs ist der Meinung, dass sich der durch die igs entstehende Wilhelmsburger Inselpark erst durch die Verlagerung der B 4/75 nachhaltig zu einem verkehrsberuhigten Erholungspark entwickeln kann. Der igs ist es sehr daran gelegen, dass die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahme noch vor 2013 realisiert wird, um temporäre Investitionen - z. B. Brückenbauwerke, Lärmschutzmaßnahmen - in Millionenhöhe zu vermeiden. Der Park wird geprägt durch die Freiraumachsen, welche sich überwiegend am vorhandenen Graben- und Kanalsystem (Wettern) orientiert. Daher ist es für die igs von hoher Priorität, den durch die neue B 4/75 entstehenden Gewässerbau für die Oberflächenentwässerung der Straße und den damit zusammenhängenden Ein- und Auslaufbauwerken auf dem igs-Gelände und dem geplanten Regenrückhaltebecken südlich des igs-Geländes funktional als auch landschaftlich gut einzubinden.

Es wird in den Unterlagen mehrfach auf die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen auf dem igs-Gelände hingewiesen. In diesem Zusammenhang wird festgestellt, dass die auf dem igs-Gelände vorgesehenen Maßnahmen nur der igs angerechnet werden können und nicht dem vorgesehenen Straßenbau, da die notwendigen Maßnahmen ohnehin nicht ausreichend auf dem Ausstellungsgelände (Wilhelmsburger Inselpark) realisiert werden können.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Straßenbau greift ebenso wie die igs in die Biotopstrukturen des Wilhelmsburger Parks ein. Ein Alleinanspruch der igs-GmbH auf Kompensationsmaßnahmen in dem

Bereich wird abgelehnt. Stattdessen kommt es vor allem darauf an, die funktionalen naturschutzfachlichen Anforderungen aus beiden Planungen (igs und Straße) soweit wie möglich im räumlich-funktionalen Zusammenhang zu berücksichtigen und miteinander harmonierend umzusetzen.

Bei den seitens des Straßenbaus geplanten Maßnahmen im Wilhelmsburger Park handelt es sich um funktional erforderliche Maßnahmen östlich der geplanten Straße (z.B. Maßnahme 6.1 A mit Ersatzgewässer für Amphibien), die bestehende Kompensationsmaßnahmen für den B-Plan Wilhelmsburg 92 sinnvoll ergänzen. Nach aktuellem Kenntnisstand überlagern sich die Flächenabgrenzungen nicht mit dem B-Plan 92 oder geplanten Maßnahmen der igs.

An den Maßnahmen wird seitens der Straßenplanung festgehalten. Da es sich um Maßnahmen handelt, die seitens des Straßenbaus geplant und umgesetzt werden, sind sie auch dem Straßenbau anzurechnen.

Auch bezüglich punktueller Maßnahmen, z.B. der Anbringung von Nisthilfen, wird kein Konfliktpotenzial gesehen. Die Ausführung dieser Maßnahmen wird in enger Abstimmung mit den Verantwortlichen der igs erfolgen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf dem IGS-Gelände ist neben verschiedenen Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen die Ausgleichsmaßnahme 6.1 A "Biotopentwicklung im Wilhelmsburger Park" auf 5.060 m² vorgesehen.

Es trifft nicht zu, dass die auf dem IGS-Gelände vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur der igs angerechnet werden können. Das ergibt sich auch nicht aus dem Umstand, dass die notwendigen Maßnahmen nicht vollständig auf dem IGS-Gelände realisiert werden können. Der Stellungnahme erhebt offensichtlich keine naturschutzfachlichen Bedenken gegen diese Maßnahmen, sondern zielt darauf ab, die in Anspruch genommenen Flächen für Ausgleichsverpflichtungen der igs nutzen zu können. Die Planfeststellungsbehörde geht auch davon aus, dass die geplanten Ausgleichsmaßnahmen mit den bereits in der Gegend festgestellten Ausgleichsmaßnahmen nicht in Konflikt geraten. Naturschutzfachlich ergibt sich also kein Hindernis, diese Flächen zugunsten der Vorhabensträger mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu belegen.

Hinzu kommt, dass die Maßnahmen erst nach dem Ende der Gartenschau verwirklicht werden. Zu diesem Zeitpunkt endet nach Auskunft des Landesbetriebs Immobilienmanagement und Grundvermögen auch das Pachtverhältnis mit der igs GmbH, so dass Belange der igs nach diesem Zeitpunkt nicht mehr ernstlich berührt sein können.

Siehe Ausführungen zur „Umweltverträglichkeit" unter Ziffer 4.9, S. 65 dieses Beschlusses.

Dies vorweg sind zum Thema Lärmschutz aus Sicht der igs folgende Punkte zu beachten:

Lärmschutz

Es ist zu prüfen, ob an der neuen B 4/75 am Südende der bis 2013 geplanten Lärmschutzwand ein temporärer Lärmschutz für 2013 von ca. Station 0 + 815 südwärts bis an die alte

B 4/75 heran machbar wäre, weil sonst in diesem Bereich die Verlärmung die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich der igs erheblich beeinträchtigen würde.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Lärmschutzwand hat in diesem Bereich die Parallellage zur Hauptstrecke der Bahn bereits verlassen und liegt zudem im Schatten des Hafenbahnabzweiges. Es ist davon auszugehen, dass eine provisorische Verlängerung der Lärmschutzwand bis zum Bahndamm des Hafenbahnabzweiges zur Minderung des Bahnlärms nicht effektiv ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Da mit lärmintensiven Arbeiten im Jahr 2013 bzw. bis zum Abschluss der Internationalen Gartenschau nicht zu rechnen ist, dürfte sich die Forderung nach einer provisorischen Lärmschutzwand für 2013 erledigt haben. Die Lärmtechnische Untersuchung ergibt außerdem keine Notwendigkeit, zugunsten der igs weitere Lärmschutzwände vorzusehen.

Südlich der Neuenfelder Straße zwischen Brücke und Lärmschutzwall der igs ist eine Lärmschutzwand vorgesehen, die Erhöhung von 4,50 m auf 6,0 m sollte geprüft werden, um eine Verbesserung für das dahinterliegende Wohnquartier (z. B. Altersheim) zu erreichen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Durch die vorgesehene 4,5 m hohe Lärmschutzwand können die Grenzwerte in den geplanten Wohngebieten bereits eingehalten werden. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand in dem betreffenden Bereich ist somit nicht erforderlich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Lärmtechnische Untersuchung ergibt keine Notwendigkeit für den Schutz weiterer Wohnungen im Bereich der Neuenfelder Straße.

Soweit der igs bekannt ist, ist es vorgesehen in die Lärmschutzwände Fluchttüren vorzusehen. Dies muss kurzfristig mit der igs abgestimmt werden, da das Gelände der igs höhenmäßig erheblich von der Straßengradiente abweicht.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Lärmschutzwände am Gelände der igs werden als vorgezogene Maßnahme im Rahmen der Vorbereitung der Internationalen Gartenschau gebaut.

Eine Abstimmung zur Lage der Fluchttüren hat im Vorfeld mit den an der vorgezogenen Maßnahme beteiligten Planern stattgefunden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Zusage der Vorhabensträger ist ausreichend. In den Unterlagen wird die Eingrünung der Straße dargestellt. Die igs weist darauf hin, dass die Eingrünung der Lärmschutzwände kostenmäßig dem Lärmbauwerk zuzurechnen ist und nicht zu Lasten der igs geht. Es wird gebeten zu prüfen, ob in der Konstruktion der Lärmschutzwand Vorrichtungen für Vögel und Fledermäuse vorgesehen werden können. Dies würde dem Image des Bauwerkes sehr gut tun.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Vorrichtungen in der Lärmschutzwand als Nistmöglichkeiten für Vögel und Fleder-

mäuse sind nicht vorgesehen. Aus Artenschutzgründen ist eine derartige Anordnung infolge eines erhöhten Kollisionsrisikos im Bereich von Straßen abzulehnen.

Eine Bepflanzung wird erst nach Jahren und dann auch nur von Vögeln angenommen. Der vorhandene Baumbestand ist daher in erster Linie als geeignet anzusehen bzw. für Fledermäuse die Nutzung von alten Gebäuden/vorhandenen Nischen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträger an.

Von den Fachplanern der Lärmschutzwand wurde vorgetragen, dass es derzeit wieder möglich ist, transparenten Lärmschutz wieder herzustellen. Die igs bittet zu prüfen, ob dies auch in dem Bereich der igs punktuell möglich wäre z. B. im Bereich der Skatanlage (Station ...)

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Gestaltungskonzept für die Bauwerke und Lärmschutzwände sieht für besondere Bereiche wie die Anschlussstelle Wilhelmsburg-Mitte, die Querung des Ernst-August-Kanals oder den Bereich der S-Bahn-Station transparente Elemente vor. Darüber hinaus sollen Lärmschutzwände mit Höhen größer 4,50m transparente Aufsätze erhalten.

Im Bereich der igs drängen sich transparente Lärmschutzelemente aus verschiedenen Gründen, wie der Wandhöhen, der "Welt der Bewegung" sowie der Begrünungen nicht als Lösung auf. Aus diesen Gründen sind transparente Elemente dort nicht vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträger an.

Oberflächenentwässerung/Gewässerbau

Die Schwierigkeiten der Entwässerung und damit dem Gewässerbau bestehen darin, dass wir es hier mit einem sehr hohen Grundwasserspiegel zu tun haben (-0,15 N.N.) und einer Topografie, die fast als eben zu bezeichnen ist, damit sind fast stehende Gewässer, die so gut wie kein Gefälle haben, der Bestand. Der Abfluss ist daher verzögert, aber ausreichend. Der Abfluss ist für den Bereich der igs berechnet und beim Ausbau des Systems berücksichtigt worden und bedeutet, dass bei einem 10-jährigen Regenereignis die Brücken und Wege im Park und den Kleingartenflächen gerade noch frei bleiben. Bei der vorgesehenen Entwässerung für die B 4/75 soll das Oberflächenwasser als auch das Drainwasser im Bereich der igs-Flächen größtenteils in das Grabensystem der igs eingespeist werden. Die Machbarkeit des Vorhabens muss sehr sorgfältig untersucht werden, weil es sonst zu irreparablen Schäden im Inselpark und den darin liegen Kleingartenanlagen kommen kann. Die Gestaltung der Einlaufbauwerke in das Grabensystem muss kurzfristig durchgeführt werden, da die Bauarbeiten auf dem igs-Gelände fortgeschritten sind und ein späterer Zeitpunkt erhebliche Mehrkosten verursacht und außerdem wahrscheinlich erst nach 2013 durchführbar wird. Im Südbereich des igs Geländes südlich des Kleingartenparks Hauland sind auf dem im B-Plan Wilhelmsburg 92 ausgewiesenen Kleingartenflächen ein Regenrückhaltebecken vorgesehen, was zur Verlagerung von bereits fertig geplanten Kleingärten führt.

Außerdem muss das Regenrückhaltebecken an der Westseite umgeplant werden, um den vorgesehenen Südeingang der igs und die dahinterliegende Hauptachse durchführen zu

können. Aus Sicht der igs ist dies technisch kein Problem, aber die Mehrkosten dürfen nicht zur Lasten der igs gehen. Die igs schlägt vor, das Regenrückhaltebecken erst nach 2013 zu erstellen, da diese Fläche für den südlichen Eingang der igs dringend benötigt wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Regenrückhaltebecken muss sowohl lage- als auch größenmäßig an der im Verfahren vorgesehen Stelle verbleiben.

Eine Betrachtung von Kosten und Bauzeiten ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Der Bau des Regenrückhaltebeckens wird erst nach Ende der igs stattfinden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der Entwässerungsfragen wird auf die wasserrechtlichen Entscheidungen unter Ziffer 2.18, S. 37 dieses Beschlusses verwiesen. Wegen der Lage des Regenrückhaltebeckens wird auf S. 342 dieses Beschlusses verwiesen.

Es ist vorgesehen, das Oberflächenwasser der B 4/75 auf das igs-Gelände zu leiten. In der Reihenfolge von Nord nach Süd sind es: - der ehemalige Bahngraben (Höhe Kletterhalle - Station 1 + 9751) - hier ist in Abstimmung mit der Deges ein DN300 Betonrohr eingebaut worden, siehe Unterlage 13.5 Blatt 3. In den Planfeststellungsunterlagen wird jetzt ein M9 weiter südlich zusätzlich DN 400 Rohr vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass teurere und große Erdbaumaßnahmen durchgeführt werden müssen. Es wird gebeten zu prüfen, ob der jetzige Bestand ausreichend ist. Eine Durchführung ist nicht mehr in offener Bauweise möglich!

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Einleitstellen im Bereich der igs wurden bereits im Jahr 2010 abgestimmt. Ihre Lage resultiert aus den geometrischen Abhängigkeiten der neuen Verkehrsanlagen Straße und Bahn. Eine nachträgliche Lageanpassung ist nicht möglich.

Aus hydraulischer Sicht ist ein Durchmesser von 300 mm nicht ausreichend. Diese Baumaßnahme wird nach Beendigung der igs stattfinden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Ein weiterer Einlauf M8 ist bei ca. Station 1 + 1580 nördlich des Galgenbracks. Das Galgenbrack ist ein Biotop nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz und besonders geschützt. Bei größeren Niederschlagsmengen wird es zur erheblichen Rückstaus des Galgenbracks kommen. Dies ist nicht genehmigungsfähig.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Einleitung von Straßenwässer direkt in das Gewässer Galgenbrack ist nicht vorgesehen. Es erfolgt eine Einleitung von vorgereinigtem Wasser in das Grabensystem der igs.

Die im Vorfeld mit dem Entwässerungsplaner der igs abgestimmten Wassermengen liegen den zuständigen Behörden vor. Die Erteilung einer Genehmigung ist Sache der zuständigen Behörden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Abschlag 8 zur Drainage der Mulde 9 führt tatsächlich nicht direkt ins Gal-

genbrack, sondern schließt knapp nördlich davon mit einer Einleitmenge an einen Graben an, dessen Wasser allerdings ins Galgenbrack fließt. Erforderlich werdende wasserrechtliche Genehmigungen erfolgen durch die Planfeststellungsbehörde unter Ziffer 2.18, S. 37 dieses Beschlusses. Eine Beeinträchtigung des Biotops durch die Einleitung ist nicht zu befürchten, weil die zusätzliche Wasserlast durch die Einleitung sich bei Starkregenereignissen nicht besonders bemerkbar machen wird. Sollte sich an dieser Einschätzung künftig etwas ändern, besteht die Möglichkeit nachträglicher Auflagen und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG in Verbindung mit § 19 Abs. 4 WHG.

Die Abschläge 6 + 7 sind in den Kuckuckswettern vorgesehen, wo bereits ein Gewässerbauwerk besteht. Hier bestehen seitens der igs keine Bedenken, wenn sie den Neuerungen im Umfeld angepasst werden. Es ist darauf zu achten, dass sich das Gewässer demnächst in einem öffentlichen Park befindet, der stark von Mensch frequentiert wird. In unmittelbarer Nachbarschaft ist ein Spielplatz geplant, d. h. spielende Kinder werden sich im Umfeld aufhalten. Der Ausbau sollte möglichst zeitnah erfolgen, damit zur Ausstellung die Pflanzungen eingewachsen sind und somit ein optimales Bild ergeben.

Es ist vorgesehen, die Regenwasserabflüsse der Straße der igs über begrünte Entwässerungsmulden bzw. über Rigolen zuzuführen. Die igs geht davon aus, dass es sich hierbei um belastetes Oberflächenwasser handelt, welches nicht ohne zusätzliche Vorreinigung in das Grabensystem des Inselparks (igs-Gelände) zugeführt werden darf. Es können daher Einrichtungen für Bauwerke zur Reinigung des Gewässers notwendig werden. Die igs weist darauf hin, dass auf ihren Flächen für diese Bauwerke kein Platz sein wird. Um Berücksichtigung wird gebeten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Regenwasserabflüsse der Straße werden mittels des geplanten Mulden-Rigolen-System über eine belebte Bodenzone in vorgereinigter Form dem Vorfluter zugeführt.

In diesem Bereich werden keine weiteren Wasserbehandlungsanlagen notwendig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Alte Wilhelmsburger Reichstraße B 4/75

Der Neubau der Wilhelmsburger Reichstraße hat zur Folge, dass die alte Straßentrasse zurückgebaut wird. In den Planfeststellungsunterlagen wird von einem hohen Grad der Entsiegelung ausgegangen (98 %). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auch später noch ein als Ersatz für die ehemals öffentlichen Straßen Kückenbrackweg und Hauland, die Bestandteil des neuen Parks werden, ein angemessener Ersatz gefunden werden muss. Zumal sich der europäische Radwanderweg von Norden nach Süden über den Hauland befindet. Der Radwanderweg wird derzeit auf die Georg-Wilhelm-Straße verlagert, muss aber nach 2013 rücküberführt werden. Die igs geht von einer Entsiegelungsfläche, die weit geringer als angegeben ist, aus. Die igs geht davon aus, dass die Kosten für den Rückbau (Eingliederung der Parkanlage) vom Straßenbau getragen wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen sind dem Vorhabensträger bekannt. Den Zielsetzungen fehlt es jedoch an der nötigen Planreife und Verbindlichkeit, um

sie bei der Maßnahmenplanung für die Verlegung der B 4/75 berücksichtigen zu können. Durch die Verlegung der B 4/75 werden die bisherigen Verkehrsflächen überwiegend nicht mehr benötigt, ein Rückbau mit einer Folgenutzung wird erforderlich. Den Rückbau wird sich der Vorhabensträger als Kompensation anrechnen lassen. Sollten anschließende Planungen oder Vorhaben auf die zurückgebauten Flächen zugreifen, so muss im Rahmen der dann erforderlichen Zulassungsverfahren eine Verlagerung der Kompensationsfunktionen stattfinden. Dies liegt dann in der Verantwortung des jeweiligen Vorhabensträgers.

Der Anteil von 2 % verbleibender Versiegelungsfläche wurde anhand des Rahmenplans 2014+ der igs-GmbH (Stand 30.11.2009) ermittelt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, das nur Ost-West-Wegeverbindungen berücksichtigt wurden. Ein evtl. geplanter Multi-Purpose-Way sowie andere Nord-Süd-Verbindungen blieben nach Abstimmung mit der igs-GmbH bei der Maßnahmenplanung ausdrücklich unberücksichtigt (Abstimmung bei der igs-GmbH am 10.12.2009 mit entsprechendem Ergebnisvermerk vom 11.12.2009). Anhand des Rahmenplans 2014+ wurden nur die sich ergebenden Ost-West-Verbindungen aufgenommen und flächenmäßig abgegrenzt. Mit einem Sicherheitsaufschlag ergeben diese einen Flächenanteil von 2 %. Dieser Wegeanteil gewährleistet auch bezüglich der Funktionen für Fuß- und Radfahrer ein Zusammenwachsen der bislang getrennten Parkteile. Nord-Süd-Wegeverbindungen bestehen schon mit den beiden vorhandenen Parallelwegen zur B 4/75, so dass sich keine zwingenden Gründe für einen reduzierten Rückbau der B 4/75 ergeben. Für die Realisierung eines Multi-Purpose-Way muss im Zusammenhang mit den beiden Parallelwegen eine separate Lösung gefunden werden, z.B. in Form einer Verlagerung von einem der Wege.

Kosten für planfestgestellte Kompensationsmaßnahmen trägt der Vorhabensträger.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die von der igs beschriebenen Maßnahmen sind nicht Bestandteil des hier planfestgestellten Vorhabens und auch keine notwendigen Folgemaßnahmen. Eventuell vorhandene Pläne, den Straßendamm der bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße erneut ganz oder teilweise zu versiegeln, sind nicht verfestigt und nötigen weder die Vorhabensträger noch die Planfeststellungsbehörde, darauf im Vorgriff zu reagieren und eine geringere Entsiegelung vorzusehen. Im Übrigen wird auf S. 327 dieses Beschlusses verwiesen.

Zum Abschluss weist die igs darauf hin, dass die BSU/Rechtsamt die Planbehörde und das Verkehrsamt der BSU Träger der Maßnahme sind und die Steuerung zusammen mit der DEGES haben. Da die BSU gleichzeitig die Genehmigungsbehörde für die vielen temporären Maßnahmen ist - z. B. in der Abbauverbotszone von 20 und 40 m entlang der alten B 4/75 -, liegt hier eine große Möglichkeit durch die Gestaltung der Zeitschiene eine Verschlankung der Genehmigungsverfahren zu erreichen und somit erhebliche finanzielle Mittel einzusparen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Gesamtkonzept wird in enger Abstimmung aller Beteiligten realisiert. Ziele sind natürlich die finanzielle und zeitliche Verschlankung der parallel laufenden Vorhaben.

4.14.2.24 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, PGS

Belange der Landesplanung

Gesamtstädtische Entwicklungsziele – Leitprojekt Sprung über die Elbe

Mit Verlegung und Bündelung der Verkehrswege im Bereich des Bahnkorridors i. V. mit dem dazugehörigen Gesamtlärmschutzkonzept ergeben sich erheblich Lärmentlastungen und Flächenpotenziale von weitreichender Bedeutung für die Stadtentwicklung (mit Realisierung des Vorhabens erfolgt durch Lärmschutzmaßnahmen eine maßgebliche Reduzierung der Lärmwerte für rd. 25.000 Einwohner in rd. 11.000 Wohneinheiten einschließlich passiver Maßnahmen) und eine flächenhafte Entlastung im zentralen Siedlungsbereich der Elbinsel. Das Verkehrsvorhaben leistet damit gleichzeitig einen herausragenden Beitrag für die Verbesserung der Lebensqualität in Wilhelmsburg und für die Umsetzung des gesamtstädtischen Leitprojekts „Hamburgs Sprung über die Elbe". Eine erste Auslotung der Möglichkeiten für die Stadtentwicklung nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist im Rahmen einer ersten Ideensuche in 2008 mit dem Gutachterverfahren „Planwerk Mitte Wilhelmsburg" erfolgt. Die Einleitung eines offenen Planungsprozesses für die zentral gelegenen Flächen der Nord-Südachse Mitte Wilhelmsburg ist parallel zum Planfeststellungsverfahren in 2011 vorgesehen.

Keine Verknüpfung mit einer künftigen Hafenquerspange:

Gemäß Schreiben vom 15.2.2011 hat das BMVBS die Linie für die Weiterführung der A 26 (Arbeitsbegriff „Hafenquerspange Hamburg") auf Hamburger Gebiet gem. § 16 FStrG auf der Grundlage der Variante Süd 1 neu bestimmt und dies mit Schreiben vom 15.2.2011 der Stadt Hamburg mitgeteilt. Die unter anderem auch im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Verlegung der WBR und der Verkehrsplanung im Hamburger Süden kommunizierte Vorgabe, dass eine Verknüpfung der neuen B 4/75 mit einer künftig als Südtrasse geführten „Hafenquerspange" nicht erfolgen soll, ist den Planunterlegen entsprechend zu entnehmen. Im Hinblick auf die damit verbundene Beschränkung der Verkehrslast ist aus der Sicht der Stadtentwicklung eine ausdrückliche Verankerung im Planfeststellungsbeschluss erforderlich, damit dies auch auf Dauer sicher gestellt ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Wie richtig erkannt, ist die geometrische Ausbildung der zukünftigen Verknüpfung der linienbestimmten HQS im Bereich der Anschlussstelle HH- Wilhelmsburg- Süd ("Abzweig Harburg") vorsorglich bei der Planung berücksichtigt und in den entsprechenden Planunterlagen nachrichtlich dargestellt worden. Wegen der erfolgten Linienbestimmung waren die Vorhabensträger zu dieser Vorsorgeplanung verpflichtet. Da der Planfeststellungsbeschluss für die WBR sich ausschließlich auf die Antragsunterlagen beziehen wird, ist es nicht nötig, einen ausdrücklichen Vorbehalt bezüglich der HQS zu formulieren. Die Baurechtsschaffung für die Realisierung der HQS bleibt in jedem Fall einem separaten Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die vorsorgliche Berücksichtigung absehbarer baulicher Maßnahmen ist grundsätzlich vernünftig und jedenfalls dann zulässig, wenn der Bau der A26-Ost nicht völlig ausgeschlossen ist und ihre vorsorgliche Berücksichtigung nicht ihrerseits schon zu unverhältnismäßigen Nachteilen etwa wegen zu umfangreicher Eingriffe in Natur und Landschaft oder fremde Grundstücke führt.

Der Lageplan deutet die mögliche Straßenführung bei Verwirklichung der A 26-Ost an. Ihr Bau ist nicht unwahrscheinlich, weil die Linienbestimmung nach § 16 FStrG erst vor kurzem entsprechend geändert wurde. Im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd haben möglicherweise betroffene Grundstückseigentümer keine Einwendungen erhoben. Das zeigt, dass die Grundstücksinanspruchnahmen hier keine unverhältnismäßigen Folgen haben. Auch die Belange der übrigen Einwender sind durch die vorsorgliche Berücksichtigung nicht erkennbar beeinträchtigt. Nennenswerte zusätzliche Eingriffe in Natur und Landschaft sind nicht zu verzeichnen. Das liegt daran, dass der räumliche Umgriff der Anschlussstelle auch ohne die vorsorgliche Berücksichtigung im Wesentlichen durch die Mindestradien in den Anschlussarmen definiert wird. Zudem werden die für die A 26 – Ost reservierten Flächen zunächst gerade nicht versiegelt, sondern stehen einer weiteren Entwicklung von Natur und Landschaft einstweilen zur Verfügung. Die möglichen Auswirkungen des Baus und des Betriebs einer A 26-Ost sind dabei hier nicht zu berücksichtigen, weil dieser Beschluss den Bau und Betrieb einer A 26-Ost nicht betrifft. Sollte der Bau der A 26-Ost beantragt werden, wären die Auswirkung im dann erforderlichen planfeststellungsrechtlichen Zulassungsverfahren zu beurteilen und in die Abwägung einzustellen.

Aufhebung und Rückbau der alten Trasse:

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist die Trasse der alten Bundesstraße B 4/75 (WBR) in Gänze aufzuheben und rückzubauen, eine entsprechende Aussage ist dem Erläuterungsbericht zu entnehmen (vgl. Ziffer 5.4, Seite 83 ff).

Für den Bereich südlich der Neuenfelder Straße ist die Aufhebung der alten Trasse den Planunterlagen durch entsprechende Kennzeichnung zu entnehmen (xxx). Gleichzeitig sind die Flächen der alten WBR hier als Flächen für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Für den Bereich nördlich der Neuenfelder Straße ergibt sich die Aufhebung der alten Trasse aus den Planunterlagen bisher jedoch nur indirekt aus der Funktionslosigkeit der Straßenverkehrsflächen, eine entsprechende Kennzeichnung wie dies den Planunterlagen für den südlichen Bereich zu entnehmen ist, fehlt bisher (xxx). Maßgebliche Aussagen und Festlegungen zum Rückbau sind bisher nur dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zu entnehmen, der im Bereich nördlich der Neuenfelder Straße den Rückbau der Straßenverkehrsflächen nach Teilabschnitten differenziert, jedoch nicht in Gänze vorsieht und des Weiteren wie im südlichen Abschnitt Ausgleichsmaßnahmen festlegt. Der in diesem Zusammenhang im LBP teilweise vorgesehene Erhalt der Trasse im mittleren Bereich ist nicht nachvollziehbar. Grundlage für die abschnittsweise unterschiedlichen Festlegungen ist offensichtlich der gleichzeitig als „Referenzfall" bezeichnete „Planfall 4", der in der „Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planfällen - Schlussbericht 2011", Unterlage 17 dargestellt ist. Die hier getroffenen Annahmen können als verbindliche Festlegungen nicht akzeptiert werden; im Einzelnen wird hierzu auf die nachstehenden Ausführungen zu Unterlage 17 - Verkehrsuntersuchungen verwiesen.

Fazit:

Vor dem Hintergrund, dass derzeit für den Bereich nördlich der Neuenfelder Straße noch keinerlei konkrete Planungen für die städtebauliche und landschaftsplanerische Entwicklung

nach Verlegung der WBR vorliegen und im Bereich südlich der Neuenfelder Straße ausreichender Spielraum für die Integration der naturschutzrechtlichen Maßnahmen in ein noch zu entwickelndes Gesamtkonzept für den Park verbleiben muss, sollte die weitere Verortung, Konkretisierung und Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen sowohl für die südlichen als auch für die nördlichen Teilflächen zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung (einschließlich Parkerweiterung) sowie in Abstimmung mit den hierfür erforderlichen Planwerken erfolgen. Die Aussagen zu den Ausgleichsmaßnahmen sind daher sowohl in den Planfeststellungsunterlagen als auch im Rahmen der Planfeststellung unter Ausschöpfung aller rechtlichen Spielräume auf qualitative Festlegungen zu beschränken. Im Einzelnen wird hierzu auf die nachfolgenden Ausführungen zum LBP verwiesen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die tw. bereits formulierten, grundsätzlichen städtebaulichen Zielsetzungen im Bereich der heutigen B 4/75 sind dem Vorhabensträger bekannt. Den Zielsetzungen fehlt es jedoch an der nötigen Planreife und Verbindlichkeit, um sie bei der Maßnahmenplanung für die Verlegung der B 4/75 berücksichtigen zu können. Durch die Verlegung der B 4/75 werden die bisherigen Verkehrsflächen überwiegend nicht mehr benötigt, ein Rückbau mit einer Folgenutzung wird erforderlich. Den Rückbau bzw. Entsiegelung muss sich der Vorhabensträger als Kompensation anrechnen lassen. Sollten anschließende Planungen oder Vorhaben auf die zurückgebauten Flächen zugreifen, so muss im Rahmen der dann erforderlichen Zulassungsverfahren eine Verlagerung der Kompensationsfunktionen stattfinden. Dies liegt dann in der Verantwortung des jeweiligen Vorhabensträgers.

Die im LBP vorgenommenen qualitativen Festlegungen zu den Kompensationsmaßnahmen im Bereich der zurückzubauenden B 4/75 (Maßnahmenkomplex 3) sind erforderlich, um die erforderlichen Kompensationsfunktionen nachzuweisen und die Anerkennung als Kompensationsmaßnahme zu erlangen. Es ist nicht möglich von dem gewählten Planungsansatz abzuweichen. Dies würde den zusätzlichen Kompensationsbedarf in erheblichem Maß steigern, da es sich bei den Rückbaumaßnahmen um qualitativ sehr hochwertige Kompensationsmaßnahmen handelt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde hält Ausgleichsmaßnahmen auf der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße mangels verfestigter anderweitiger Planung für zulässig. Siehe im Übrigen die Regelungen unter Ziffer 2.14, S. 35. Ein vollständiger Rückbau des vorhandenen Dammes und der konstruktiven Bauwerke wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht angeordnet, weil es sich insoweit nicht um notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 74 Abs. 2 HmbVwVfG handeln würde. Es gibt auch keine zwingenden Gründe, die auf der Alttrasse vorgesehenen und zur Planfeststellung beantragten Ausgleichsmaßnahmen abzulehnen. Es mag denkbar sein, dass der erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich auch auf anderen Flächen möglich ist. Solche Ausgleichsmaßnahmen sind aber weder beantragt worden noch gibt es Rechtsgründe, die gegen die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen auf der Alttrasse sprechen. Solche Ausgleichsmaßnahmen beeinträchtigen auch die gemeindliche Planungshoheit der Freien und Hansestadt Hamburg nicht über Gebühr. Die Flächen können nach ihrer Einziehung Gegenstand der Bauleitplanung sein. Wenn die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen mit Planungsabsichten

Hamburgs kollidieren, ist es möglich, dass die Flächen durch den Bebauungsplan einer anderen Nutzung zugeführt werden, wenn hinreichend sicher gestellt ist, dass die Ausgleichsflächen mit ihrer bezweckten Funktion an anderer Stelle geschaffen werden. Dazu ist ggf. eine Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses erforderlich, auf die aber gerade in einem Stadtstaat wie Hamburg auch andere Verwaltungseinheiten desselben Stadtstaats mit Aussicht auf Erfolg hinwirken können.

Verkehrsuntersuchungen - Unterlage 17:

Die Unterlage 17 - Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planfällen - Schlussbericht 2011 ist als Bemessungsgrundlage für die Straßenbaumaßnahme (Zufahrtsbereiche und Knotenpunkte) und im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf das nachgeordnete (örtliche) Verkehrsnetz Teil der Planfeststellungsunterlagen. In diesem Kontext wird der „Planfall 4" als Referenzfall bezeichnet und ist damit Grundlage der Bemessungen. Der dargestellte Planfall 4 mit einer neuen Verkehrsverbindung nach Norden zwischen Rubbertstraße und Schlenzigstraße ist zum einen aus städtebaulicher Sicht kritisch zu beurteilen und war zum Anderen bisher nicht Gegenstand kommunizierter Betrachtungen. Das dargestellte Szenario beinhaltet daher eine Vielzahl offener Fragen und kann bestenfalls als Prognosegrundlage akzeptiert werden. Damit dürfen jedoch keinerlei rechtliche Wirkungen oder Präjudizierungen für die nachfolgende Stadtentwicklungsplanung verbunden sein. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Netzzusammenhänge mit Durchgangsverkehren in Nordsüd-Richtung, die mit den Qualitäten unvereinbar sind, die im Hinblick auf die Entwicklung eines Wohnstandortes optional sicher gestellt werden müssen. Dies ist entsprechend im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens klarzustellen und zu verankern (z. B. ggf. auch durch entsprechende Überarbeitung und Ergänzung der Ausführungen zum „Planfall 4").

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken im Hinblick auf die Verkehrsprognose. Die Verkehrsprognose stellt eine Vorhersage über die Verkehrsverhältnisse in der Zukunft im Bereich des Vorhabens dar. Eine Präjudizierung von nachfolgenden Straßen- oder Stadtentwicklungsplanungen durch die Verkehrsprognose über den Antragsgegenstand hinaus lässt sich nicht erkennen. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.3.5, S. 222 dieses Beschlusses verwiesen.

Anpassungsmaßnahmen im örtlichen Verkehrsnetz:

Mit dem Rückbau der funktionslosen Anschlussstelle „Wilhelmsburg-Mitte" wird gleichzeitig eine Neuordnung der Straßenverkehrsflächen im bisherige Kreuzungsbereich Dratelnstraße erforderlich, der zukünftig in Folge der Straßenbaumaßnahmen zu einem deutlich geringer belasteten Einmündungsbereich wird (vgl. auch Aussagen Verkehrsuntersuchungen, Unterlage 17). Dies ist bisher an keiner Stelle den Planunterlagen zu entnehmen. Angesichts der laufenden Umbaumaßnahme „Neuenfelder Straße" und der Veranstaltungen IBA/igs in 2013 besteht hier jedoch im Kontext mit dem Planfeststellungsverfahren ein dringender Handlungs- und Abstimmungsbedarf, dem nachzukommen ist. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die Realisierung eines 5,00 m breiten Baum bestandenen Mittelstreifens im Bereich der Neuenfelder Straße, der hier gemäß den verbindlichen Planungen für die neue

Mitte Wilhelmsburg vorgesehen ist und im westlichen Teilbereich nur im Kontext mit der genannten Neuordnung realisiert werden kann.

Weiterhin ergeben sich in Folge der Verlegung der Anschlussstelle Wilhelmsburg Mitte nach Norden im Einzelnen Auswirkungen im nachgeordneten Verkehrsnetz, die insbesondere auch aus städtebaulicher Sicht in den nachfolgenden Bereichen zu prüfen, zu bewerten und ggf. durch flankierende Maßnahmen einer insgesamt verträglichen Lösung zuzuführen sind:

- Im Bereich der Rotenhäuser Straße sollte die heutige Verkehrssituation durch geeignete Maßnahmen gesichert werden. Eine Sperrung für den Durchgangsverkehr für den Bereich westlich der Rotenhäuser Brücke erscheint unerlässlich, da die sich künftig hier sonst einstellenden Verkehre nicht verträglich sind mit der sich westlich anschließenden empfindlichen und zu schützenden Nutzungsstruktur.
- Die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Dratelnstraße und auf das sich nördlich, in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung im Bereich der Nord-Südachse entwickelnde Verkehrsnetz sind zu prüfen und die sich daraus ergebenden Folgemaßnahmen in die Planfeststellungsunterlagen einzubeziehen.
- Im Bereich Otto-Brenner-Straße ist eine Verkehrszunahme offensichtlich unvermeidbar. Hier bedarf es der genauen Prüfung und ggf. Kompensation der Auswirkungen auf die städtebauliche Situation und Nutzungsstruktur.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Vorhaben kann Anpassungen am nachgeordneten Straßennetz erforderlich machen. Als notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 74 Abs. 2 HmbVwVfG werden solche Maßnahmen vor allem an der Rotenhäuser Straße und deren Knoten mit der Dratelnstraße und der Rubbertstraße, aber z.B. auch an der Kornweide und dem Vogelhüttendeich planfestgestellt. Darüber hinausgehende Maßnahmen können und müssen dem Baulastträger der Stadtstraßen überlassen bleiben. Auf die Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Rad- und Fußwege:

Veloroute: Die in Nord-Süd Richtung östlich parallel zur alten Trasse verlaufende Veloroute muss weiterhin sicher, erkennbar, Barriere frei und gut befahrbar über die zukünftige Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd zur „Alten Harburger Elbbrücke" über die Elbe geführt werden. Dies ist den Planunterlagen bisher nicht zu entnehmen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Von Norden entlang der Straße Hauland bzw. Kükenbracksweg kommend ist die neue Führung der Nord-Süd-Trasse nördlich des Bahndamms bis zur Georg-Wilhelm-Straße, dann unter der vorhandenen Eisenbahnüberführung durch und weiter über die Kornweide bis zum Rad-/Gehweg parallel zur neu verlegten südlichen Wilhelmsburger Wettern vorgesehen. Von dort verläuft die neue Route westlich der Bundesstraße bis zum König-Georg-Deich und weiter Richtung Elbe.

Die neuen Rad-/Gehwege sind mit einer Breite von 3,50 m sicher befahrbar und barrierefrei geplant.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit der Planänderung ist auch eine andere Radwegeführung beantragt worden, die mit diesem Beschluss festgestellt wird. Die Radwegeführung auf der Nord-

seite des Bahndammes in Richtung Georg-Wilhelm-Straße entfällt. Stattdessen wird der Radweg auf Höhe der alten Trasse unter dem Bahndamm hindurch geführt und dann mit der Kornweide verknüpft. Beim Bau des Radweges ist mindestens der vorhandene Standard wieder herzustellen. Darüber hinaus gehende Verbesserungen bleiben dem Baulastträger dieses Radwegs überlassen.

Hauptrundwege igs/ Wilhelmsburger Inselpark:

Der von Nordosten über den Haupteingang „Wilhelmsburger Inselpark" nach Südwesten führende Hauptrundweg, der gleichzeitig Teil des Freizeitrundkurses ist, mündet im Süden in die überörtliche Veloroute. Darüber hinaus wird gemäß der übergeordneten Park- und Wegeplanung künftig von hier aus eine weitere Hauptwegeverbindung nach Nordwesten entlang der „Südlichen Wilhelmsburger Wettern" geführt. Diese Fuß- und Radwegekreuzung nördlich Kornweide ist den Planunterlagen bisher nicht zu entnehmen. Weiterhin ist das hier nach den vorgelegten Planungsunterlagen vorgesehene Regenrückhaltebecken (RRB) in der bisher vorgesehenen Lage mit dieser planerischen Rahmenvorgabe nicht vereinbar und daher entsprechend anzupassen. Des Weiteren verdrängt das vorgesehene RRB dringend und rechtlich erforderliche Dauerkleingärten, die im Rahmen der igs als Ersatzkleingärten herzustellen und durch den erst im Juni 2010 beschlossenen Bebauungsplan WB 92 planungsrechtlich gesichert worden sind (vgl. auch Bürgerschaftsdrucksache 19/5303). Diese Unvereinbarkeit ist auszuräumen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Erschließung der Kleingartenanlage und des Regenrückhaltebeckens ist von Süden nur über die Georg-Wilhelm-Straße und nördlich entlang des vorhandenen Bahndamms möglich.

In Abhängigkeit zu den Randbedingungen aus den Planungen einer zukünftigen Hafenquerspange läßt sich eine wirtschaftliche Lösung für eine direkte Führung nicht realisieren.

Die Lage des vorgesehenen Regenrückhaltebecken resultiert aus den trassenspezifischen Zwangspunkten. Ein Verzicht auf das geplante Becken an dieser Stelle würde zu einer technisch aufwendigen und unwirtschaftlichen Lösung der Regenrückhaltung führen.

Weiterhin sind die Flächen im Bereich des Regenrückhaltebeckens für die Herstellung der angrenzenden Ingenieurbauwerke unverzichtbar.

Mit der igs wurde verabredet, die im Bereich des RRB vorgesehenen Kleingärten nicht zu errichten. Durch die Planfeststellung wird der Bebauungsplan überplant. Damit entfällt auch die bisher durch die igs-Planung berücksichtigte Bauverbotszone nach Fernstraßengesetz (FStrG) entlang der alten Bundesstraße. Die Stadt Hamburg kann somit diesen Bereich neu beplanen und beispielsweise weitere Kleingärten vorsehen.

Im Rahmen des Planänderungsverfahrens hat die BSU/PGS in Bezug auf das Regenrückhaltebecken weiter ausgeführt:

Bereits in der Stellungnahme vom 06.04.2011 wurde von der BSU/PGS darauf hingewiesen, dass die dargestellte Lage nicht vereinbar ist mit dem Hauptrundweg des Wilhelmsburger Inselparks, der hier gleichzeitig ein Teilabschnitt des neuen Freizeitrundkurses Wilhelmsburg

ist. Das RRB muss insgesamt weiter nach Osten verschoben bzw. insgesamt so konzipiert werden, dass die Fuß- und Radwegeverbindung aus dem Park geradlinig nach Süden mit der überörtlichen Veloroute zur neu vorgesehenen Unterquerung der Hafenbahn und der Kornweide und später zur ‚Alten Harburger Elbbrücke' weitergeführt werden kann.

Der Hauptrundweg/ Freizeitrundkurs wurde zwischenzeitlich für die igs 2013 hergestellt.

Die zuvor an Stelle des RRB vorgesehenen Ersatzkleingärten sind jetzt weiter nördlich an der Trasse der vorhandenen Wilhelmsburger Reichsstraße vorgesehen und sollen in ca. einem Jahr nach der igs 2013 und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die igs 2013 gmbh hergestellt werden.

Die Erschließung der neuen und der vorhandenen Kleingartenanlagen ist entsprechend den Festsetzungen des B-Plans WB 92 zwingend auf Dauer von Süden über den Wirtschaftsweg von der Georg-Wilhelm-Straße zum RRB zu sichern.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Regenrückhaltebecken wird nicht mit Nutzungsinteressen der Internationalen Gartenschau kollidieren, weil es erst nach deren Abschluss errichtet werden wird.

Das Regenrückhaltebecken nimmt gut 6.000 m² in Anspruch und liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Wilhelmsburg 38, der hier großflächig eine Parkanlage vorsieht. Insoweit ergibt sich nur ein geringer Nutzungskonflikt mit geltendem Planrecht, weil das Regenrückhaltebecken in das Erscheinungsbild einer Parkanlage gut integriert werden kann. Solche Konflikte werden von der BSU/PGS auch gar nicht behauptet.

Konflikte bestehen vielmehr mit dem Bebauungsplanentwurf Wilhelmsburg 92, der hier „Private Grünfläche, Dauerkleingärten" vorsieht. Tatsächlich vorhanden sind solche Kleingärten nicht. Die ursprüngliche Stellungnahme in Bezug auf Konflikte mit hier vorgesehenen Kleingärten hat sich aber durch die Stellungnahme im Planänderungsverfahren erledigt.

Der Konflikt des Regenrückhaltebeckens mit der Wegeführung auf dem Grundstück führt nicht dazu, dass das Regenrückhaltebecken nicht so gebaut werden könnte, wie geplant. Einer anderen Wegeführung stehen keinerlei topografischen Hindernisse entgegen, wohingegen die Verlagerung des Regenrückhaltebeckens größere Folgewirkungen für die Entwässerung der neuen B 75 hätte. Es kann auch nicht nach Osten verschoben werden, weil dort die Trasse der verlegten B 75 verläuft. Die Lage des Regenrückhaltebeckens hat auch keinen Einfluss auf die Erschließung des Grundstücks, weil unabhängig von der Lage des Beckens die Straße „Hauland" südlich des Bahndamms unterbrochen wird und eine Kfz-Erschließung des Grundstücks von Süden her deshalb unabhängig von der Lage des Rückhaltebeckens künftig nicht mehr möglich sein wird. Die Erschließung für den Fuß- und Radverkehr bleibt aber möglich.

Die Erschließung für die im östlichen Teil des Parks gelegenen und verbleibenden Kleingartenanlagen ist entsprechend den Festsetzungen des B-Plans WB 92 zwingend auf Dauer von Süden sicherzustellen. Dies gilt auch für die Erschließung des Rückhaltebeckens.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Von Norden entlang der Straße Hauland bzw. Kükenbracksweg kommend ist die

neue Führung der Nord-Süd-Trasse nördlich des Bahndamms bis zur Georg-Wilhelm-Straße, dann unter der vorhandenen Eisenbahnüberführung durch und weiter über die Kornweide bis zum Rad-/Gehweg parallel zur neu verlegten südlichen Wilhelmsburger Wettern vorgesehen. Von dort verläuft die neue Route westlich der Bundesstraße bis zum König-Georg-Deich und weiter Richtung Elbe.

Die neuen Rad-/Gehwege sind mit einer Breite von 3,50 m sicher befahrbar und barrierefrei geplant.

Eine Erschließung der Kleingartenanlage und des Regenrückhaltebeckens ist von Süden nur über die Georg-Wilhelm-Straße und nördlich entlang des vorhandenen Bahndamms möglich.

In Abhängigkeit zu den Randbedingungen aus den Planungen einer zukünftigen Hafenquerspange lässt sich eine wirtschaftliche Lösung für eine direkte Führung nicht realisieren.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit der Planänderung ist auch eine andere Radwegeführung beantragt worden, die mit diesem Beschluss auch festgestellt wird. Die Radwegeführung auf der Nordseite des Bahndammes in Richtung Georg-Wilhelm-Straße entfällt. Stattdessen wird der Radweg auf Höhe der alten Trasse unter dem Bahndamm hindurch geführt und dann mit der Kornweide verknüpft.

Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Auffassung der Vorhabensträger an.

Oberflächenentwässerung:

Durch die zusätzliche Einleitung von Oberflächenwasser in die vorhandenen und künftig entstehenden Graben- und Gewässersysteme darf die Qualität des Parks und der Gewässer nicht belasten. Ob die Kapazitäten überhaupt und unter dieser Maßgabe ausreichend sind, um das Oberflächenwasser in Folge der Straßenbaumaßnahme aufzunehmen, ist nachzuweisen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Generell entwässert die geplante Wilhelmsburger Reichsstraße im Regelfall über ein modifiziertes Mulden-Rigolen System (MRS). Damit das von den Mulden einsickernde Wasser nicht gezielt gefasst und abgeführt wird, wird der Filtersand bis 30 cm unter die Rohrsohle eingebaut. Die Vollsickerrohre führen also nur Wasser, wenn der Grundwasserspiegel entsprechend ansteigt.

Die Vollsickerrohre werden an Entwässerungsleitungen und diese an Gräben angeschlossen. Die Einleitmenge beträgt grundsätzlich 0,0 l/s. Eine Ableitung in die Vorflutgewässer erfolgt nur bei hohen Grundwasserständen. Unter Berücksichtigung des Sicherheitsbedürfnisses der Straße wird die jährliche Einleitmenge in die Vorflutgewässer auf ein höchstmögliches Maß reduziert. Die Sickerpassage bewirkt in diesem Zuge eine effektive Reinigung des Niederschlagswassers und einen sehr stark verzögerten Abfluss.

Durch die Wilhelmsburger Reichsstraße wird nicht zusätzliches Wasser in das Planungsgebiet geführt. Es werden allerdings das Abflussverhalten und die Verdunstung

verändert. Durch die geplante Versickerung und Rückhaltung der Niederschläge über das MRS wird das Abflussverhalten so weit wie möglich den natürlichen Verhältnissen angepasst.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf die wasserrechtlichen Entscheidungen unter Ziffer 2.18, S. 37 wird verwiesen.

Belange der übergeordneten Landschaftsplanung: Dove-Elbe-Achse (BSU/LP22):

In dem von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße betroffenen Abschnitt der Landschaftsachse Wilhelmsburger Dove-Elbe ist das zentrale Thema der Untersuchung zur Landschaftsachse die Optimierung der Wegeverbindungen. Ziel ist u.a. eine durchgehende Wegeverbindung entlang der Dove-Elbe und des Ernst-August Kanals. Beim Ausbau des Vogelhüttendeiches entlang des Ernst-August-Kanals ist daher die Anlage eines Fuß- und Radwegs unbedingt erforderlich. Es wäre begrüßenswert, ihn von der Straße durch einen Grünstreifen abgesetzt zu führen, um einen engeren Bezug zum Gewässer zu erhalten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Entlang des ausgebauten Vogelhüttendeich ist ein Rad-/Gehweg geplant. Der Abstand zwischen Weg und Uferbereich beträgt zwischen 2 und 13 m und wird für eine zusammenhängende landschaftspflegerische Maßnahme genutzt. Eine engere Führung zum Kanal hin würde sich ungünstig auf den sensiblen Uferbereich auswirken.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Durch die beantragte Planänderung wird die Anlage eines Fuß- und Radwegs, der von der Straße abgesetzt ist, berücksichtigt.

Entlang der Bahntrasse wird in der Untersuchung beidseitig eine durchgängige Wegeverbindung vorgeschlagen. Im Kreuzungsbereich Dove-Elbe/Bahntrassen ist die Verbindung zurzeit wenig attraktiv. Im Zuge des Ausbaus des Vogelhüttendeichs könnte hier eine Fußgängerbrücke mit Rampen z. B. angehängt an die vorhandenen Brücken realisiert werden, um den Übergang zu verbessern.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Verbesserung der Wegeverbindung im Kreuzungsbereich Dove-Elbe/Bahntrassen steht in keinem Zusammenhang mit dem Vorhaben und ist demzufolge auch nicht vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Die Wegeverbindung ist weder beantragt noch wäre sie als notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens anzusehen. Die Herstellung einer solchen Wegeverbindung kann daher den Vorhabensträgern nicht verpflichtend aufgegeben werden.

Die in der Untersuchung vorgeschlagene Kleingartenfläche westlich der Bahn, südlich des Ernst-August-Kanal verringert sich durch die verlegte Trasse sowie den Ausbau des Vogelhüttendeiches sehr stark. Es ist zu prüfen, ob die Restfläche nördlich des „Mobileums" dafür noch geeignet ist bzw. welche Nutzung hier zukünftig stattfinden soll.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis auf eine Eignung von Restflächen nördlich des "Mobileums" für entspre-

chend Zwecke wird dankend zur Kenntnis genommen. Da die Lage und Abgrenzung der bezeichneten Flächen allerdings noch nicht eindeutig aus der Stellungnahme hervorgeht, werden hierzu noch weitere Informationen von der BSU, Projektgruppe Sprung über die Elbe gebeten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Stellungnahme betrifft nicht das Vorhaben, sondern Flächen, die als Ersatz für in Anspruch zu nehmende Flächen an anderer Stelle in Anspruch genommen werden könnten. Ersatzlandbeschaffung gehört zu den Fragen der Entschädigung für Grundstücksinanspruchnahmen und ist deswegen nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Die neue Brücke über den Ernst-August-Kanal sollte zur Verbesserung der Wegebeziehungen ebenfalls mit einer angehängten Fußgängerbrücke ausgestattet werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Wegebeziehungen über den Ernst-August-Kanal entsprechen dem heutigen Bestand und werden nicht verschlechtert. Insofern kann dem Vorhaben nicht der Bau einer neuen Fußgängerbrücke über den Ernst-August-Kanal abverlangt werden. Darüber hinaus würde sich eine an die Bundesstraßenbrücke angehängte Fußgängerbrücke als Lösung nicht aufdrängen, da andere Alternativen denkbar wären.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Die Wegeverbindung ist weder beantragt noch wäre sie als notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens anzusehen. Die Herstellung einer solchen Wegeverbindung kann daher den Vorhabensträgern nicht verpflichtend aufgegeben werden.

Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP): Rückbau der vorhandenen Trasse WBR:

Da für die frei werdende Trasse der verlegten WBR einschließlich angrenzender Räume noch kein Konzept für eine städtebaulich-freiraumplanerische Neuordnung vorliegt, können die für die Abschnitte 3.2 A und 3.3.A beschriebenen Maßnahmen noch nicht als verbindliche betrachtet und mit dem hierfür angesetzten Aufwertungspotenzial planfestgestellt werden.

Das für den Abschnitt 3.1 A zwischen Kornweide und Neuenfelder Straße in Anrechnung gebrachte Ausgleichspotenzial ist vor dem Hintergrund ggf. noch für übergeordnete Rad- und Fußwegeverbindungen erforderlicher Versiegelungen überprüft werden. Dies gilt auch für die Planungen im Zusammenhang mit dem Wilhelmsburger Park, hier muss eine Vereinbarkeit der Konzepte und Maßnahmen geklärt und herbeigeführt werden.

Im Ergebnis müssen für die zurück zubauende Trasse der WBR in jedem Fall geringere Aufwertungspotenziale angesetzt werden (z.B. ein niedrigerer Durchschnitts-Punktwert pro m²) und planerischer Spielraum für die Ausgestaltung der Maßnahmen im Rahmen künftiger Planungen und Konkretisierungen gelassen werden.

Zu Unterlage 12.2, Karte 4.6: Die den Abschnitten 3.2 A und 3.3 A zugeordneten Schriftkästen wurden vertauscht, mit Doppelnennung 3.2 A. Es wird um Klarstellung der Aussage „Ein Abtrag der vorhandenen Straßendämme ist nicht erforderlich“ gebeten – siehe oben, planerisches Ziel für den Raum ist der Rückbau der gesamten Trasse.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen sind dem Vorhabensträger bekannt. Den Zielsetzungen fehlt es jedoch an der nötigen Planreife und Verbindlichkeit, um sie bei der Maßnahmenplanung für die Verlegung der B 4/75 berücksichtigen zu können. Durch die Verlegung der B 4/75 werden die bisherigen Verkehrsflächen überwiegend nicht mehr benötigt, ein Rückbau mit einer Folgenutzung wird erforderlich. Den Rückbau bzw. Entsiegelung muss sich der Vorhabensträger als Kompensation anrechnen lassen. Sollten anschließende Planungen oder Vorhaben auf die zurückgebauten Flächen zugreifen, so muss im Rahmen der dann erforderlichen Zulassungsverfahren eine Verlagerung der Kompensationsfunktionen stattfinden. Dies liegt dann in der Verantwortung des jeweiligen Vorhabensträgers.

Der Anteil von 2 % verbleibender Versiegelungsfläche in der Maßnahmen 3.1 A wurde anhand des Rahmenplans 2014+ der igs-GmbH (Stand 30.11.2009) ermittelt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, das nur Ost-West-Wegeverbindungen berücksichtigt wurden. Ein evtl. geplanter Multi-Purpose-Way sowie andere Nord-Süd-Verbindungen blieben nach Abstimmung mit der igs-GmbH bei der Maßnahmenplanung ausdrücklich unberücksichtigt (Abstimmung bei der igs-GmbH am 10.12.2009 mit entsprechendem Ergebnisvermerk vom 11.12.2009). Anhand des Rahmenplans 2014+ wurden nur die sich ergebenden Ost-West-Verbindungen aufgenommen und flächenmäßig abgegrenzt. Mit einem Sicherheitsaufschlag ergeben diese einen Flächenanteil von 2 %. Dieser Wegeanteil gewährleistet auch bezüglich der Funktionen für Fuß- und Radfahrer ein Zusammenwachsen der bislang getrennten Parkteile. Nord-Süd-Wegeverbindungen bestehen schon mit den beiden vorhandenen Parallelwegen zur B 4/75, so dass sich keine zwingenden Gründe für einen reduzierten Rückbau bzw. Entsiegelung der B 4/75 ergeben. Für die Realisierung eines Multi-Purpose-Way muss im Zusammenhang mit den beiden Parallelwegen eine separate Lösung gefunden werden, z.B. in Form einer Verlagerung von einem der Wege. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur Verlegung der B 4/75.

Die Kompensationsmaßnahmen, die den Rückbau der bisherigen B 4/75 zum Gegenstand haben (Maßnahmenkomplex 3), folgen naturschutzfachlichen und gestalterischen Gesichtspunkten gleichermaßen. Die Maßnahmen lassen bewusst Gestaltungsspielräume bei der Platzierung der erforderlichen Zielbiotope. Der Planungswert von 4 Punktwerten pro m² ergibt sich aus der Wertstufendefinition nach dem Staatsrätemodell. Der Wert ist u.a. definiert für intensiv gepflegte und genutzte Grünanlagen und findet auch in den Bebauungsplänen Wilhelmsburg 90 und 92 so Anwendung.

Für die Anerkennung als Kompensationsmaßnahme und die ökologische Funktionalität der Flächen ist ein Rückbau des alten Straßendamms nicht erforderlich. Daher ist dies bislang auch nicht im Zuge der Rückbaumaßnahme vorgesehen.

In der Unterlage 12.2, Karte 4.6 sind tatsächlich Schriftkästen vertauscht worden. Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Karte wird korrigiert.

Im Planänderungsverfahren hat die BSU sich weiter geäußert:

Es wird weiterhin daran festgehalten, lediglich die Entsiegelung, jedoch keinen Rückbau der alten Trasse vorzusehen. Somit verbleibt der Erdkörper, sodass ein Abtrag im Rahmen nachfolgender Planungen bewältigt werden muss. Entsprechendes gilt für die Festsetzung

von Ausgleichsmaßnahme auf den freiwerdenden Flächen der alten Trasse, was insbesondere im Bereich nördlich der Neuenfelder Straße nicht vereinbar ist mit den städtebaulichen Entwicklungszielen, auf die sich das Verfahren u. a. in seiner Begründung bezieht. Dies sei der Stellungnahme zum LPB weiterhin grundsätzlich vorangestellt, auf die bisherige Stellungnahme wird verwiesen.

Die in die Beschreibung der Maßnahmenkomplexe des LBP zur alten Trasse der WBR nördlich der Neuenfelder Straße formulierte zeitliche Öffnungsklausel für die Umsetzung der Ausgleichspflanzung auf der alten Trasse wird positiv zur Kenntnis genommen.

In der unter Ziffer 11.1 (Veranlassung) vorgenommenen Auflistung der Änderungen ist u.a. das Erfordernis des Nachweises der Kompensation von Wald aufgeführt, und entsprechend in der Unterlage nachgetragen. Hierzu ist festzustellen, dass weder in der Bestands- noch in der Konfliktkarte ein Eingriff in Wald gem. Landeswaldgesetz dargestellt ist. Es kann daher nicht nachvollzogen werden, mit welcher Begründung die Festlegung einer Anpflanzung von 3 ha waldartiger Strukturen auf der alten Trasse erfolgte. Diese neu hinzugekommene Maßnahme auf der Trasse ist hinsichtlich der zu erreichenden Wirkung, und damit auch hinsichtlich der damit verbundenen Erhöhung des aus unserer Sicht (wie bereits in der Stellungnahme zu den Planfeststellungsunterlagen dargelegt) insgesamt deutlich zu hoch angesetzten Ausgleichspotenzials von Maßnahmen auf der alten Trasse zu hinterfragen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Mit dem Nachweis der Kompensation von Wald im dargestellten Umfang wird einer Forderung der BVWI, Abteilung Agrarwirtschaft nachgekommen, da - wie im LBP in Kap. 4.3.2.2 und 5.3.2 benannt - waldartige Biotopstrukturen betroffen sind. Der Sachverhalt war Gegenstand der Erörterung.

Die Kritik eines generell zu hoch angesetzten Ausgleichspotenzials im Bereich der alten Trasse wird zurückgewiesen. Dadurch, dass der Maßnahmenkomplex 3 nun auch der funktionalen Kompensation von Wald dient, entsteht kein Mehrbedarf an Kompensationsfläche und kein zusätzlicher Bedarf für Gehölzpflanzungen. Es handelt sich um eine zusätzliche Funktionszuweisung, die die ohnehin geplanten und erforderlichen Gehölzpflanzungen im Maßnahmenkomplex 3 erfahren haben.

Die grundsätzliche Funktionalität und Anrechenbarkeit des Maßnahmenkomplexes 3 ist im LBP hinreichend begründet und mit den Fachbehörden abgestimmt. Die fachliche Bewertung muss unabhängig von zukünftigen, noch nicht planerisch verfestigten städtebaulichen Zielsetzungen zur Entwicklung der Flächen bleiben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken, die entsiegelten Flächen der Bestandstrasse mit 4 Wertpunkten nach dem Staatsrätemodell anzusetzen. Vier Wertpunkte vergibt das Staatsrätemodell für im Oberboden (bis 30cm Tiefe) veränderten Boden, wie bei intensiver Nutzung oder Bewirtschaftung, z.B. im Bereich offener Bebauung, auf gärtnerisch anzulegenden Flächen, Kleingärten, intensiv gepflegten und genutzten Grünanlagen wie Planten un Blomen, konventionellen Obstbau- und Ackerflächen, intensiv genutztem Grünland und bis auf 30cm aufgehöhten Brachen.

Die Herrichtung solcher Flächen ist auf den entsiegelten Flächen der Bestandstrasse auch in Ansehung der umgebenden Nutzungen ohne weiteres möglich

und wird durch diesen Beschluss auch angeordnet. Damit ist die Herrichtung von Flächen, die unterhalb von vier Wertpunkten bleiben, auch dann nicht zulässig, wenn solche Flächen in der Umgebung der Bestandstrasse vorhanden sein sollten.

Die Ausgleichsmaßnahmen beeinträchtigen auch die gemeindliche Planungshoheit der Freien und Hansestadt Hamburg nicht über Gebühr. Die Flächen können nach ihrer Einziehung Gegenstand der Bauleitplanung sein. Wenn die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen mit Planungsabsichten Hamburgs kollidieren, ist es möglich, dass die Flächen durch den Bebauungsplan einer anderen Nutzung zugeführt werden, wenn hinreichend sicher gestellt ist, dass die Ausgleichsflächen mit ihrer bezweckten Funktion an anderer Stelle geschaffen werden. Dazu ist ggf. eine Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses erforderlich, auf die aber gerade in einem Stadtstaat wie Hamburg auch andere Verwaltungseinheiten desselben Stadtstaats mit Aussicht auf Erfolg hinwirken können.

Es kann offen bleiben, ob das Vorhaben tatsächlich Eingriffe in Wald mit sich bringt oder nicht. Es ist jedenfalls zulässig, wenn einer der Vorhabensträger auf eigenem Grundstück – nämlich der Alttrasse – ohnehin erforderliche Maßnahmen für den Verlust von Gehölzen so ausgestaltet, dass mindestens 3 ha zu flächigen Waldbeständen zu entwickeln sind. Darin mag ein überschießender Ausgleich liegen. Das ist aber nicht unzulässig.

LBP Gestaltungsmaßnahmen: Lärmschutzwandbegrünung

Eine allseitige (in- und außenseitige) Begrünung der Lärmschutzwände der neuen WBR ist auf die stadt- bzw. landschaftsräumlichen Situationen im Trassenverlauf abzustimmen, im Einzelnen siehe oben.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Allseitige Begrünung der Lärmschutzwände ist nicht in allen Abschnitten möglich, z.B. nicht im Bereich der Bahnanlagen. Die tw. bestehende Forderung nach einer größeren Anzahl von Pflanzen zur Lärmschutzwandbegrünung wird für Teilbereiche umgesetzt. An den Außenseiten der Lärmschutzwände wird dort wo eine Begrünung möglich ist, eine dichtere Begrünung mit einer größeren Anzahl von geeigneten Rankpflanzen vorgesehen.

Eine Ausnahme stellt der zum igs-Gelände ausgerichtete Abschnitt dar, der vorgezogen gebaut wird. Hier wird gemeinsam mit igs-Gmbh und LSBG eine Sonderlösung abgestimmt, z.B. eine Begrünung auch mit ansprechenderen Rank- und Kletterpflanzen mit verschiedenen Blühaspekten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Zusagen der Vorhabensträger sind im Zusammenhang mit den Gestaltungsmaßnahmen 2.1G und DB 2.1G „Lärmschutzwandbegrünung" ausreichend, um die geltend gemachten stadtbildgestalterischen Belange zu befriedigen.

Aussagen zum Landschaftsprogramm in der UVS

Die dargestellten Inhalte sind teilweise oberflächlich recherchiert oder auch fehlerhaft. Für das Landschaftsprogramm fehlen Aussagen zu den Milieus entsprechend den Ausführungen

zu Flächendarstellungen des FNP, die Aussagen zum Räumlichen Leitbild sind nicht aktuell, und die Aussagen zum Bebauungsplan WB 89 (beschlossen im Juni 2010) sind nicht zutreffend. Letzteres trifft ebenso auf die Aussage zu, dass „...auch die Entwicklung des Ernst-August-Kanals zu einem Naherholungsgebiet" eines der wesentlichen Zielen und Projekten der IBA sei (S. 26, letzter Absatz).

Des Weiteren wurden die Aspekte „Landschaftsbild / Stadtbild" und „Erholung" u.E. nicht in der erforderlichen Aussagentiefe bearbeitet. So fehlen z.B. in Karte 2 (zu Unterlage 12.1) Aussagen zum Rad-/Fußwegenetz und zur Freiraumverbindung an die Süderelbe. Die Kennzeichnung von „Bereichen mit besonderem Schwerpunkt für die Erholungsnutzung" erscheint z.T. willkürlich und nicht nachvollziehbar.

In Karte 7 (zu Unterlage 12.1) werden zwar Übersignaturen des Landschaftsprogramms übernommen, die dargestellten gutachterlich festgelegten Milieus stehen in etlichen Bereichen im Widerspruch zu den Milieudarstellungen des Landschaftsprogramms, z. T. auch zu den realen Flächennutzungen (z.B. südlich der Bereich Ernst-August-Kanal, östlich Jaffe-Davids-Kanal).

Hinsichtlich der vorstehend beispielhaft aufgeführten Punkte bestehen Nacharbeitungsbedarfe im Rahmen des weiteren Verfahrens. Im Übrigen wird bezüglich der natur- und artenschutzrechtlichen Belange sowie der gemäß LBP vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen auf die Stellungnahme von BSU/NR3 verwiesen, die hier maßgeblich ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Vorwurf, die Inhalte des Landschaftsprogramms wären oberflächlich recherchiert oder fehlerhaft dargestellt ist nicht zutreffend.

Aussagen aus dem Landschaftsprogramm (LaPro) werden nur soweit in der UVS wiedergegeben, wie sie für die Beurteilung erheblicher Umweltauswirkungen durch das Vorhaben geeignet sind. Aufgabe der UVS ist es, die zu erwartenden Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG darzustellen. Eine Beschränkung auf die Darstellungen des LaPro reicht dabei nicht aus. Daher fließen die fachplanerischen Hinweise des LaPro in eine gutachterliche Bestandsdarstellung und -bewertung ein. Dadurch kann in der UVS eine flächenschärfere Wertzuweisung und Auswirkungsprognose erfolgen (s. auch Unterlage 12.1, S. 103).

Die Angaben zum Räumlichen Leitbild in der UVS (s. 25) sind bewusst allgemein gehalten, da sie nur als Hinweis zu verstehen sind und lediglich die besondere Rolle der Elbinsel Wilhelmsburg in der aktuellen Stadtplanung verdeutlichen sollen. Die damit verbundene grundsätzliche Aussage ist nach wie vor aktuell.

Die Darstellung zum Verfahrensstand des B-Planes 89 ist tatsächlich zu korrigieren. Das Verfahren des B-Plans 89 ruht entgegen den Darstellung in den Unterlagen nicht. Der Plan lag bereits öffentlich aus und befindet sich zur Zeit (Ende 2012) in der Rechtsprüfung. In Abstimmung mit dem Fachamt Stadtplanung des Bezirksamtes Mitte ergeben sich daraus für das Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der B 4/75 keine Konsequenzen. Der Geltungsbereich des B-Planes wird sich nicht mit den Vorhabensflächen der Verlegung der B 4/75 überschneiden.
Das Verfahren des B-Plans 91 ruht auf unbestimmte Zeit, weshalb dieser entspre-

chend den Hinweisen des Bezirksamtes Mitte, Stadtplanung, nicht berücksichtigt wurde.

Das in der UVS Seite 26 bezüglich des Ernst-August-Kanals die Ziele der IBA offenbar falsch dargestellt wurden, wird bedauert. Dies ändert jedoch nichts daran, dass im Rahmen der Verlegung der B 4 /75 seitens des Vorhabensträgers den Erholungsfunktionen am Ernst-August-Kanal eine besondere Bedeutung beigemessen wird.

In der Unterlage 12.1, Karte 2 sind Darstellungen zu Freiraumverbindungen zur Süderelbe enthalten (Grüne-Wege-Verbindungen). Im Übrigen wurden bei der Maßnahmenplanung im Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd intensiv die Möglichkeiten zur Aufrechterhaltung der vorhandenen Wegeverbindungen geprüft. Im Ergebnis werden auch nach Abschluss der Baumaßnahme Freiraumverbindungen zur Süderelbe in dem Bereich vorhanden sein. Ein Teil der vorhandenen Wege wird dazu verlegt werden.

Die Darstellung von Bereichen mit besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung in Unterlage 12.1, Karte 2 ist eine symbolhafte Darstellung ergänzend zu den textlichen Erläuterungen der UVS (vgl. Kap. 3.2.6). Die Symbole unterstreichen grafisch lediglich die Bedeutung der Freiraumachse Ernst-August-Kanal und Wilhelmsburger Dove-Elbe, des westlichen und östlichen Wilhelmsburger Parks und der Süderelbe.

Die Darstellung von Milieus in Unterlage 12.1, Karte 7 basiert auf der Darstellung des LaPro, wurde jedoch aufgrund aktueller Gebietsdaten tw. verifiziert. Es handelt sich jedoch weiterhin um eine Grobdarstellung mit dem Ziel der Abgrenzung von Landschaftsbildeinheiten, die bewusst nicht den Detaillierungsgrad der Unterlage 12.1, Karte 1 erreicht oder diese gar ersetzen soll.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Stellungnahme der BSU lässt nicht erkennen, dass Vorbehalte gegen das Vorhaben, die vorgesehenen notwendigen Folgemaßnahmen oder die im LBP vorgesehenen Maßnahmen geäußert werden. Eine reine Korrektur von Darstellungen in den Planunterlagen, die ohne Folgen für das Vorhaben, die Folgemaßnahmen oder die LBP-Maßnahmen sind, ist aber nicht geboten, so dass insoweit keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich ist.

Umweltschutz:

Lärmschutz:

Maßgeblicher Bestandteil des Vorhabens und entscheidend für die Akzeptanz vor Ort ist das vorgesehene integrierte Gesamtlärmschutzkonzept für Straße und Schiene. Dies gilt insbesondere auch für die über die Lärmvorsorge hinausgehenden Maßnahmen zur Lärmsanierung entlang der Bahnanlagen. Ergänzend wird angeregt, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, ob eine Fortsetzung der Maßnahmen zur Lärmsanierung nach Norden zu Gunsten der südöstlich gelegenen Siedlungshäuser möglich ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger

Der Streckenabschnitt der Bahn zwischen Veddel und Neuland wurde in das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes aufgenommen. Die schalltechnischen Untersuchungen zur Lärmsanierung werden derzeit von der DB ProjektBau erstellt. Ob sich im Rahmen der Lärmsanierung für den betreffenden Bereich eventu-

ell aktive Schallschutzmaßnahmen ergeben, kann ausschließlich durch die dafür zuständige DB ProjektBau GmbH beantwortet werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Über die Anregung der BSU ist nicht durch die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden.

Bereich der Gewerbeflächen westlich der Bahn:

Angesichts der noch herbeizuführenden Planungen für die städtebauliche Entwicklung müssen auch im Bereich der Gewerbeflächen unmittelbar westlich der neuen Trasse alle Optionen für die Stadtentwicklung offen gehalten werden. Die angesichts der bestehenden und planungsrechtlich ausgewiesenen Gewerbe- und Industriegebiete in diesem Bereich nur in 2,00 m Höhe vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen müssen daher baulich so ausgebildet werden, dass eine spätere Erhöhung der Lärmschutzwand möglich ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger

Aufgrund der geringen schalltechnischen Wirkung muss nach aktuellem Planungsstand die betreffende Schallschutzwand im Bereich der Gewerbeflächen westlich der neuen Trasse leider entfallen.

Hamburg stellt hier zur Zeit Überlegungen an, wegen der vorgesehenen Ausweisung von Misch- und Wohngebieten westlich des Jaffe-Davids-Kanals entsprechende Lärmschutzwände auf eigene Kosten zu errichten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben davon abgesehen, die angekündigte Planänderung, die zu einem Entfallen der besagten Lärmschutzwand von km 3+465 bis 4+020 Höhe 2,0 m führen sollte, zu beantragen. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich die Vorhabensträger und die Behörde für Stadtentwicklungsbehörde und Umwelt darauf verständigen, ob die geplante Lärmschutzwand so ausgebildet wird, dass sie nachträglich erhöht werden kann. Eine entsprechende Anordnung kann die Planfeststellungsbehörde gegenüber den Vorhabensträgern in Ermangelung einer rechtlichen Grundlage nicht treffen. Die 16. BImSchV erfordert hier jedenfalls keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der benachbarten Industrie- und Gewerbegebiete.

Hinweise zur LTU:

In der LTU wurden die geplanten Nutzungen der B-Pläne Wilhelmsburg 90 (Wohn- und Kerngebiete südlich der Neuenfelder Straße) und Wilhelmsburg 96 (Korallusviertel) bisher nicht berücksichtigt, was nicht nachvollziehbar und zwingend nachzuarbeiten ist, vgl. auch Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.3, die entsprechend zu korrigieren sind. Bei den Neubauten wurde bisher nur der BSU Neubau sowie der igs-Park berücksichtigt. Zu berücksichtigen sind jedoch alle eingeleiteten Bebauungsplanverfahren. Des Weiteren sind die auf diesen Grundlagen bereits genehmigten Bauvorhaben mit Baubeginn 2011/2012 als Bestand zu berücksichtigen. Entsprechende Informationen sind insbesondere bei der IBA GmbH verfügbar, die die bis 2013 herbeizuführenden Baumaßnahmen koordiniert und betreut.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Bebauungsplan Wilhelmsburg 90 und die darin enthaltenen Gebietsausweisun-

gen wurden in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) berücksichtigt. Die Eintragung der Gebietsnutzungen fehlt allerdings in den Lageplänen Unterlage 11.2 und sollte selbstverständlich nachgetragen werden.

Ob die bereits genehmigten Bauvorhaben als Bestand zu berücksichtigen sind, wird geprüft.

Der vorgesehenen Gebietsnutzungen des Bebauungsplan Wilhelmsburg 96 werden ebenfalls in den Lageplänen mit aufgenommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Festsetzungen der Bebauungspläne über die Baugebiete sind regelmäßig nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV zu berücksichtigen. Die Vorhabensträger haben spätestens mit der Lärmtechnischen Untersuchung in der Fassung vom April 2013 die ausgewiesenen Nutzungen des Bebauungsplans Wilhelmsburg 90 und der noch nicht festgestellten Bebauungspläne Wilhelmsburg 89 und 96 in die Planunterlagen aufgenommen (vgl. etwa S. 8 des Erläuterungsberichts zur Planänderung und Lagepläne, Unterlage 11.2, Blätter 2 und 3) und – soweit rechtlich erforderlich – die genehmigten Bauvorhaben als Bestand berücksichtigt.

Angesichts des äußerst geringen Abstands der Lärmschutzwand entlang der Wohngebäude zwischen Thielenstraße und Keindorffstraße sowie Parallelstraße ist hier eine qualifizierte Auseinandersetzung in der UVS erforderlich, die bisher fehlt. Um zu objektiven Aussagen zu gelangen, sollte eine Prüfung der Verschattungswirkung durch die Wand ergänzt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Visuelle Begleiterscheinungen von Lärmschutzwänden sind für die Wohnfunktionen und den Schutz der menschlichen Gesundheit nicht erheblich und im städtischen Umfeld hinnehmbar, zumal die Schallschutzwände auch hinsichtlich der visuellen Wahrnehmung positive Effekte haben, z.B. Sichtverschattung der Straße, Vermeidung von Blendwirkungen und Störeffekten usw. Da die Wände zudem in Nord-Süd-Richtung verlaufen, sind evtl. Verschattungen im Tagesverlauf nur temporär.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf die Verschattung wird auf Ziffer 4.14.1.4.5, S. 242 dieses Beschlusses verwiesen.

Luftschadstoffe

Das Luftschadstoffgutachten ermittelt Grenzwertüberschreitungen für NO_2 im Kreuzungsbereich Rotenhäuser Straße/Dratelnstraße sowie im Bereich Großmoorbogen/ Veddeler Straße/ Harburger Chaussee. Für die betroffenen Bereiche wird lediglich ausgesagt, dass keine atypischen Belastungen auftreten (was unstreitig ist), die mit Mitteln der Luftreinhalteplanung bzw. verkehrlichen Maßnahmen zu lösen sind. Das ist für eine Abwägung im Planfeststellungsverfahren aus fachlicher Sicht nicht ausreichend. Es wird daher vorgeschlagen, einen Vergleich mit dem Prognosenullfall vorzunehmen, sodass sich die Bewertung vor diesem Hintergrund mit dem "Delta" auseinander setzen muss, welches die Planung auslöst. Für den Bereich Großmoorbogen etc. ist vorstellbar, dass praktisch kein Unterschied erkennbar ist. Im Bereich Rotenhäuser Chaussee sieht die Lage voraussichtlich anders aus. Hier erscheint eine Konfliktbewältigung unausweichlich, sodass eine entsprechende Ergänzung unverzichtbar und nachzuarbeiten ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Verlegung der WBR B 4/75 erfolgte nicht mit der Zielstellung der Verbesserung der lufthygienischen Situation. Daher ist auch ein Vergleich der Luftschadstoffbelastungen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall nicht zielführend. Vielmehr ist der Nachweis zu führen, dass im Planfall die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Für den Planfall 2025 wurde dieser Nachweis im gesamten Untersuchungsgebiet sowohl für Stickstoffdioxid (NO_2), als auch für die Feinstäube PM_{10} und $PM_{2.5}$ geführt. Lediglich für die Prognose 2015 wurden im Bereich der AS HH-Georgswerder Überschreitungen des Grenzwertes für NO_2 ermittelt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass in Ermangelung einer Verkehrsprognose für das Jahr 2015 mit den (höheren) Verkehrswerten für 2025 gerechnet wurde. Die Grenzwerte für PM_{10} und $PM_{2.5}$ werden auch hier eingehalten.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist, siehe dazu Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 26. Mai 2004 9 A 6.03.

Der Forderung nach einem Vergleich von Prognose-Nullfall mit dem Prognose-Planfall wird daher nicht nachgekommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an und verweist auf ihre Ausführungen unter 4.10.2, S. 102, unter 4.14.1.1.2.2.3, S. 158 und unter 4.14.1.4.4, S. 241.

Belange der Stadtgestaltung und Landschaftsbildwirkung:

Die Straßenbau- und Bahnvorhaben entstehen in einem urbanen Stadtraum, der Kernbereich des Leitprojekts „Hamburgs Sprung über die Elbe“ und von entsprechend hoher Bedeutung für die Stadtentwicklung ist. Insbesondere vor diesem Hintergrund müssen für die hier insgesamt stadtbildwirksamen Ingenieurbauwerke und umfangreich erforderlichen Lärmschutzanlagen entlang von Schiene und Straße stadtgestalterische Qualitäten auf der Grundlage eines schlüssigen Gestaltungskonzeptes für sämtliche Lärmschutzanlagen (Straße und Schiene) sichergestellt werden. Hierfür ist die Mitwirkung entsprechender Fachkompetenz bei der Planerstellung auf Seiten des Antragstellers und ein Gestaltungskonzept erforderlich, das für alle Bauwerke im Einzelnen mit der BSU (Projektgruppe „Sprung über die Elbe“) und insbesondere mit dem Oberbaudirektor der Stadt Hamburg abzustimmen ist. Dies gilt auch für die Farbgestaltung der Lärmschutzanlagen, die ebenfalls unter diesen Vorbehalt gestellt wird.

Nach Aussage der DEGES ist diese Qualifizierung und Abstimmung vorgesehen und Gegenstand nachfolgender Planungsstufen. Hier sollte geprüft werden, ob im Rahmen der Unterlagen zur Planfeststellung zumindest die Grundzüge des Gestaltungskonzeptes durch einen entsprechenden Gestaltungskatalog festgeschrieben werden können. Die dem vorgelegten Erläuterungsbericht zu entnehmenden Ausführungen sind bisher nicht ausreichend abgestimmt und werden mit dieser Stellungnahme im Einzelnen wie folgt unter Vorbehalt gestellt. Erste Vorschläge des von der DEGES beauftragten Planungsbüros PPL sind bekannt und in die nachfolgenden Ausführungen einbezogen:

Gestaltung der Lärmschutzanlagen:

Das Gestaltungskonzept muss sowohl den jeweiligen Anforderungen der Stadtseite als auch den Anforderungen auf der dem Autofahrer zugewandten „Innenseite" gerecht werden. Aufgrund der innerstädtischen Lage der Maßnahme sollte das Gestaltungskonzept für die „Innenseite" u. a. gezielt darauf abstellen, dass die Einhaltung der max. Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h unterstützt wird. Dabei könnte ein Gestaltungsprinzip entwickelt werden, dass einen Ortsbezug herstellt und verschiedene Abschnitte ausbildet, die die Vielfalt der Stadtlandschaft vermitteln, Bezug nehmen auf den Charakter des jeweils hinter der Lärmschutzwand liegenden Stadtraums und so „entschleunigend" im Vergleich zu einer durchlaufend einheitlichen Gestaltung („Tunneleffekt") wirken. Ob insgesamt ein Gestaltungsprinzip mit einer durchgängig einheitlichen Struktur- und Farbgestaltung zum Tragen kommen oder abschnittsweise differenziert werden soll bedarf aber noch der weiteren Abstimmung (s. o.). Dabei muss grundsätzlich sowohl für die „Stadtseite" als auch für die „Innenseite" die Option für eine intensive Begrünung der Lärmschutzwände offen gehalten werden

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Im Allgemeinen sollte die Gestaltung von Lärmschutzanlagen nicht mit sachfremden Aufgaben wie der Einhaltung von zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten belastet werden. Aufmerksamkeitsdefizite beim Autofahrer beeinträchtigen immer die Verkehrssicherheit.*
>
> *Die "Vielfalt der Stadtlandschaft" führt auch in diesem Bundesstraßenabschnitt zu einer Vielzahl von Störungen mit der damit verbundenen "entschleunigenden" Wirkung. Randliche Bebauungen -wie im IBA- oder igs-Gelände-, querende Bauwerke sowie drei Anschlussstellen bieten genügend Abwechslung um einen "Tunneleffekt" gar nicht erst entstehen zu lassen. Aus diesem Grund besteht die Gestaltungsaufgabe eher darin dem sich schnell bewegenden Betrachter ausreichend lange und ruhige Gestaltungsabschnitte zu bieten, bei denen er überhaupt in der Lage ist sie zu erfassen.*
>
> *In jedem Fall werden helle und einfache Lärmschutzwände angestrebt, die teilweise durch transparente Elemente ergänzt und durch intensive Begrünung weiter relativiert werden.*

Für die lt. Erläuterungsbericht durchgängig vorgesehene Farbgebung „beige-braun" kann die erforderliche Zustimmung des Oberbaudirektors nicht in Aussicht gestellt werden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist für die Lärmschutzanlagen an Straße und Schiene ein übergreifendes schlüssiges Gestaltungskonzept unter Beachtung folgender Eckpunkte zu entwickeln:

- Für die Lärmschutzwände an Straße und Schiene ist durch entsprechend spezialisierte Fachkompetenz ein differenziertes Farbkonzept zu entwickeln, das prägnant z. B. Sequenzen für unterschiedliche Abschnitte ausbildet.
- Die Lärmschutzanlagen sind sowohl auf der „Innenseite" zu den Fahrbahnen als auch auf der Stadtseite mit intensiver Bepflanzung zu versehen, die dauerhaft eine stadträumlich wirksame Begrünung sicher stellen. Das angestrebte Farbspiel und die Sequenzen können z. B. auch durch die Unterschiedlichkeit von Charakter und Art der Bepflanzung mit jahreszeitlichem Wechsel herbeigeführt werden.

Lärmschutzanlagen Schiene - besondere Bereiche:

- Die im Bereich Bahnhof Wilhelmsburg vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden begrüßt. Dort wo sich die Nordsüd verlaufenden Lärmschutzanlagen mit der Ostwest verlaufenden Fußgängerbrücke kreuzen, sind jedoch im Detail besondere Anforderungen an gestalterische Lösungen zu stellen. Unmittelbar bzw. nur sehr knapp unterhalb und ohne Rücksicht auf die neue Fußgängerbrücke geführte Standardwände entsprechen diesen Anforderungen nicht.
- Im Bahnhofsviertel verlaufen die hohen Lärmschutzwände teilweise in äußerst geringem Abstand zu den urbanen Stadtbereichen. Neben der funktionalen Rücksichtnahme (Belichtung, Zugänglichkeit etc.) auf die vorhandene Bebauung verlangt hier die räumliche Enge auch aus städtebaulicher Sicht eine Kompensation durch gestalterische Qualitäten. Dies ist durch den üblichen Standard für Lärmschutzanlagen entlang der Bahnlinie hier keineswegs gegeben. Auch die Wirkung auf die Akzeptanz des Gesamtprojekts sollte in die hier zu treffende Abwägungsentscheidung einbezogen werden; im Übrigen siehe Ausführungen zur LTU.

  Stellungnahme der Vorhabensträger
  Nach intensiver Abstimmung mit dem Oberbaudirektor ist für die Lärmschutzwände im Regelfall eine "frühlingsgraue" Farbgebung aus dem NCS-Farbsystem vorgesehen. Darüber hinaus erhalten die Lärmschutzwände, mit Ausnahme der Wände zwischen den Bahngleisen, an der Innen- und Außenseite eine intensive Begrünung durch geeignete Rankpflanzen.

  Die Lärmschutzwände im Bahnhofsviertel stellen Sonderfälle dar, die einer gesonderten Gestaltung bedürfen. Der Ideen- und Abstimmungsprozess ist hier noch nicht abgeschlossen. An der Ostseite der Bahnanlage wird im Moment eine Gestaltung in Anlehnung an die Klinkerbauweise der Bebauung in der Max-Eyth-Strasse favorisiert. Für die Lärmschutzwand am S-Bahnsteig sind verschiedene Farbgestaltungen denkbar. Ausgehend von einer Lärmschutzwand in Aluminiumbauweise mit transparenten Aufsätzen könnte hier auch eine Farbgestaltung analog der Farbgebung des neuen BSU-Verwaltungsgebäudes vorgesehen werden.

Im Planänderungsverfahren hat die BSU ergänzt:

Grundsätzlich gilt weiterhin, dass für die Lärmschutzwände Schiene durch entsprechend spezialisierte Fachkompetenz ein differenziertes Farbkonzept noch zu entwickeln ist. Dies gilt sowohl für die Gesamtlänge als auch für die Bereiche mit besonderem Gestaltungsbedarf (Bahnhof und Wohnbebauung Bahnhofsviertel).

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde teilt nicht die Einschätzung der BSU, dass für die Gestaltung die Zustimmung des Oberbaudirektors erforderlich wäre. Wenn und soweit die Gestaltung der Lärmschutzwände abwägungsrelevant ist und einer Entscheidung bedarf, wird diese Entscheidung von der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

Die kommunale Planungshoheit und das gemeindliche Selbstgestaltungsrecht verschaffen der Freien und Hansestadt Hamburg grundsätzlich keine Rechtsposition, die von der Fachplanung nicht im Wege der Abwägung überwunden werden

kann (vgl. z.B. BVerwG vom 21.5.2003 NVwZ 2003, 1381; vom 31.10.2000 NVwZ 2001, 90). Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommen Abwehransprüche einer Gemeinde gegenüber einer Fachplanung unter Berufung auf ihre Planungshoheit grundsätzlich nur dann in Betracht, wenn der Gemeinde infolge der Fachplanung die Erfüllung ihrer eigenen Aufgaben unmöglich gemacht oder in konkreter Weise erheblich erschwert wird oder wenn das jeweilige Vorhaben hinreichend konkrete gemeindliche Planungen nachhaltig beeinträchtigt. Darüber hinaus sind die Gemeinden unabhängig von der Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit auch gegenüber solchen Planungen und Maßnahmen überörtlicher Verwaltungsträger rechtlich geschützt, die das Gemeindegebiet oder Teile hiervon nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen (vgl. BVerwG vom 4.8.2008 NVwZ 2008, 1237 m.w.N.). Abwehransprüche aus dem Selbstgestaltungsrecht können einer Gemeinde allenfalls dann erwachsen, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (vgl. BVerwG vom 15.4.1999 NVwZ-RR 1999, 554 m.w.N.). In städtebaulicher Hinsicht kann es bezogen auf das Ortsbild nicht nur auf die nähere Umgebung des Baugrundstücks ankommen, sondern es müssen größere Teile des Gemeindegebiets betrachtet werden; darüber hinaus ist auch nicht jedes Ortsbild schützenswert, nur weil es durch eine gewisse Einheitlichkeit oder Gleichartigkeit der Bebauung oder einzelner Elemente der Bebauung geprägt ist. Ein Ortsbild muss vielmehr, um (städtebaulich) schützenswert zu sein, eine gewisse Wertigkeit für die Allgemeinheit haben, d.h. einen besonderen Charakter oder eine gewisse Eigenheit, die dem Ort oder dem Ortsteil eine aus dem Üblichen herausragende Prägung verleiht (vgl. BVerwG vom 11.5.2000 a.a.O.). Insgesamt besteht nur ein Anspruch darauf, dass ein Fachplanungsträger bei der Betätigung seines Planungsermessens das Interesse der Gemeinde an der Gestaltung ihres Ortsbildes nicht unberücksichtigt lässt, also ein Anspruch auf gerechte Abwägung ihrer Belange mit entgegenstehenden anderen Belangen (vgl. BVerwG vom 31.10.2000 a.a.O.).

Vor diesem Hintergrund verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf Anordnungen in Bezug auf die Gestaltung der Lärmschutzwände. Gesetzliche oder untergesetzliche Vorgaben für die Gestaltung etwa durch Landschaftsschutzverordnungen oder städtebauliche Verordnungen gibt es nicht, so dass sich die Gestaltungsanforderungen auf eine Art „Verunstaltungsverbot“ beschränken, wie es etwa in § 12 HBauO auch für bauordnungsrechtliche Vorhaben gilt. Danach müssen bauliche Anlagen nach Form, Maßstab, Verhältnis der Baumassen und Bauteile zueinander, Werkstoff und Farbe so gestaltet sein, dass sie nicht verunstaltend wirken. Bauliche Anlagen dürfen das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild nicht verunstalten.

Die Planfeststellungsbehörde zieht diese Maßstäbe auch für die Beurteilung der Gestaltung der Lärmschutzanlagen heran und stellt fest, dass die Zusagen der Vorhabensträger im Zusammenhang mit den Gestaltungsmaßnahmen 2.1G und DB 2.1G „Lärmschutzwandbegrünung“ ausreichen, um eine Verunstaltung ausschließen zu können. Es drängt sich auch nicht auf, dass die Gestaltungswände hier aus

besonderen städtebaulichen Gründen, etwa wegen bereits vorhandener hoher Gestaltungsstandards, besonders abwägungsrelevant sein könnten.

Selbstverständlich hält auch die Planfeststellungsbehörde eine ansprechende Gestaltung der Lärmschutzwände für wünschenswert und erklärt ausdrücklich, dass entsprechende Gestaltungsabreden zwischen den Vorhabensträgern und der Freien und Hansestadt Hamburg begrüßt werden. Solche Gestaltungsabreden dienen dann aber wohl weniger dem Schutz eines bereits vorhandenen hochwertigen Ortsbildes, sondern eher der Verbesserung des gegenwärtig eher durchwachsenen Ortsbildes.

Zeitabläufe: Planung und Bau der Maßnahme:

Die engen räumlichen und zeitlichen Verflechtungen des Vorhabens mit dem bis 2013 fertig zu stellenden Ausstellungsgelände der igs, den umfangreichen städtischen Infrastrukturmaßnahmen (Umbau Bahnhofsgebäude mit dem Neubau der Fußgängerbrücke, Umbau Neuenfelder Straße, Herstellung eines neuen Vorfluters/Kanukanal) machen eine enge und kontinuierliche Abstimmung der Planung und Durchführung der Maßnahmen zwingend erforderlich. Dies muss zeitnah und verbindlich sichergestellt werden (z. B. durch eine Teilnahme an den unter Federführung der IBA GmbH laufenden Arbeits- und Abstimmungsrunden für die Mitte Wilhelmsburg).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine regelmäßige Abstimmung des Vorhabensträgers mit den IBA- und igs- Verantwortlichen fand und findet statt und wird auch zukünftig sichergestellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde entscheidet nicht über zeitliche Vorgaben oder die Art und Weise der Koordination mit anderen Bauvorhaben.

Vorgezogene Maßnahmen:

Südlich der Neuenfelder Straße erfolgen Lärmschutzmaßnahmen auf dem Gelände der igs bzw. des Wilhelmsburger Inselparks, die aufgrund der Zeitabläufe bis 2013 in Abstimmung mit dem Bund auf der Grundlage einer abgeschlossenen Kostenvereinbarung durch die Stadt Hamburg als vorgezogene Maßnahme realisiert werden. Eine solche Vereinbarung ist des Weiteren für den Bereich des öffentlichen Platzes nördlich der Neuenfelder Straße erforderlich. Die vorgelegten Planunterlagen berücksichtigen hier die Belange der vorgesehenen städtebaulichen Entwicklung in vollem Umfang; soweit mit der Planfeststellung eine Überplanung von Ausweisungen des im Juni 2011 beschlossenen Bebauungsplans WB 89 einhergeht, wird dem zugestimmt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Kostenteilung zwischen dem Bund und der Stadt Hamburg ist bis in den Bereich nördlich der Neuenfelder Straße auszudehnen. Der Bund trägt grundsätzlich die Kosten der im Entwurf zur Verlegung der B 4/75 vorgesehenen "normalen" Lärmschutzmaßnahmen als fiktive Maßnahme. Auch hier wurden und werden die Planungen regelmäßig aufeinander abgestimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde entscheidet nicht über die Finanzierung der Maßnahme.

Kleingartenbelange (BSU/LP 2):

Durch die Planung werden Kleingartenparzellen in den KGV 712 „Op Schulzens Eck" und KGV 767 „Süderelbe" in Anspruch genommen werden, im Einzelnen wie folgt:

Umfang der in Anspruch genommen Kleingartenflächen / -parzellen

Der Umfang der in Anspruch genommen Parzellen/ Kleingartenflächen ist aus den Planunterlagen nicht klar ersichtlich. Einerseits heißt es im Umweltbericht, S. 136 f., dass im Bereich des AS Wilhelmsburg-Süd rd. 56 Kleingartenparzellen geräumt werden, im Norden gehen rd. 15 Kleingartenparzellen verloren, d.h. insgesamt rd. 71 Kleingartenparzellen. Im Vorfeld wurde seitens der DEGES mit Stand 16.11.2010 eine andere Größenordnung kommuniziert, 62 Kleingartenparzellen im südlichen Bereich, 31 Kleingartenparzellen im nördlichen Bereich, d.h. insgesamt 93 Kleingartenparzellen, also 22 Parzellen mehr.

Eine Auszählung auf Grundlage der Unterlagen 12.2. Karten 4.1.und 4.5. hingegen ergibt, dass im KGV 712 (Norden) 17 Parzellen / Lauben als in Anspruch zunehmende gekennzeichnet sind, darunter auch das Vereinshaus; im Süden, im KGV 767 - 60 Parzellen /Lauben. Insgesamt also 77 Parzellen. Es ist nicht offengelegt, ob über diese Anzahl der dauerhaft entfallenden Parzellen hinaus, durch Baustelleneinrichtungen, Baubetrieb temporär zusätzlich noch Parzellen in Anspruch genommen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Nach jetzigem Planungsstand werden im KGV 712 ca. 22 Parzellen und im KGV 767 ca. 60 Parzellen durch das Vorhaben in Anspruch genommen. Die Ermittlung der genauen Anzahl der betroffenen Parzellen ist jedoch nur in Zusammenarbeit mit den Vorständen der beiden Kleingartenvereine 712 und 767 möglich. Durch den Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V. werden Gespräche derzeit noch nicht geführt.

Dass Kleingartenparzellen und deren Pächter betroffen sind, kann demnach nur dem Grunde nach festgestellt werden.

Hinsichtlich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen verweise ich auf den Grunderwerbsplan.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die in Anspruch zu nehmenden Kleingartenflächen sind im Grunderwerbsplan ausgewiesen und nach Fläche und Flurstücksnummern textlich und zeichnerisch hinreichend festgelegt. Eine weitere Differenzierung nach Parzellen ist schon deswegen nicht erforderlich, weil die Aufteilung in Parzellen keine sachenrechtliche, d.h. für den Grunderwerb relevante Eigenschaft der Grundstücke begründet, sondern eine zivilrechtliche oder nach dem Bundeskleingartengesetz erforderliche Abgrenzung von Nutzungsrechten o.ä. darstellt, die sich ohne weiteres auch ändern kann. Die genaue Zahl der aufzugebenden Parzellen mag auch im Rahmen der Grunderwerbsentschädigung eine Rolle spielen. Darüber entscheidet die Planfeststellungsbehörde aber nicht.

Insbesondere für den KGV 712 bringt die Planung für den verbleibenden Verein erhebliche Beeinträchtigungen mit sich. Neben dem Verlust des Vereinshaus, der Ersatz ist durch den Vorhabensträger zu finanzieren, sind die westlichen - zwischen der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichstraße und der neuen Trasse befindlichen - Parzellen (insgesamt 14 Parzellen) in relativer „Troglage" zwischen den beiden Böschungskörpern zuzüglich Aufbauhöhe Lärmschutzwand 4,5 m der neuen Trasse.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Verein wird entschädigt. Entschädigungsverhandlungen sind aber nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Verein selbst hat keine Einwendungen erhoben.

Ob im Zuge der vorgeschlagenen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen, der Entsiegelung der alten Wilhelmsburger Reichstraße im Nördlichen Teil, auch der Abtrag des bisherigen Böschungskörpers vorgesehen ist, wird aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Für die verbleibenden Vereinsflächen im KGV 712 und 767 sind die erforderlichen Anpassungsplanungen und Leistungen (Neuherrichtung Vereinswege, ggf. Wassernetz, Parkplätze etc.) durch den Vorhabensträger darzulegen und zu finanzieren.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für die Anerkennung als Kompensationsmaßnahme und die ökologische Funktionalität der Flächen ist ein Rückbau des alten Straßendamms nicht erforderlich. Daher ist dies bislang auch nicht im Zuge der Rückbaumaßnahme vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Rückbau der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße ist weder beantragt noch planfestgestellt. Auf Ziffer 4.14.1.6.2, S. 259 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die geforderten Anpassungsplanungen und Leistungen zugunsten verbleibender Vereinsflächen betreffen die Frage der Grunderwerbsentschädigung, über die die Planfeststellungsbehörde nicht entscheidet. Die Entscheidung bleibt der Vereinbarung zwischen den Vorhabensträgern und den Betroffenen bzw. der Enteignungsbehörde vorbehalten.

Fazit:

Es wird um abschließende Klärung der korrekten Anzahl dauerhaft sowie temporär betroffener Kleingartenparzellen gebeten. Für die Kleingarten-Bereiche sind detailliertere Planungen zu erarbeiten, die die tatsächliche Betroffenheit und die erforderlichen „Anpassungsplanungen" eindeutig offenlegen.

Leistungen im Rahmen der Räumung/ Ersatz für die entfallenden Kleingartenflächen:

Da es sich - i.V. mit §16 Abs. 2 Bundeskleingartengesetz (BKleingG) - um ersatzlandpflichtige Kleingartenparzellen i.S. §14 Abs. 1 BKleingG handelt, ist Ersatzland bereitzustellen oder zu beschaffen. In Hamburg ist die Art und Weise der Bereitstellung des Ersatzlandes i.S. §14 Abs. 1 BKleingG durch den sog. „Anschlussvertrag zum 10.000-Vertrag" zwischen der FHH (in Zuständigkeit der Finanzbehörde) und dem Hauptpächter der Kleingartenflächen, dem Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V. (LGH) vertraglich geregelt. Diese vertragliche Regelung sieht die Bereitstellung hergerichteter Ersatzparzellen vor. Im weiteren Verfah-

ren ist – vor allem in Abstimmung mit der zuständigen Finanzbehörde – Art und Weise des durch den Vorhabensträger zu leistenden Ersatzes zu klären.

Grundsätzlich sind 2 Handlungsoptionen denkbar:

Zahlung einer Ausgleichsabgabe i.S. § 14 Abs. 2 BKleingG als Pauschale

Die hierfür zuständige FB hat bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Stellung genommen:

Auszug: „Hamburg ist nach dem sog.10.000-Vertrag im gleichen Umfang gegenüber dem Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V. ersatzlandpflichtig. Für die Kosten der Verlagerung werden in Hamburg pauschal 30.000,--EUR je Parzelle zugrunde gelegt. Da es sich um eine Maßnahme des Bundes handelt, geht die Finanzbehörde davon aus, dass diese Kosten als Teil der Grunderwerbskosten vom Bund getragen werden." In der Summe 30.000,- sind durchschnittliche Entschädigungs-, Grunderwerbs- und Herrichtungskosten / pro zu verlagernder Parzelle enthalten. Bei Zahlung der Pauschale verpflichtet sich die FHH auf eigene Kosten die weichenden Kleingärtner zu entschädigen, die Kleingarten-Ersatzflächen bereitzustellen und die festgelegte Anzahl an Parzellen herzurichten.

Der Ersatz des Vereinshauses sowie die „Anpassungsmaßnahmen" in den verbleibenden Vereinsflächen (s. hierzu a) sind hierin nicht enthalten und kämen gesondert hinzu. Ebenfalls nicht einbezogen sind zusätzliche „Entschädigungs-Zahlungen" bei ggf. erforderlich werdender Pachtaufhebung, wenn die Kündigungsvoraussetzungen nach §9 Abs. 1 Nr. 6 BKleingG nicht fristgerecht eingehalten werden können.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Entschädigungsverhandlungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Es wird darauf hingewiesen, dass sich Umfang und Höhe der Entschädigungsansprüche der Betroffenen aus den gesetzlichen Regelungen ergeben.*

Zahlung einer Ausgleichsabgabe i.S. § 14 Abs. 2 BKleingG durch Festlegung von Einzelposten:

Refinanzierung der „Entschädigungsleistungen" gem. §11 Abs. 2 BKleingG durch Vorhabensträger, auf Grundlage von Bewertungsgutachten (Bewertung finanziert FHH)

Festlegung der Verlagerungsflächen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und Finanzierung Erwerb / Herrichtung (incl. Planungskosten) durch Vorhabensträger:

Hinzu kommen:

Refinanzierung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen auf den verbleibenden Vereinsflächen auf Grundlage der vom Vorhabensträger vorzulegenden detaillierteren Planungen/

Kostenschätzungen.

Ersatz des Vereinshauses in einer Höhe bis max. Feuerkassenwert - direkte Begleichung mit dem KGV-Verein 712.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Der Verein wird entschädigt. Verhandlungen über Entschädigungen und Feststellungen von Entschädigungshöhen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.*

Verlagerungsflächen

Die Größe der Verlagerungsfläche richtet sich nach der Anzahl der erforderlichen Ersatzparzellen. Die planrechtlich für DKLG gesicherte Verlagerungsfläche „Am Saaren", die ursprünglich für eine Verlagerung präferiert wurde (s. Gespräch am 28.09.10 in der BSU auf Einladung BSU/V u.a. mit DEGES; BSU/LP; FB), kann nach Auskunft der FB nicht von Privat erworben werden.

Stattdessen kommen mehrere zwischenzeitlich durch die FB erworbene Teilflächen unterschiedlicher Größe für die Herrichtung von ca. 70 Ersatzparzellen in Betracht. Da die Teilflächen jeweils für sich genommen zu klein für eine eigenständige Vereinsgründung sind, die Flächen müssten von den angrenzenden Kleingartenvereinen als Pachtflächen übernommen werden, wurde der LGH mit Schreiben v. 16.03.11 gebeten, möglichst zeitnah mitzuteilen, ob er eine solche Lösung im Grundsatz mitträgt. Die Antwort steht noch aus. Die Flächen liegen – wie das Vorhaben Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße – im Bezirk Hamburg-Mitte, in Öjendorf (siehe Anlage).

Im Einzelnen:

Flurstück 1562 sowie 1115 grenzen an den nördlich gelegenen KGV 119 „Gartenbauverein Aufbau v. 1945" an, Flurstück 491, westlich gelegen KGV 162 „Gartenfreunde Kohlbargenredder" (DKLG Billstedt 79), nördlich davon gelegen KGV 119 „Gartenbauverein Aufbau v. 1945" Flurstück 476 grenzen an den nördlich gelegenen KGV 154 „Merkenstraße" an.

Sofern die Ausführungsplanung ergibt, dass auf den Verlagerungsflächen nicht in vollem Umfang Ersatzparzellen geschaffen werden können, wäre für den verbleibenden Rest eine Herrichtungspauschale in Höhe von 21.600,- € (kalkulatorisch Grunderwerb und Herrichtungspauschale, anteilig an den 30.000,- €) zu veranschlagen.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Die FB ist zuständig für die Bereitstellung geeigneter Verlagerungsflächen für die betroffenen Kleingärten.*

C) Bundeskleingartengesetz: Kündigungsvoraussetzungen,- fristen, Entschädigung

Das BKleingG regelt die Kündigungsvoraussetzungen. Einschlägig ist im vorliegenden Fall §9 Abs. 1 Nr. 6 BKleingG (nach abgeschlossener Planfeststellung für die festgesetzte Nutzung alsbald benötigt wird).

Die Kündigungsfristen sind in §9 Abs. 2 BKleingG geregelt. Demnach sind Kündigungen zum 30. November eines Jahren zulässig, sofern sie spätestens bis zum 3. Werktag im Februar gegenüber dem Pächter erfolgt ist. Regelhaft wird hierbei die Kündigung durch die Finanzbehörde dem Hauptpächter gegenüber, dem LGH, bis zum 01.12. des Vorjahres ausgesprochen.

Eine ggf. erforderliche Verkürzung der Kündigungsfristen ist ebenfalls in §9 Abs. 2 Nr. 2 geregelt.
Sofern - von den gesetzlichen Regelungen – insbesondere zum Vorliegen der Kündigungsvoraussetzungen - abgewichen werden soll, da ein früherer Kündigungszeitpunkt erforderlich wird, müssen durch die dafür zuständige Finanzbehörde Pachtaufhebungsverträge geschlossen werden. In diesen Fällen wurde in der Vergangenheit - neben der gesetzlich zu-

stehenden Entschädigung nach §11 Abs. 1 BKleingG - regelmäßig eine höhere Zahlung gewährt, um sonstige vermögenswirksamen Verluste zu kompensieren.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Ja!

Entschädigungsverhandlungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Es wird darauf hingewiesen, dass sich Umfang und Höhe der Entschädigungsansprüche der Betroffenen aus den gesetzlichen Regelungen ergeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde entscheidet weder über Modalitäten der Kündigung von Kleingartenflächen noch über Art und Umfang der Grunderwerbsentschädigung. Die Feststellung der Grunderwerbsunterlagen bewirkt nur die Feststellung, dass der vorgesehene Grunderwerb aus Gründen des öffentlichen Wohls für das Vorhaben erforderlich ist. Mit diesem Inhalt wird der Planfeststellungsbeschluss nach Bestandskraft auch für die Enteignungsbehörde bindend. Entschädigungs- und Kündigungsfragen werden in diesem Beschluss dagegen nicht geregelt, sondern bleiben der Vereinbarung zwischen den Vorhabensträgern und den Betroffenen oder aber – erforderlichenfalls – der Enteignungsbehörde vorbehalten.

4.14.2.25 Landesbetrieb für Immobilienmanagement und Grundvermögen

Die Darstellung zum Stand der Bebauungspläne (Ziff. 3.3.3.1 des Erläuterungsberichtes) ist fehlerhaft: Wilhelmsburg 89 ist wie 90, 92 und 93 im Verfahren; nur 91 ruht.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Stand der Bebauungspläne wird im Erläuterungsbericht korrigiert.

Der Erläuterungsbericht wird im Rahmen des Deckblattverfahrens korrigiert.

Die beabsichtigte bahnrechtliche Freistellung berücksichtigt nicht den erfolgten Erwerb der Flurstücke 12161 und 12163 und die teilweise Freistellung von 12161 zum 23.12.2010 durch die FHH. Außerdem soll 12161 komplett freigestellt werden, was nach hiesiger Kenntnis nur möglich ist, wenn die dort planfestgestellte Ausgleichsmaßnahme verlagert oder anderweitig gesichert wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der zwischenzeitlich erfolgte Erwerb der Flurstücke 12161 und 12163 durch die FHH wird im Grunderwerbsverzeichnis nachgeführt.

Der Erwerb sowie die teilweise bahnrechtliche Freistellung hat keinen Einfluss auf die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken erfolgt nach § 23 AEG. Wenn und soweit die Freistellungsentscheidung Flächen betreffen sollte, die ohnehin keiner eisenbahnrechtlichen Zweckbindung unterliegen, so ist eine erneute Freistellung jedenfalls unschädlich, weil nur eine ohnehin bestehende Rechtslage dargestellt wird. Die Festsetzung naturschutzfachlicher Ausgleichsmaßnahmen steht einer Freistellungsentscheidung nicht entgegen.

Die Alttrasse soll im Rahmen der Heranziehung für naturschutzfachlichen Ausgleich (Ziff. 5.6 des Erläuterungsberichtes Maßnahmenkomplex 3) entsiegelt, die Straßendämme jedoch nicht zwingend abgetragen werden. Künftig soll das Eigentum beim Bund, die Unterhaltung bei der FHH liegen - wie bei anderen Eingriffsausgleichen. Hinsichtlich der Alttrasse B 4/B 75 wird daraufhin gewiesen, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass beim Bau der Dämme belastetes Bodenmaterial verbaut worden ist, welches beim Rückbau der Trasse fachgerecht zu entsorgen wäre. Es wird daher für erforderlich gehalten, dass der jetzigen Eigentümer für den gesamten Rückbaubereich Bodenuntersuchungen durchführt. Alle weiteren städtebaulichen Entwicklungen, damit eventuell zusammenhängende Grunderwerbe durch die FHH und entsprechende Altlastenregelungen müssen anderen Verfahren vorbehalten bleiben.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Straßengrundstück wird gem. Finanzierungsvereinbarung vom 7.10.2009 an die FHH für städtebauliche Zwecke veräußert. Der entsprechende Grunderwerbsplan ist insofern missverständlich und sollte überarbeitet und ausgetauscht werden.

Im Rahmen dieses Vorhabens werden lediglich der Bahndamm im Bereich der Hafenbahnzufahrt wiederhergestellt sowie ein großer Teil der Alttrasse entsiegelt. Weitere Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit Hamburgs. Insoweit die Finanzbehörde Anhaltspunkte dafür hat, dass in der Alttrasse der B 4/75 Kriterien nach §3 Abs. 3 Bundesbodenschutzverordnung erfüllt sind, bittet der Vorhabensträger um Vorlage entsprechender Unterlagen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Ziffer 4.14.1.6.2 , S. 259 dieses Beschlusses wird verwiesen. Da der Rückbau des Straßendammes weder beantragt noch angeordnet wird, sieht die Planfeststellungsbehörde auch keinen Anlass, Bodenuntersuchungen anzuordnen und stimmt mit der dem LIG darin überein, dass dies anderen Verfahren vorbehalten ist.

Naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen werden in größerem Umfang erforderlich – auch außerhalb des Vorhabengebietes (Ziff. 5.5 f des Erläuterungsberichtes). Die vorgesehene neue Trassenführung macht Abstimmungen mit IBA-Projekten im Bereich der Neuen Mitte Wilhelmsburg sowie mit der igs hamburg 2013 notwendig.

Da dies den Planenden einerseits bekannt ist und andererseits diesbezüglich keine größeren Probleme zu erwarten sind, seien hinweisgebend einige Aspekte beispielhaft benannt:

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde gibt die nachstehenden Hinweise des Landesbetriebes Immobilienmanagement und Grundvermögen wieder, ohne dass insoweit ein Entscheidungsbedarf gesehen wird.

So ist bei der Umsetzung der Maßnahme sicher zu stellen, dass einige unmittelbar an die neue Trasse angrenzende temporäre Baustelleneinrichtungsflächen einzelner IBA-Projekte in ihrer Funktionalität nicht beeinträchtigt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Baustellenmanagement wird unter Einbeziehung aller laufenden Baustellen und in Abstimmung der beteiligten Vorhabensträger erfolgen.

Südlich der Neuenfelder Straße beansprucht die neue Trasse eine Teilflächen des Flurstücks 2738, eine Teilfläche der bisherigen Straßenfläche „Am Industriebahnhof", das sich südlich anschließende Flurstück 1464 sowie eine Teilfläche des sich wiederum südlich anschließenden Flurstücks 11464. Diese Flächen sind Gegenstand des Pachtvertrages mit der igs hamburg 2013 für die Internationale Gartenausstellung. Bei Entbehrlichkeit für diesen Zweck - was angenommen werden darf - sind diese Teilflächen in dem Moment aus diesem Pachtvertrag herauszulösen, in dem ein neuer Eigentümer oder Verfügungsberechtigter diese übernimmt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.

Das 2.740 m² große Flurstück 11402 der Gemarkung Wilhelmsburg, belegen Rubbertstraße, welches laut Grunderwerbsplan 5 nicht betroffen ist, aber an die genutzten Flächen direkt angrenzt, wurde am 09.03.2011 verkauft.

Das 10.195 m² große Flurstück 11400 der Gemarkung Wilhelmsburg in der Rubbertstraße, welches teilweise vorübergehend genutzt werden soll, ist als Grundstück der Wirtschaftsförderung noch nicht zugunsten interessierter Firmen disponiert.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.

Die für die Maßnahme erforderlichen Ausgleichsflächen sind nach hiesiger Kenntnis noch nicht vollständig festgelegt. Fest stehen für diesen Zweck die Flurstücke 8810 und 3065 bis 3072 nördlich des Siedenfelder Weges. Die Flächen verbleiben im Allgemeinen Grundvermögen und können über Bewirtschaftungsverträge bewirtschaftet werden.

Folgende Flächen, die landwirtschaftlich genutzt sind und von der SpriAG verwaltet werden, sind betroffen:

Flurstücke 4649 und 4476: Kündigungsfrist 6 Monate zum Ende des Kalenderjahres, Nutzung Rinderweide

Flurstück 9803: Kündigung 6 Monate zum Ende des Kalenderjahres, Nutzung Pferdeweide.

Flurstück 11573: Kündigung 3 Monate zum Ende eines jeden Monats, Weidefläche für private Tierhaltung.

Flurstück 3072 wurde bereits zum 31.12.2010 wg. Ausgleichsmaßnahmen gekündigt, kann aber wegen geplanter Verlegung der Maßnahme auf eine andere Fläche bis zum 31.12.2011 fortgeführt werden, Nutzung als Pferdeweide.

Weitere nach den Unterlagen für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehene Flächen sind mit der BSU/NR abzustimmen. Von der dortigen Beurteilung auf Geeignetheit und Art des vorgesehenen Ausgleichs hängt ab, ob Flächen zu erwerben sind oder im Rahmen von Bewirtschaftungsverträgen genutzt werden können.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden dankend zur Kenntnis genommen.

Außerdem sind im Zuge der Baumaßnahme nach derzeitigem Stand 104 Kleingartenparzellen betroffen und müssen geräumt werden. Hamburg ist nach dem sog.10.000-Vertrag im gleichen Umfang gegenüber dem Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V. ersatzlandpflichtig. Für die Kosten der Verlagerung werden in Hamburg pauschal 30.000,--EUR je

Parzelle zugrunde gelegt. Da es sich um eine Maßnahme des Bundes handelt, geht die Finanzbehörde davon aus, dass diese Kosten als Teil der Grunderwerbskosten vom Bund getragen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Mit den zuständigen Behörden der FHH werden zurzeit Gespräche zur Vorbereitung von Entschädigungsverhandlungen mit dem Landesbund der Gartenfreunde in Hamburg e.V. sowie den betroffenen Kleingartenvereinen geführt. Nach Auskunft der FB kann Ersatzland nicht in ausreichendem Umfang angeboten werden.

Im Übrigen sind Verhandlungen mit der Eigentümerin und den Pächtern über Entschädigungen sowie etwaiger Ansprüche auf Ersatzlandbeschaffung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass nach den Bestimmungen des Bundeskleingartengesetzes (§9) die ordentliche Kündigung von Kleingartenflächen u.a. nur nach Abschluss der Planfeststellung möglich ist. Eine Kündigung kann nur zum 30. November eines Jahres ausgesprochen werden. Sie hat spätestens am 3. Werktag im Februar zu erfolgen. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen sollten erst nach Kündigung der Kleingärten gekündigt werden. Ggf. sollte die SpriAG aufgefordert werden, ÖRA-Vergleiche abzuschließen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden dankend zur Kenntnis genommen.

Der notwendige Grunderwerb soll vor Beginn der Bauausführungen und nach hiesiger Kenntnis direkt durch den Bund (DEGES) betrieben werden. Eine Auswertung aller betroffenen städtischen Miet- und Pachtflächen ist noch nicht abgeschlossen. Aus hiesiger Sicht wird davon ausgegangen, dass bei den "normalen" Mietverträgen eine kurzfristige - evtl. auch außerordentliche - Kündigung möglich sein wird.

Die weiteren Details zur Flächeninanspruchnahme sind seitens des Vorhabensträgers bitte direkt mit den Eigentümern abzustimmen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden dankend zur Kenntnis genommen.

Bei den Flächen in Allermöhe handelt es sich um Rest-Pachthofflächen, die noch bis 31.12.2016 verpachtet sind. Der Pächter hat eine vertragliche Option auf Verlängerung des Vertrages. Die Verwaltung obliegt der Sprinkenhof AG. Soweit der Umfang der geplanten Maßnahme sich von hier einschätzen lässt, ist nach deren Umsetzung keine fiskalische Nutzung mehr möglich. D.h. die Flächen müssen vermessen und gegen Werterstattung in das Verwaltungsvermögen der BSU/NR überwiesen werden. Bei einer unverbindlichen Schätzung ist von 2,00 EUR/m² (zzgl. Vermessungskosten und evtl. Entschädigungskosten für den Pächter) auszugehen.

Inwieweit beim Pächter eine Bereitschaft zur Herausgabe der Flächen besteht, kann FB-Imm derzeit nicht beurteilen, wird aber die Sprinkenhof AG bitten, dieses einmal zu erfragen. Eine außerordentliche Kündigung im öffentlichen Interesse müsste mit einer Frist von 6 Monaten zum Ende eines jeden Monats möglich sein, zöge aber entsprechende Entschädigungsansprüche nach sich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Dem Vorhabensträger ist bekannt, dass der bisherige Pächter der Flurstücke 1092 (GEV E.5.1), 2334 (GEV E.5.2), 2335 (GEV 5.1) die Pacht der o. g. Flächen außerordentlich zum Jahresende 2011 gekündigt hat.

Die potenziellen neuen Pächter sind bereits durch die BWVI und die BSU informiert worden, dass ein neuer Pachtvertrag ab dem 01.01.2012 abgeschlossen werden könne, unter der Voraussetzung, dass die auf den Flächen geplanten LBP-Maßnahmen aus dem Vorhaben Verlegung WBR umgesetzt werden. Die Pachtverhandlungen dauern noch an, der Vorhabensträger wird an den Vorbereitungen beteiligt sein.

Der Pachtvertrag wurde vom Pächter zum Ende des Jahres 2011 gekündigt. Die FB prüft eine Neuverpachtung unter Beachtung der Inanspruchnahme durch das Vorhaben.

Die Finanzbehörde hat in Bezug auf eine Flügelwand der Hermann-Keesenberg-Brücke am 11.4.2012 weiter Stellung genommen:

Ergänzend zu der Stellungnahme vom 30.03.2011 bittet die Finanzbehörde nachstehenden Punkt ebenfalls zu beachten.

Durch die Planungen für die Verlegung der B 4/75 ist auch die Brücke der Neuenfelder Straße (Herrmann-Keesenberg-Brücke) betroffen. Deren südwestliche Flügelwand ragt in die geplante Trasse und muss daher erneuert werden.

Die in dem beigefügten Lageplan grün angelegten Flächen sind im Rahmen des IBA Projektes „igs Hallenkomplex" an eine Investorengruppe verkauft worden, die dort bis 2013 ein Ärztehaus, ein Akademiegebäude, ein Alten- und Pflegeheim und Wohnungsbau realisieren. Außerdem entsteht auf dem nicht grün angelegten Flst. 12422 das Wälderhaus der Stiftung „Schutzgemeinschaft Deutscher Wald". Das Flst. 12606 ist derzeit noch nicht übereignet worden, gleichwohl hat sich der Erwerber der Stellplatzfläche (s.u.) verpflichtet, diese Fläche nach Herrichtung durch den Vorhabensträger (also nach Herrichtung der neuen Flügelwand) zu übernehmen. Sowohl Wälderhaus als auch die einzelnen Beteiligten des Hallenkomplexes werden die auf den Flurstücken 12607, 12610, 12613 und 12617 zu errichtenden oberirdischen Stellplätze nutzen, die von der Neuenfelder Straße über das Flst. 12607 angefahren werden. Die Planung des Investors geht von den bestehenden Geländeverhältnissen aus, die keinerlei zusätzliche Gründungs- und Absicherungsmaßnahmen im Bereich der Zufahrt erforderlich machen.

Die Deges plant im Rahmen der Verlegung der Flügelwand eine niedrigere und damit preiswertere Wand zu bauen, die eine Abtragung von Boden erforderlich macht. Das wiederum hat zur Folge, dass die Zufahrt zu der Stellplatzfläche hinter dem igs-Hallenkomplex aufgrund aufwändigerer Gründungsmaßnahmen teurer wird. Diese erhöhten Kosten hat der mit der Herrichtung der Stellplatzfläche samt Zufahrt befasste Investor nicht einplanen können.

Die Kosten belaufen sich auf rd. € 158.500,-, die bei Einberechnung der „Ohnehinkosten" des Investors sowie der Einsparungen auf Seiten der Deges durch Wegfall eines Teiles der Lärmschutzwand auf rd. € 110.000,- zu reduzieren sind. Dieser Betrag soll von der FHH zwischenfinanziert werden, allerdings ist beabsichtigt, die Kosten vom Bund zurück zu fordern.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist darzustellen, dass die Planungen des Bundes im Bereich der genannten Brücke einen Eingriff in unser Grundstück darstellt und eine Entschädigungsforderung seitens der FHH auslösen wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Dazu wird bemerkt:

Das Planfeststellungsverfahren wurde mit Auslegung der Pläne vom 17.2.2011 bis 16.3.2011 eingeleitet. Ab diesem Zeitpunkt gelten die Beschränkungen gem. § 9 Abs. 1 und 2 FStrG.

Die Finanzbehörde, die IBA und der Investor haben im Verfahren keine entsprechenden Einwendungen vorgebracht.

Der B-Plan Wilhelmsburg 90 sieht an der Grenze zur geplanten B 4/75 eine Garage mit 2 Stockwerken vor. Bei Realisierung der Planung gemäß B-Plan-Plan wird der Bau der Fernstraße nicht behindert. Anders ist es bei Abweichungen vom B-Plan.

Abweichungen vom B-Plan bedürfen der Zustimmung der Straßenbauverwaltung gem. § 9 (2) FStrG.

Der Bauantrag des Investors weicht vom B-Plan ab und sieht vor, eine Zufahrtsrampe zur Tiefgarage um ca. 1,5 m aufzuschütten und zur geplanten B 4/75 hin unter Ausnutzung der Bestandsböschung zu böschen.

Die Fernstraßenplanung sieht vor, die Bestandsböschung teilweise anzupassen und eine Flügelwand der bestehenden Brücke zu erneuern. Die beanspruchten Flächen 03.04 Nr. 1 (als Erwerb) und Nr. 2 (vorübergehende Inanspruchnahme) sind im Grunderwerbsplan Unterlage 14.1 Blatt 3 dargestellt.

Die DEGES hat vom Investor gefordert, die Fernstraßenplanung zu berücksichtigen und die notwendigen Stützmaßnahmen auf eigenem Grund durchzuführen. Die Zustimmung gem. § 9 Abs. 2 FStrG wurde bei entsprechenden Anpassungen der Planung und Auflagen in Aussicht gestellt.

Inzwischen hat sich die DEGES mit dem Inverstor über eine technische Lösung verständigt.

Eine Grundlage für die Forderung auf Beteiligung des Bundes an den Kosten der notwendigen Stützwand des Investors ist nicht gegeben. Das Anbauverbot gem. § 9 Abs. 1 und die Zustimmung gem. § 9 Abs. 2 soll die Fernstraße davor schützen, dass Anlieger bauliche Maßnahmen beginnen, die der Fernstraße später gegebenenfalls zur Last fallen können.

Die Veränderungssperre verbietet wertsteigernde oder baubehindernde bauliche (!) Veränderungen auf den Flächen, die für das Vorhaben in Anspruch genommen werden sollen. Das betrifft auch Bauvorhaben, die mit geltenden oder künftigen Bebauungsplänen im Einklang stehen. Nach § 9a Abs. 5 FStrG kann die oberste Landesstraßenbaubehörde Ausnahmen von der Veränderungssperre zulassen, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Wenn also wertsteigernde oder baubehindernde bauliche Änderungen auf Flächen geplant sind, die für die Fernstraße vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch ge-

nommen werden sollen, würde das mindestens eine Ausnahmeerteilung durch die oberste Landesstraßenbaubehörde erfordern.

Gleichzeitig gelten auch die Anbauverbots- und –beschränkungsregelungen des § 9 FStrG ebenfalls seit öffentlicher Auslegung der Planunterlagen (§ 9 Abs. 4 FStrG). Die Anbauverbote und –beschränkungen gelten nicht, soweit das Bauvorhaben den Festsetzungen eines Bebauungsplans entspricht, der mindestens die Begrenzung der Verkehrsflächen sowie an diesen gelegene überbaubare Grundstücksflächen enthält und unter Mitwirkung des Trägers der Straßenbaulast zustande gekommen ist (§ 9 Abs. 7 FStrG). Der B-Planentwurf Wilhelmsburg 90 ist weder festgestellt, noch enthält er die Begrenzung der Verkehrsflächen der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße. Der geltende Bebauungsplan Wilhelmsburg 38 ist festgestellt, enthält aber ebenfalls keine Begrenzung der Verkehrsflächen der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße. Darum geht DEGES davon aus, dass weder der geltende B-Plan noch der Entwurf des neuen Bebauungsplans die Anbaubeschränkungen und –verbote aufhebt. Im Einzelfall kann die oberste Landesstraßenbaubehörde Ausnahmen nach Maßgabe des § 9 Abs. 8 FStrG zulassen.

Wenn also in der Anbauverbotszone (bis 20m vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn) Hochbauten oder Abgrabungen bzw. Aufschüttungen größeren Umfangs vorgenommen werden sollen, erfordert das die Zustimmung der Obersten Landesstraßenbaubehörde. In der Anbaubeschränkungszone (bis 20m vom äußeren Rand der Anbauverbotszone) bedürfen Baugenehmigungen der Zustimmung der Obersten Landesstraßenbaubehörde.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Stellungnahme wendet sich nicht gegen die geplante Ausführung der Flügelwand, sondern thematisiert die dadurch ggf. entstehenden Mehrkosten für benachbarte Baumaßnahmen. Im Übrigen haben die Vorhabensträger der Fernstraße inzwischen eine Vereinbarung über die Flügelwand geschlossen. Einer Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde bedarf es daher nicht.

Im Planänderungsverfahren hat der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen ausgeführt:

Der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die verschickte Planänderung.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass das Pachtverhältnis mit der Igs GmbH nach Beendigung der Gartenschau endet und die Flächen dann wieder als öffentliche Grünanlage gewidmet und durch den Bezirk für die BSU verwaltet werden.

In Ihrem Anschreiben weisen Sie darauf hin, dass die Belange der FHH betroffen sein könnten, da zahlreiche Flurstücke „sowie mehrere nicht gebuchte Flächen erstmals oder anders als bisher geplant in Anspruch genommen werden" sollen. Nach hiesiger Datenlage handelt es sich lediglich bei den Flurstücken 901, 904, 906, 3781, 3787, 3790,4156,4654,5304, 3693, 9435. 9531. 9553, 10206, 10215. 10218 sowie 11400 um Flächen des Allgemeinen Grundvermögens (AGV). Alle übrigen Flächen sind danach Straßenflächen bzw. Flächen, die sich im Verwaltungsvermögen der BSU befinden. Es wird daher um Überprüfung der Darstellung der Eigentumsverhältnisse gebeten. Für die Flurstücke, die weder Schulgrund-

stücke noch Flächen des AGV sind, sollte eine Stellungnahme des jeweiligen Bedarfsträgers erfolgen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Grunderwerbsunterlagen unterliegen einer ständigen Prüfung und, wo notwendig, Aktualisierung.

Alle geändertbetroffenen Flurstückseigentümer wurden in die Anhörung des Planänderungsverfahrens einbezogen und hatten Gelegenheit, eine Stellungnahme abzugeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Stellungnahme erfordert keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

4.14.2.26 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Der BUND Hamburg sieht durchaus Vorteile in einer Verlegung der Reichsstraße, allerdings sind die hier vorgelegten Unterlagen nicht mit der gebotenen Transparenz und Nachvollziehbarkeit [siehe auch § 6 UVPG) erstellt worden. Insbesondere die Bilanzierung des Eingriffs ist kaum verständlich und weicht vom sonst üblichen und klaren Verfahren nach dem Staatsräte-Modell (SRM) ab. Das hier gewählte Vorgehen wirft mehr Fragen als Antworten auf.

Einleitend möchten wir zudem deutlich machen, dass der BUND Hamburg in seinen Stellungnahmen zu den Bebauungsplänen Wilhelmsburg 90 und 92 die Bewertung der Eingriffe als unzulänglich kritisiert hat. Aufgrund dieser Defizite halten wir die Inbezugnahme dieser Unterlagen für unzureichend und falsch (Seite 92).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Seitens des Vorhabensträgers wird eine Beurteilung der Vorgaben aus der verbindlichen Bauleitplanung abgelehnt. Seitens des Vorhabensträgers muss davon ausgegangen werden, dass die Inhalte und methodischen Vorgehensweisen aus den Bauleitplanverfahren beider Bebauungspläne bereits soweit planerisch verfestigt haben und mit zuständigen Fachbehörden im Vorfeld abgestimmt wurden, dass bei der Verlegung der B 4/75 darauf Bezug genommen werden kann. Im Übrigen wurde die Bewertung der Eingriffe auch mit der BSU, Amt NR abgestimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendungen des BUND Hamburg waren zurückzuweisen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist sowohl die im Rahmen des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans angewandte Methode der Ermittlung des Kompensationsbedarfes als auch das Ergebnis der naturschutzfachlichen Bilanzierung nachvollziehbar.

Ein standardisiertes Verfahren, nach dem die Ermittlung und Bewertung eines Eingriffs nach dem hamburgischen Staatsrätemodells (SRM) zu erfolgen hat, gibt es nicht. Zur Orientierung dienen lediglich die vom Naturschutzamt der damaligen Umweltbehörde (heute Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) erarbeiteten „Hinweise zur Handhabung des Staatsrätemodells“ vom 12.07.1999. Insoweit kann der nur allgemein gehaltene Einwand des BUND Hamburg, die Bilanzierung des Eingriffs sei kaum verständlich und weiche vom

sonst üblichen und klaren Verfahren nach dem Staatsrätemodell ab, nicht nachvollzogen werden.

Der BUND Hamburg benennt keine konkret überprüfbaren oder nachvollziehbaren Fehler in der Methodik oder im Ergebnis der von den Vorhabensträgern vorgelegten Eingriffsbilanzierung. Gerade wegen ihrer besonderen Fachkunde in naturschutzfachlichen Fragen, und um ihnen eine kritische Auseinandersetzung mit dem vorhandenen Material zu ermöglichen, hat der Gesetzgeber aber den anerkannten Vereinen besondere Mitwirkungsbefugnisse eingeräumt. Zugleich soll durch ihre Beteiligung im Verwaltungsverfahren Vollzugsdefiziten auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege entgegengewirkt werden. Diese Anliegen erfordern jedoch fundierte Stellungnahmen der Vereine. Aus der Stellungnahme eines Vereins muss hinreichend deutlich werden, aus welchen Gründen nach seiner Auffassung zu welchen im Einzelnen zu behandelnden Fragen weiterer Untersuchungsbedarf besteht oder einer Wertung nicht gefolgt werden kann (BVerwG, Urteil vom 22.01.2004, Az.: 4 A 4/03, zitiert nach juris Rn. 25ff). Ein solch substantiierter Vortrag fehlt hier indes in Bezug auf etwaige Fehler der in dem vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan angewandten Methodik.

Die Planfeststellungsbehörde kann keine Fehler in der Methodik oder dem Ergebnis der vorgelegten Bilanzierung erkennen und auch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt als zuständige Fachbehörde hat hinsichtlich der Methodik der Eingriffsermittlung und –bilanzierung keine Mängel erkennen können. Auch der Stellungnahme des BUND sind keine konkreteren Hinweise zur Methodenkritik zu entnehmen. Der von den Vorhabensträgern vorgelegte Landschaftspflegerische Begleitplan erfüllt die Anforderungen, die in den Hinweisen zur Handhabung des Staatsrätemodells an die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gestellt werden.

Auch der Einwand des BUND Hamburg, er habe die Bewertung der Eingriffe bereits in den Verfahren zur Aufstellung der Bebauungspläne Wilhelmsburg 90 und 92 als unzulänglich kritisiert und aufgrund dieser Defizite hielte er auch die Inbezugnahme der Unterlagen für unzureichend und falsch, verfängt nicht. Aus dem Vortrag geht nicht hervor, welche konkreten Defizite der BUND Hamburg im Rahmen der Eingriffsbewertung der Bebauungsplanung ausgemacht hat und inwieweit etwaige Defizite Auswirkungen auf die Beurteilung der Eingriffe im vorliegenden Verfahren haben sollen. Im Übrigen sind Eingriffe durch das Fernstraßen- und Bahnvorhaben nicht Gegenstand der Bebauungspläne gewesen.

Ob die Vorhabensträger, wie sie in ihrer Erwiderung geltend machen, an eine Bewertung der Flächen im Rahmen der Bebauungspläne gebunden waren, kann aber ebenso dahinstehen wie auch die Frage nach der Eingriffsbilanzierung im Rahmen der Bebauungsplanung. In Hinblick auf Flächen, die sich innerhalb des Geltungsbereiches der Bebauungspläne Wilhelmsburg 90 und 92 befinden und die durch die Planung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße erneut überplant werden, legen die Vorhabensträger ihrer eigenen naturschutzfachlichen Eingriffsprüfung nämlich nicht die der Eingriffsbilanzierung im Aufstellungsverfahren zugrunde liegende naturschutzfachliche Bewertung der Flächen

zugrunde, sondern die in den Bebauungsplänen letztlich vorgesehenen Soll-Zustände der betroffenen Flächen. Damit übernehmen sie nicht etwa ungeprüft eine naturschutzfachliche Bewertung des tatsächlichen Zustandes der Flächen, sondern sie nehmen einen planerischen Soll-Zustand als Referenz, der einer tatsächlichen naturschutzfachlichen Bewertung nicht zugänglich ist. Die korrekte Bilanzierung und Kompensation der im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne vorgesehenen Eingriffe ist allein Gegenstand des dortigen Aufstellungsverfahrens und musste für die Vorhabensträger daher nicht von Belang sein.

Überprüft man zudem die im Rahmen der B-Planung vorgenommene Bewertung der betroffenen Flächen sowie die derzeit tatsächlich vorliegende Wertigkeit der Flächen, so wird deutlich, dass der naturschutzfachliche Wert der Flächen im Rahmen der vorliegenden Planung nicht zu gering bemessen ist. Große Teile der Flächen, die sich innerhalb des Geltungsbereiches der Bebauungspläne Wilhelmsburg 90 und 92 befinden und die durch die Planung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße erneut überplant werden, wiesen im ursprünglichen Bestand entweder einen niedrigeren Wert als der in den Bebauungsplänen vorgesehene Soll-Zustand auf (ehemalige Bahnflächen: Bestand BT1/BB1 – Planung BT3/BB2) oder die Werte von Bestand und Planung wiesen den selben Wert auf (Grünflächen/Biotope im Süd-Osten des B-Plans WB 92: Bestand BT8/BB8 – Planung BT8/BB8). In Bezug auf diese Flächen ist daher eine zu geringe Bewertung durch die Planung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ausgeschlossen, da die Planung im Falle der ehemaligen Bahnflächen demnach einen höheren Wert als den vorhandenen Bestandswert annimmt und im Falle der Grünflächen bzw. Biotope einen ebenso hohen Wert annimmt. Ausnahme hiervon ist der süd-westliche Bereich des B-Plans Wilhelmsburg 92, in dem nach Planung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ein Regenrückhaltebecken vorgesehen ist. Hier liegt der (von der Planung der WBR in Bezug genommene) Wert des Soll-Zustands des B-Plans (BT3/BB 4) unter dem Wert des Bestandes der Fläche (BT6/BB6). Dieses Defizit ist jedoch bereits im Rahmen der B-Planung entstanden und daher im Rahmen der dort vorgesehenen Kompensation auszugleichen. Da die betroffene Fläche zum Zeitpunkt der Planfeststellung schon mit Bauarbeiten zur Einrichtung oder Umsetzung der igs belegt ist, wurde sie in ihrer bisherigen Wertigkeit bereits zerstört und der Ausgleichsbedarf ist im Rahmen der Umsetzung des B-Plans bereits entstanden. Damit wäre ein ggf. entstehendes Defizit nicht mehr auf die Umsetzung der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße zurückzuführen.

Das Vorgehen der Vorhabensträger ist naturschutzfachlich sachgerecht, da letztlich durch die Umsetzung des Vorhabens sowie der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen in Bezug auf die betroffenen Flächen kein auf das Vorhaben zurückzuführendes naturschutzfachliches Defizit verbleibt.

Der BUND Hamburg ist am Verfahren zum Bau der Lärmschutzwand am IGS-Gelände nicht beteiligt worden. Entsprechend liegen hier keine Unterlagen vor. Gleichwohl ist die Lärmschutzwand aber Gegenstand dieses Verfahren. Eine Beurteilung, ob hier die Eingriffsrege-

lung korrekt angewendet wurde, ist daher mangels Kenntnis der Planunterlagen zur Lärmschutzwand nicht möglich. Auf Seite 6 des LBP wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Lärmschutzanlagen und die damit verbundenen Eingriffe als Bestand vorausgesetzt werden. Dem widersprechen wir ausdrücklich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für den Bau der Lärmschutzwand wurde ein Bauantrag gestellt der seitens der zuständigen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt genehmigt wurde. Die im Rahmen des Bauantrages verfügten Ausgleichsmaßnahmen sind daher genehmigt und nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Ausgleichsmaßnahmen werden im LBP zur Umverlegung der B 4/75 nur nachrichtlich dargestellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auch diese Einwendungen des BUND Hamburg waren zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit den Ausführungen der Vorhabensträger an. Wie die Vorhabensträger ausführen, erfolgte die Zulassung der Errichtung der Lärmschutzwand durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Rahmen eines gesonderten Verfahrens. Mit Zustimmungsbescheid vom 25. Januar 2011 erfolgte gemäß § 64 HBauO die Zulassung der Lärmschutzwand als aktive Lärmschutzmaßnahme zum Schutz des igs-Geländes vor dem von den östlich des igs-Geländes liegenden Gleisen ausgehenden Schienenverkehrslärm. Diese Maßnahme war zum Schutz des igs-Geländes vor bestehenden Immissionen auch unabhängig vom vorliegenden Vorhaben zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße zuzulassen. Die mit dem Bau der Lärmschutzwand einhergegangenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Rahmen des dortigen Zulassungsverfahrens durch den vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan benannt, bewertet und kompensiert und sind jedenfalls nicht dem Fernstraßen- und Bahnvorhaben zuzurechnen. Die Lärmschutzwände werden aber von der Widmungsentscheidung dieses Beschlusses unter Ziffer 1.3, S. 27 erfasst und sind deshalb künftig Fernstraßenbestandteile.

Ein derart großes Feuchtgebiet mit einem ausgeprägten Bestand an Seggen und Röhrichten sowie Wasser führenden Beetgräben ist auf der Elbinsel sehr selten zu finden. Hinzu kommt, dass aufgrund der Lage und dem bisherigen Umfeld dieser Raum nahezu störungsfrei war und die Bodenstruktur zu einem vermutlich seit Jahrhunderten nahezu unveränderten Kulturlandschaftsraum gehört. Es handelt sich somit um einen kulturhistorisch sehr wertvollen Raum mit hoher Artenvielfalt. Nach Ansicht des BUND handelt sich hier um einen ca. fünf ha großen Raum, der als gesetzlich geschütztes Biotop einzustufen ist. Dieser wird nun durch unterschiedliche Verfahren und Maßnahmen wie Neuanlage von Kleingärten, Lärmschutz, Verlegung der Reichsstraße, IGS und Hafenbahnumstrukturierung (mit Hinweis unter 1.4.5 Seite 9 des LBP) nach und nach zerstört, ohne dass eine Gesamtbilanzierung vorgenommen wurde.

Das Gebiet war 2009/2010 noch aufgestaut und wies im Frühjahr entsprechend hohe Wasserstände in den Gräben auf. Zwischenzeitlich ist allerdings bei den diversen Bauarbeiten der Wall zerstört worden. Zum Teil sind die Pflöcke, die den Abfluss verhindert haben, noch zu erkennen. Diese „schleichende" Entwässerung des Gebietes führt zu erheblichen Eingriffen und stellt einen regelwidrigen Eingriff in den Raum dar. Die wiederholte Aussage, dass auch zukünftig die Wasserstände des Regionalplanes eingehalten werden, ist falsch. Sobald das Gelände an Gräben angeschlossen wird, die dem Regionalplan entsprechen, fällt es

vollständig trocken. Dieses Biotop muss also in jedem Fall ausgeglichen werden indem ein Lebensraum für die dort vorkommenden Arten wie Gartengrasmücke, Feldschwirl, Nachtigall, Kuckuck, Rohrammer, Fitis, Sumpfrohrsänger, Teichrohrsänger, Domgrasmücke und Blässralle zur Verfügung gestellt wird.

Die vorgeschlagene Kompensation der Röhrichtentwicklung an der Dove Elbe von 2.600 qm sowie auf der Fläche am Siedenfelder Weg ist völlig unzureichend. Der Einbau von Steinwalzen und Geotextilien findet nicht unsere Zustimmung. Ergänzend verweisen wir auf den Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte, demzufolge Eingriffe im Bezirk Mitte wieder im Bezirk selbst auszugleichen sind (Drs. 19/96/09). Der BUND Hamburg fordert eine entsprechend große, neu zu entwickelnde Fläche auf der Elbinsel ohne weitergehende Nutzung. In keinem Fall dürfen dafür bereits wertvolle Flächen (z. B. Feuchtwiesen) in Anspruch genommen werden. Wir schlagen vor, beispielsweise Flächen an der Reethwettern für diese Kompensation zu prüfen.

Auf Seite 64 des LBP wird erwähnt, dass bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs neben dem Staatsrätemodell projektspezifische Besonderheiten zu berücksichtigen sind, insbesondere die Entlastungswirkungen innerhalb des Wilhelmsburger Parks. Nach den Zerstörungen im Park für eine Leistungsschau des Gartenbaus und durch eine erhebliche Inanspruchnahme von Flächen für die IBA ist eine Entlastungswirkung aber nicht gegeben. Es ist so viel Lebensraum zerstört worden, dass die bisher vorkommenden Arten es schwer genug haben werden, in dem zukünftig intensiv und ausgeräumten Park ihren Lebensraum zu finden.

Die Grünlandextensivierung Siedefeld ist zu begrüßen. Hier gibt es ein stimmiges Konzept. Die Anhebung der Wasserstände ist die Grundvoraussetzung für die weitere Entwicklung. Die Aufwertungspotentiale entsprechen der bisherigen Vorgehensweise, allerdings sollte eine größere Fläche in Anspruch genommen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bezüglich der Abgrenzung des nach § 30 geschützten Biotops im Südosten des Wilhelmsburger Parks gab es seitens der BSU eine abschließende Klärung und Festlegung. Im LBP wurde das Ergebnis entsprechend berücksichtigt. Zwar nimmt die Planung der B 4/75 im Rahmen der Möglichkeiten Rücksicht auf die übrigen Planungen in dem Bereich und vermeidet so weit wie möglich zusätzliche Eingriffe in die empfindlichen Strukturen. Die kumulativen Wirkungen mit anderen Vorhaben im Bereich des Biotops können im Rahmen der Verlegung der B 4/75 jedoch nicht mit beachtet werden. Für die Beeinträchtigung der Röhrichtfläche wird umfangreicher Ausgleich im Bereich Kornweide durchgeführt (Maßnahmenkomplex 7).

Seitens des Straßenbaus werden anlagebedingte Absenkungen der Wasserstände in dem Bereich des Biotops im Südosten des Wilhelmsburger Parks bislang ausgeschlossen. Entsprechende Bauweisen und bautechnische Maßnahmen zur Verhinderung von Wasserstandsabsenkungen gehören zum Stand der Technik. Im Zusammenhang mit dem vorgezogenen Bau der Lärmschutzwand am igs-Gelände soll 2012 ein Monitoring beginnen, in dessen Rahmen mit Grundwasserstandsmessungen und Vegetationsbeobachtungen der Zustand und Entwicklungstendenzen des Biotops beobachtet werden. Dieses Monitoring dient der Absicherung der Auswirkungsprognose.

Art und Umfang der Kompensation für die Eingriffe der vorgezogenen Lärmschutzwand in das gesetzlich geschützte Biotop wurden im Rahmen des Zulassungsverfahrens für die Lärmschutzwand mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt, nachdem in Wilhelmburg trotz intensiver Suche keine verfügbaren, geeigneten Flächen gefunden werden konnten. Alle zusätzlich im Rahmen der Verlegung der B 4/75 geplanten Kompensationsmaßnahmen befinden sich jedoch in Wilhelmsburg. Falls durch Änderungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens weiterer zusätzlicher Bedarf an Ausgleichsmaßnahmen besteht, wird die Aufnahme von Flächen an den Reethwettern als Kompensationsmaßnahme geprüft.

Durch die Verlegung der B 4/75 an den Außenrand des Wilhelmsburger Parks und den Rückbau der alten B 4/75 ist sehr wohl eine Entlastungswirkung für den Wilhelmsburger Park gegeben. Diese ist unabhängig von den aktuellen Entwicklungen im Zuge von IBA und igs in jedem Fall gegeben. Durch den Rückbau einschließlich der Begrünung der Flächen der alten B 4/75 werden sowohl die Lebensraumfunktionen für Tiere als auch die Erholungsfunktionen für den Menschen deutlich aufgewertet.

Die im Bereich Siedefeld vorgesehenen Maßnahmen sind Teil eines naturschutzfachlichen Gesamtkonzeptes, das für den gesamten Bereich von der BSU entwickelt wurde. Angrenzende Flächen sind bereits anderen Vorhaben als Kompensationsmaßnahme zugewiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die durch die Herrichtung der igs-Flächen sowie die durch die Errichtung der Lärmschutzwand erfolgten Eingriffe in die vorhandenen Biotopflächen waren Gegenstand der jeweiligen Zulassungsverfahren und daher nicht in diesem Verfahren zu prüfen. Daher verfängt auch der Einwand gegen die fachliche Eignung der Kompensationsmaßnahmen an der Dove Elbe (Maßnahme 9 E – Röhrichtentwicklung an der Dove-Elbe) sowie am Siedefelder Weg (Maßnahme 8.2 E_{FCS} – Sukzessionsbrache nördlich Siedefelder Weg) nicht. Diese beiden Maßnahmen wurden – wie die Vorhabensträger auch in ihrer Erwiderung dargelegt haben – bereits im Rahmen des Zulassungsverfahrens zum Bau der Lärmschutzwand als Kompensation zugelassen und werden daher im Verfahren zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße nicht zur Kompensation herangezogen.

Im vorliegenden Verfahren waren nur die durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße zusätzlich vorgesehenen Eingriffe in die noch bestehenden Biotopflächen sowie die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen zu prüfen. Die dabei erfolgenden Beeinträchtigungen der Röhrichtfläche werden im Bereich der Kornweide durch die im LBP unter dem Maßnahmenkomplex 7 beschriebenen Maßnahmen vollumfänglich ausgeglichen.

Zudem erfolgte – wie der BUND es in seiner Stellungnahme fordert – eine vorhabensübergreifende Gesamtbetrachtung der in den verschiedenen Vorhaben vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen. Dabei wurden die Maßnahmen, die im Rahmen der Errichtung der Lärmschutzwand festgelegt worden sind, im vorliegenden Verfahren nachrichtlich mit aufgenommen, um so die Einheitlichkeit

und damit die naturschutzfachliche Zweckmäßigkeit der verschiedenen Kompensationsmaßnahmen im Sinne eines Gesamtkonzeptes darzustellen.

NR3 stimmt der Darstellung des fraglichen geschützten Biotops in den Antragsunterlagen (LBP) zu. Im Rahmen der vorlaufenden Abstimmung der Unterlagen mit der DEGES ist dies tatsächlich zwischen Antragsteller und NR3 geklärt worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken, dass das das Biotop Nr. 86 (Sonstiger Sumpf nährstoffreicher Standorte), ID-Nr. 2530257, DGK 6628, im südlichen Wilhelmsburger Park zutreffend im LBP (Unterlage 12.2, Karte 2.3 A) dargestellt ist. Diese Darstellung weicht zwar von vorhandenen Biotopkartierugen ab, weil dort das Biotop weiter nach Westen reicht, aber weniger weit nach Süden, als in der Karte 2.3. Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Natur und Ressourcenschutz hat dazu mitgeteilt, dass die Biotopkartierung nicht in erster Linie mit dem Ziel erfolge, genaue Eingriffsgrundlagen zu erhalten. Häufig sei es daher sinnvoll, eingriffsbezogen noch einmal genau nachzukartieren bzw. die bei der BSU vorhandenen Unterlagen, auch in den Abgrenzungen, zu aktualisieren. Dementsprechend würden Eingriffs-Antragsteller beraten. In der Regel könnten Biotoptypengrenzen im Gelände nicht metergenau festgelegt werden. Bei der fraglichen Fläche bestünde am westlichen Rand ca. 15m Differenz. In diesem 15m-Streifen seien zum Zeitpunkt der Kartierung 2009 Gehölze zu finden gewesen, die bei der eingriffsbezogenen Kartierung des Antragstellers offensichtlich nicht als geschützter "sonstiger Sumpf" eingestuft worden sind. Dies erscheint dem Amt für Natur und Ressourcenschutz ebenso wie der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Für eine weitere Ausdehnung der §30-Fläche nach Süden, wie von Naturschutzvereinen behauptet, hat das Amt für Natur und Ressourcenschutz keine Anhaltspunkte. Daher geht auch die Planfeststellungsbehörde nicht von einer weiteren Erstreckung des Biotops nach Süden aus.

Inwieweit der Einwand gegen die Kompensationsmaßnahmen an der Dove Elbe sowie am Siedefelder Weg wegen des Beschlusses der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte, dass Eingriffe im Bezirk Mitte im Bezirk selbst auszugleichen seien, im Verfahren zur Errichtung der Lärmschutzwand von Bedeutung war, war hier nicht zu prüfen. Ob das politische Gremium einer Bezirksversammlung für anderweitig beantragte Eingriffe in Natur und Landschaft gegebenenfalls eine entsprechende verbindliche Vorgabe machen kann, kann dahinstehen. Für die Zulassung eines Eingriffs im Rahmen der vorliegenden Fachplanung sowie etwaiger außerhalb des Bezirkes vorgesehener Kompensationsmaßnahmen ist eine solche Vorgabe der Bezirksversammlung jedenfalls unerheblich. Zum einen sind die beiden angesprochenen Kompensationsmaßnahmen – wie bereits dargelegt – nicht Zulassungsgegenstand des vorliegenden Verfahrens und zudem sind die Zulassung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie die Ausgestaltung der Kompensation solcher Eingriffe gesetzlich durch das Bundesnaturschutzgesetz sowie das Hamburgische Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) geregelt. Für eine Regelung der Materie durch eine Bezirksversammlung ist hingegen kein Raum.

Etwa bestehenden Gefahren einer Wasserstandsabsenkung im Bereich nicht unmittelbar betroffener Biotopteile durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße wird durch entsprechende Schutzvorkehrungen bei der Umsetzung der Baumaßnahmen vorgebeugt. Nach Aussage der Vorhabensträger werden im Bereich des Trogbauwerks (BW4 Bau-km 0+476,8 – 0+793,6) Spundwände eingebracht, um eine Entwässerung des Feuchtgebietes in südliche Richtung zu verhindern. Im weiteren Verlauf Richtung Norden verläuft die Trasse nach Angabe der Vorhabensträger überwiegend in Dammlage, so dass der Trassenkörper inklusive der wasserdurchlässigen Tragschicht oberhalb des angrenzenden Feuchtgebietes liegt. In den Übergangsbereichen zwischen Trog bzw. Einschnitt- und Dammlage wird eine Schicht mit kleihaltigem, lehmigem Material eingearbeitet, um eine Entwässerung zu vermeiden. Die Vorhabensträger sehen vor, das durch den LSBG nach Errichtung der Lärmschutzwand bereits eingerichtete Grundwassermonitoring sowie die Vegetationsbeobachtungen bis ein Jahr nach Verkehrsfreigabe der Trasse weiterzuführen. Sollten im Rahmen diese Monitorings Wasserstandsabsenkungen oder nachteilige Veränderungen der Vegetation festgestellt werden, so werden in Absprache mit der zuständigen Fachbehörde weitere Schutzmaßnahmen getroffen.

Letztlich war auch der Einwand, mit dem Vorhaben sei keine Entlastungswirkung innerhalb des Wilhelmsburger Parks verbunden, zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit der Aussage der Vorhabensträger an. Der BUND begründet seinen Einwand auch nicht mit den Wirkungen der Verlegung sondern damit, dass andere Vorhaben in Natur und Landschaft in diesem Bereich eingegriffen hätten. Solche Eingriffe sind aber zum einen dem Vorhaben nicht anzulasten und lassen zum anderen die Entlastungswirkungen der Verlegung unberührt.

Beachtung des Artenschutzes:

Der BUND Hamburg hat bereits in den Stellungnahmen zu den Bebauungsplänen Wilhelmsburg 90 und 92 den Fachbeitrag zu den Fledermäusen bemängelt. Trotz altem Baumbestand und einer Fläche von weit über 100 ha sollen keine Quartiere von Fledermäusen feststellbar gewesen sein. Dies bezweifelt der BUND weiterhin, da für eine fundierte Aussage zu wenig Begehungen bzw. Untersuchungen vorgenommen worden sind.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bezogen auf Quartiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden artenschutzrechtliche Konflikte durch Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Wochenstuben oder Winterquartieren ausgelöst, da die Fledermausarten an sie besondere Ansprüche stellen. Als Tagesverstecke werden hingegen schon kleine Unterschlüpfe wie Rindenanrisse und -abspaltungen genutzt. Selbst Holzhaufen, Verschalungen und Fensterläden werden als Tagesverstecke genutzt. Diese kleinen und kleinsten Verstecke sind reichlich im Umfeld des Vorhabens vorhanden. Da alle Fledermausarten sehr flexibel bei der Nutzung von Tagesverstecken sind und diese regelmäßig wechseln, verbleiben auch bei Verlust einzelner Strukturen hinreichend Möglichkeiten, im räumlichen Umfeld zum Eingriff Tagesverstecke zu finden, so dass von keinem Verbotstatbestand auszugehen ist.

Nur der Verlust größerer Strukturen, die als Wochenstube oder Winterquartier nutzbar sind, könnte zu einem Verbotstatbestand führen. Dieses wurde wie folgt intensiv geprüft: Es wurden 2009 gezielt Erfassungen von Höhlenbäumen durchgeführt. Dabei wurden zwei Höhlenbäume ermittelt, die jedoch bereits nicht mehr stehen, da sie im Zuge der Errichtung einer Lärmschutzwand gefallen sind.

Im Frühsommer 2010 erfolgte erneut eine gezielte Suche nach Fledermausquartieren im Umfeld der geplanten Verlegung. Durchgeführt wurde eine Schwärmphasenerfassung mit Schwerpunkt in den Kleingartenbereichen und an betroffenen Gebäuden. Hierzu wurden potenzielle Quartierstandorte während der Abend- und Morgenstunden begangen, um die Fledermäuse über ihr typisches Schwärmverhalten vor den Quartieren beim Ein- und Ausflug zu beobachten. Auch diese Untersuchungen haben jedoch keine Hinweise auf Quartiere im Umfeld der Planung erbracht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die vom BUND Hamburg geäußerten Zweifel an der Richtigkeit der von den Vorhabensträgern vorgelegten Ergebnisse der Aufnahme des Fledermausbestands in den vom Vorhaben betroffenen Bereichen der Bebauungspläne Wilhelmsburg 90 und 92 waren zurückzuweisen. Es besteht nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, an den Aussagen des im Rahmen des Planfeststellungsvorhabens vorgelegten Fachbeitrags – Tiere und Pflanzen (Unterlage 12.3 vom 01.02.11) zu zweifeln. Den Planungen zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße liegen mehrere verschiedene Bestandskartierungen der Fledermauspopulationen zugrunde, die jeweils zu verschiedenen Zeitenpunkten für verschiedene Projekte bzw. Vorhaben und auch in verschiedener Untersuchungstiefe durchgeführt wurden. Im Rahmen der Planungen zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße selber wurde im Auftrag der Vorhabensträger der Bestand der Fledermauspopulation in den Jahren 2008 und 2009 im Rahmen von 7 Detektorenbegehungen mit jeweils mehreren Bearbeitern untersucht. Dabei fanden am 10.09. und 09.10.2008 auch Herbsterfassungen statt, die unter anderem auch dazu dienten, Daten zum möglichen Zuggeschehen im Plangebiet zu gewinnen. Der Schwerpunkt der Erfassungen 2009 lag auf der Fortpflanzungsperiode und der spätsommerlichen Balzzeit der Lokalpopulation. Diese Untersuchungen fanden im Zeitraum zwischen dem 13.05. und dem 14.07.2009 statt. Die Bestandserhebung erfolgte nach Einbruch der Dämmerung und einmalig in der Morgendämmerung mittels Batdetektor und Sichtbeobachtungen an beleuchteten Strukturen. Zudem wurden jeweils an 3 Terminen an mehreren Standorten automatische Aufzeichnungsgeräte (sog. Horchboxen) positioniert. Zudem wurde 2009 in dem durch die Verlegung betroffenen Bereich gezielt nach Bäumen mit Hohlstrukturen als potenziell geeignete Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen gesucht. Weiterhin wurde im Jahr 2010 eine weitere Quartiersuche (Schwärmphasenuntersuchung) in den Bereichen durchgeführt, bei denen 2009 noch davon ausgegangen worden war, dass sie zunächst nicht beeinträchtigt werden sollten.

Ergänzend wurden auch vorliegende Daten anderer Projekte (A 26-Ost, igs, IBA) berücksichtigt. Für den vom BUND Hamburg angesprochenen Bereich ist diesbezüglich insbesondere auf die im Jahr 2007 im Rahmen der Planungen für die

igs durchgeführte Fledermauskartierung hinzuweisen. Dabei erfolgten im Zeitraum vom 02.06. bis 04.08.2007 insgesamt 8 Begehungen. Zwar liegen aus dieser Kartierung keine punktgenauen Daten vor, sie konnte von den Vorhabensträgern im vorliegenden Verfahren aber als ergänzende Datengrundlage herangezogen werden. Bereits das oben beschriebene Vorgehen der Vorhabensträger zur Datenerfassung im Rahmen der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße war nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde alleine ausreichend, um eine verlässliche Erhebung des Fledermausbestands sicherzustellen. Zudem hat auch die zuständige Fachbehörde keine Zweifel an der Zuverlässigkeit der vorgelegten Bestandserhebungen geäußert.

Beim Thema gefährdete Pflanzenarten wird auf Seite 20 des LBP ausgeführt, dass diese explizit nicht erfasst worden sind. Gerade im südlichen Bereich befinden sich u. a. noch große Bestände von z. B. der Wasserfeder.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Vorkommen der Wasserfeder (Hottonia palustris) in den Gräben der Röhrichtfläche im Südosten des Wilhelmsburger Parks sind bekannt. Auf Seite 20 des LBP wird in Kap. 2.3.1.2 auch auf die besondere Funktion dieser Standorte für gefährdete Pflanzen hingewiesen. Der Hinweis wird dennoch dankend zur Kenntnis genommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der vorgetragene Hinweis des BUND Hamburg bedarf keiner Entscheidung. Die Planfeststellungsbehörde weist jedoch darauf hin, dass die Beeinträchtigung der Standorte der Wasserfeder im Rahmen der Eingriffsbilanzierung bei der Beeinträchtigung der betroffenen Biotope mitberücksichtigt wird. Einer gesonderten artenschutzrechtlichen Betrachtung bedarf es hinsichtlich der Wasserfeder aber nicht, denn bei der Wasserfeder (Hottonia palustris) handelt es sich um eine lediglich nach § 1 Satz 1 i.V.m. Anlage 1 der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Art, für die die Zugriffsverbote des § 44 Absatz 1 BNatSchG gemäß Absatz 5 Satz 5 desselben Paragrafen nicht gelten, sofern das Vorhaben – wie vorliegend – mit einem nach § 15 zulässigen Eingriff verbunden ist.

In Bezug auf Amphibien (z. B. Grasfrosch, Erdkröte, Teichmolch), Reptilien (Ringelnatter) und Tagfalter (z. B. Kleiner Perlmuttfalter) existieren Widersprüche zwischen dem faunistischen Fachbeitrag und der UVS.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Kritik bezüglich angeblicher Widersprüche zwischen dem faunistischen Fachbeitrag und der UVS in Bezug auf Amphibien, Reptilien und Tagfalter wird leider nicht genauer begründet.

Vermutlich resultiert der Eindruck daraus, dass beiden Unterlagen im Planungsprozess eine unterschiedliche Bedeutung und Aufgabe zukommt.

Im faunistischen Fachbeitrag wird der vorhandene Bestand dargestellt und bewertet. Konfliktpotenziale und Empfindlichkeiten werden aufgezeigt, aber nicht abschließend vorhabenbezogen bewertet. Denn die Ergebnisse und Hinweise aus dem faunistischen Fachbeitrag bilden erst die Grundlage weiterer, konkreter vorhabenbezogener Beurteilungen von Auswirkungen im Rahmen von UVS und LBP. Erst in diesen Plan-

werken erfolgt eine konkrete Auswirkungsprognose (UVS) bzw. Bilanzierung der Eingriffe (LBP) im Hinblick auf die tatsächlichen vorhabenbedingten Wirkfaktoren (z.B. Flächeninanspruchnahmen, Emissionen u.a.). Es bestehen insofern keine Widersprüche zwischen den Unterlagen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auch diese Einwendung des BUND Hamburg war zurückzuweisen. Aus der Stellungnahme wird nicht hinreichend deutlich, welche konkreten Widersprüche zwischen dem faunistischen Fachbeitrag und der UVS bestehen sollen. Ein entsprechend substantiierter Vortrag, der zumindest Anhaltspunkte für die behaupteten Widersprüche darlegt, fehlt im vorliegenden Fall. Die Planfeststellungsbehörde hat zudem keine Widersprüche in den in Bezug genommenen Unterlagen feststellen können und schließt sich daher dem Vortrag der Vorhabensträger an.

Bezüglich der Heuschrecken wird auf Seite 36 des LBP ausgeführt, das im Untersuchungsraum arten- und individuenreiche Heuschreckenlebensgemeinschaften zu finden sind, darunter auch in Hamburg vom Aussterben bedrohte Arten (z. B. Große Goldschrecke, Gemeine Dornschrecke).

Ähnlich verhält es sich bei den schon erwähnten Tagfaltern. Der Mauerfuchs kommt nicht nur wie angegeben (Seite 40 LBP) im Bereich der Bahnflächen vor, sondern auch im südlichen Bereich an der Hafenbahn. Hier zeigt sich die Wertigkeit der jahrzehntelang nicht genutzten Bahnanlagen. Vor dem Hintergrund, dass der Mauerfuchs als vom Aussterben bedroht eingestuft wird, greift die artenschutzrechtliche Würdigung und auch die Konfliktbewältigung deutlich zu kurz.

Sollte also ein derart umfassender Eingriff erfolgen, erwartet der BUND Hamburg auf den geplanten Ausgleichsflächen eine Berücksichtigung der speziellen artenschutzrechtlichen Belange.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Gemäß § 44 Abs. 5 gelten die Zugriffsverbote für europäische Vogelarten und für die im Anhang IV unter Buchstabe a der Richtlinie 92/43 EWG aufgeführten Tierarten. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 vor.

Bei den vorgefundenen Heuschreckenarten konnte keine Art des Anhanges IV nachgewiesen werden. Ebenso handelt es sich bei den Mauerfuchs nicht um eine Anhang IV Art. Daher wurden diese Arten im Artenschutzbeitrag nicht behandelt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auch diese Einwendung des BUND Hamburg war zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an, soweit es um die Berücksichtigung der angesprochenen Arten im Rahmen der rein artenschutzrechtlichen Betrachtung geht. Darüber hinaus sind die im Vorhabensgebiet vorkommenden Heuschrecken- und Tagfalterarten jedoch auch im Rahmen des LBP ausreichend gewürdigt worden. Die Vorkommen und ihre Wertigkeit für die betroffenen Biotopstrukturen dieser Gattungen haben auf den Seiten 36ff. (nach Planänderung S. 37) und 40ff. im Rahmen der „Beschreibung

und Bewertung der planungsrelevanten Funktionen/Strukturen" Berücksichtigung gefunden. Weiterhin wurden die Heuschrecken wie auch die Tagfalter aber auch im Rahmen der „Betroffenheit von Habitatfunktionen" wie auch im Rahmen der „Betroffenheit von Biotopverbundfunktionen" (Kapitel 4.3.2.4, 4.3.2.5, 5.3.2) sowie schließlich auch bei der Durchführung spezifischer Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahme 6.2 A) berücksichtigt.

Der BUND Hamburg möchte nochmals deutlich herausstellen, dass mit der Verlegung der Reichsstraße auf Teile der nicht mehr genutzten Bahntrasse de facto ein " Biotopverbund " quer durch die Insel von Süd nach Nord zerstört wird. In der Broschüre "Unser Grünes Wilhelmsburg" wurde diese Biotopvernetzung zu Recht besonders hervorgehoben. Der Wert wird beispielsweise durch die Kartierung der Hautflügler erneut bestätigt. Dieser großflächigen Zerstörung wird der geplante Ausgleich nicht gerecht, vielmehr stellt dieser ein Flickwerk von Flächen dar, die für die Stadt im Moment uninteressant sind.

Insgesamt hält der BUND die vorgeschlagenen Konzeptionsmaßnahmen für völlig unzureichend und zum Teil auch fachlich nicht vertretbar. Allein die neue Reichsstraße hat eine Vollversiegelungsbreite von ca. 30 Metern, nicht einberechnet die Bahnfolgemaßnahmen und die versiegelten Flächen für die Lärmschutzwände. Das bedeutet, dass ca. 15 ha neu und vollständig versiegelt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Befürchtung, es käme zu einer Zerstörung der nord-süd-gerichteten Biotopverbundfunktionen wird widersprochen. Da in nicht unerheblichem Maß Bahnlinien verbleiben, bleiben auch für die auf diesen Sekundärlebensräumen vorkommenden Arten Biotopverbundfunktionen erhalten. Die an die Bahn angrenzenden Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind so konzipiert, dass sie die Beeinträchtigungen der Biotopverbundfunktionen für die auf den Bahnflächen vorkommenden Arten so weit wie möglich berücksichtigen. Die vorgesehene Streuung der Funktionen auf mehrere Teilflächen entlang der Bahn ist dabei im Hinblick auf die Biotopverbundfunktionen förderlicher als ein großer Maßnahmenkomplex an einer Stelle.

Der Vorwurf einer völlig unzureichenden Kompensation wird zurückgewiesen. Für die neue Straße werden in erheblichem Umfang stark vorbelastete Flächen, insbesondere Bahnflächen, in Anspruch genommen. Die Neuversiegelung und Überbauung von Böden ist dadurch im Vergleich zu anderen Straßenneubauten in der freien Landschaft wo relativ unbelasteter Boden neu versiegelt wird, bereits deutlich geringer. Zudem wird hier die Möglichkeit genutzt, durch den Rückbau der alten B 4/75 Entsiegelungsmaßnahmen durchzuführen und zwar in einem erheblichen Umfang (ca. 14 ha) wie er nur selten zu realisieren ist. Insgesamt haben die Kompensationsmaßnahmen auf der Elbinsel einen Umfang von ca. 40 ha. Die Kompensationsmaßnahmen sind sowohl qualitativ als auch quantitativ geeignet, die Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft auszugleichen bzw. zu ersetzen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die vom BUND Hamburg geäußerten Zweifel an der Konzeptionierung der im Rahmen der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen waren zurückzuweisen. Die Planfeststellungbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Die Bedeutung der von den Eingriffen betroffenen Flächen als Biotopverbund auf der Elbinsel Wil-

helmsburg wurde bei der Planung erkannt (vgl. hierzu Kapitel 5.3 des LBP) und entsprechend berücksichtigt. Die Bestände von Fauna und Flora auf den betroffenen Flächen wurden im Rahmen des LPB aufgenommen und bewertet; ebenso die Bestände der betroffenen Böden. Soweit der Verlust von Biotopstrukturen sowie eine Versiegelung von Flächen auf das vorliegende Vorhaben zurückzuführen sein wird, sieht der LBP entsprechende Kompensationsmaßnahmen vor. Dabei werden sowohl die mit den Eingriffen verbundenen rechnerischen Wertpunkteverluste bei den Lebensraumfunktionen Tiere/Pflanzen und Boden nach Staatsrätemodell vollständig kompensiert als auch funktionale Aspekte einzelner Biotope durch entsprechende Maßnahmen berücksichtigt (vgl. Kapitel 6.2 und 7.2 des LBP).

Davon betroffen sind auch 1,64 ha Ausgleichsfläche (Seite 73, LBP) an den Bahnanlagen. Hinzu kommt, dass durch den zum Teil sehr hohen Lärmschutz eine Querung zukünftig für viele Arten nicht möglich sein wird. Dem gegenüber steht eine mögliche Entsiegelung der alten Reichsstraße im südlichen Bereich (Kornweide bis Neuenfelder Str.) von gerade mal drei ha (1.700 m lang/Versieglungsbreite ca. 15 m). Folglich kann auch nur diese Größe als Minderung angerechnet werden. Die Unterlagen gehen aber von insgesamt fast 7 ha aus. Sollten bei dieser Betrachtung die Abfahrten "angerechnet" werden, ist zu beachten, dass die neuen Zu- und Abfahrten der verlegten Reichsstraße ebenfalls zu berücksichtigen wären. Wir erwarten hier eine Überprüfung der vorgelegten Daten, zumal entgegen der Beschlusslage im nördlichen Bereich der alten Reichsstraße nach Angaben des Oberbaudirektors eine Bebauung geplant ist.

Folglich wird es keinen grünen "Verbund-Gürtel" auf Dauer geben. Heute ein "Ausgleichsgebiet" auszuweisen, welches aller Voraussicht nach in absehbarer Zeit in Anspruch genommen wird, ist rechtlich zu kritisieren. Auf Seite 98 LBP wird erwähnt, dass als wesentliche Kompensationsmaßnahme der Rückbau zu berücksichtigen ist. Diesen Punkt bitten wir daher neu abzuarbeiten.

Aufgrund der Planunterlagen entsteht der Eindruck, dass für dieses Verfahren auch Flächen der Bebauungspläne Wilhelmsburg 90 und 92 in Anspruch genommen werden. In diesem Fall darf eine Bewertung der Fläche nicht mit einem Punkt erfolgen, denn die Flächen sind in den Plänen bereits mit Ausgleich belegt. Auch hier bitten wir um eine Überprüfung und ggf. Neuauslegung der Bebauungspläne.

Aufgeführt wird, dass der Raum zwischen Lärmschutzmauer und Hafenbahn in Anspruch genommen wird. In diesem Bereich wurden aber bereits Bäume als Ersatzmaßnahme für die Ansiedlung der Baumschule Lorenz von Ehren gepflanzt. Vor diesem Hintergrund ist diese Inanspruchnahme nicht zulässig, hilfsweise muss aber gewährleistet sein, dass ein Ersatz der Bäume entsprechend ihres jetzigen Alters und in vollem Umfang erfolgt. Der BUND bitte um Prüfung, ob im Raum nicht noch weitere „Ausgleichsbäume" vorhanden sind.

Ein Teil der ca. 300 Bäume, die gefällt werden sollen, ist bereits sehr alt. Wo dieser Eingriff ausgeglichen wird, ist nicht hinreichend dargelegt.

Auf Seite 90 LBP wird angeführt, dass Biotopstrukturen im Bereich der AS Wilhelmsburg Süd geschaffen werden sollen. Diese Abfahrt Süd verändert erheblich das Landschaftsbild und zerstört vom Damm der Hafenbahn bis zum letzten "Rest" der alten Wegeverbindung Hauland (alter Lindenbestand, Gräben, Wettern) wertvolle Strukturen. Die Inanspruchnahme

von Flächen für die neue AS Süd ist erheblich (3,8 ha) und berücksichtigt in der Dimensionierung offenkundig bereits die strittige Hafenquerspange. Trotzdem soll von dieser Teilmaßnahme keine nachhaltige Verschlechterung ausgehen. Diese Bewertung erkennt der BUND nicht an.

Im Kontext der Abfahrt Süd sollen auch vorhandene Wettern verlegt werden. Auch dies wird nicht weiter bilanziert, unseres Erachtens ist hier ggf. sogar ein eigenständiges wasserrechtliches Verfahren notwendig.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Betroffenheit von vorhandenen Ausgleichsflächen wurde bei der Eingriffsbilanzierung und Ermittlung des Kompensationsbedarfs berücksichtigt. Dies gilt auch für Bäume und Anpflanzungen im Bereich der Hafenbahn, die entsprechende Kompensationsfunktionen haben. Im Rahmen der Bewertung nach Staatsrätemodell fand eine Aufwertung der Flächen aufgrund der Funktionszuweisung statt. Bezüglich der Betroffenheit von Kompensationsflächen fanden mehrere Abstimmungsgespräche mit der BSU/NR statt. Es wird daher davon ausgegangen, dass vorhandene Kompensationsflächen vollständig berücksichtigt sind.

Die Angaben zur Entsiegelungsgröße sind korrekt. Innerhalb des Maßnahmenkomplexes 3 wird der Rückbau von der Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd bis zum Bauende nördlich des Ernst-August-Kanals beschrieben. Der Rückbau der alten Zu- und Abfahrten ist ebenso wie der Neubau von Zu- und Abfahrten in die Eingriffsbilanz eingeflossen. Die Flächenbilanz wurde GIS-basiert durchgeführt. Die Grenzen wurden auf der Grundlage der digitalen Stadtgrundkarte Hamburgs, Vermessungsunterlagen und der Entwurfsplanung der Straße im Maßstab 1:1.000 parzellenscharf abgegrenzt. Dies gilt sowohl für die Neuversiegelung als auch für die Entsiegelung.

Die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen für Teilbereiche der Rückbauabschnitte sind dem Vorhabensträger bekannt. Den Zielsetzungen fehlt es jedoch an der nötigen Planreife und Verbindlichkeit, um sie bei der Maßnahmenplanung für die Verlegung der B 4/75 berücksichtigen zu können. Durch die Verlegung der B 4/75 werden die bisherigen Verkehrsflächen überwiegend nicht mehr benötigt, ein Rückbau mit einer Folgenutzung wird erforderlich. Den Rückbau wird sich der Vorhabensträger als Kompensation anrechnen lassen. Sollten anschließende Planungen oder Vorhaben auf die zurückgebauten Flächen zugreifen, so muss im Rahmen der dann erforderlichen Zulassungsverfahren eine Verlagerung der Kompensationsfunktionen stattfinden. Dies liegt dann in der Verantwortung des jeweiligen Vorhabensträgers.

Die Festsetzungen der Bebauungspläne Wilhelmsburg 90 und 92 sind rechtsverbindliche Grundlage für die Straßenplanung. Daher sind bei der Bestandsbewertung nach dem Staatsrätemodell die in den Bebauungsplänen festgesetzten Planungswerte übernommen worden (vgl. Karte 2.3, Unterlage 12.2). Die Kritik ist unbegründet.

Bezüglich der Darstellung der Betroffenheit und Kompensation betroffener Einzelbäume wird der LBP überarbeitet. Mit den derzeitigen Maßnahmen sind rd. 8,22 ha flächige Gehölzpflanzungen geplant. Bislang waren zudem 256 Solitärbäume als Neupflanzung vorgesehen. Zum funktionalen Ausgleich der Baumverluste wurden die Möglichkeiten zusätzlicher Baumpflanzungen im Bereich der vorhandenen Maßnahmenflächen geprüft. Im Ergebnis erhöht sich die Anzahl der Neupflanzungen auf nun 671 Stück. Ein noch weiter gehender Ausgleich bzw. Ersatz der Gehölzverluste ist

aus gutachterlicher Sicht im Gesamtzusammenhang der Maßnahmenplanung im Planungsraum nicht erforderlich. Durch die geplanten Maßnahmen verbleiben insbesondere auch bezüglich der Funktionen der betroffenen Gehölze vor dem Hintergrund von § 15 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen. Durch die Platzierung der Neupflanzungen und das Gesamt-Eingrünungskonzept der Baumaßnahme werden visuelle Wirkungen auf das Landschafts- bzw. Stadtbild ausgeglichen. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wieder hergestellt bzw. neugestaltet. Auch bezüglich sonstiger Funktionen (Lebensraumfunktionen, lokalklimatische Funktionen) verbleiben keine erheblichen Funktionsverluste bzw. Beeinträchtigungen. Es wird an dieser Stelle noch einmal auf die umfangreichen Rückbaumaßnahmen der alten Straße verwiesen. Bereits die außergewöhnlich umfangreichen Entsiegelungsmaßnahmen werden sich sehr positiv auf lokalklimatische Funktionen (z.B. Verdunstungswirkungen, Filterwirkungen der wiederbegrünten Flächen) auswirken. Alle wesentlichen, mit den betroffenen Gehölzen in Verbindung zu bringenden Funktionen in Wilhelmsburg werden durch das Gesamt-Maßnahmenkonzept berücksichtigt. Es verbleiben nach § 15 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Es kommt im Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd zu erheblichen Eingriffen in Natur- und Landschaft. Dies ist auch in den Unterlagen berücksichtigt und dargestellt. Der Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd bildet im Rahmen des LBP-Maßnahmenkonzeptes einen besonderen Schwerpunkt. Durch die in dem Bereich vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen der aktuell dort vorhandenen Funktionen für den Naturhaushalt (insbesondere Funktionen als Trittsteinbiotope) funktionsgerecht ausgeglichen.

Die Verlegung der Wilhelmsburger Wettern ist in der Eingriffsbilanzierung nach dem Staatsrätemodell mit berücksichtigt worden (vgl. Darstellungen in den Karten 2.3 und 2.4). Als Bestandteil des Gesamtvorhabens ist sie Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, so dass keine separate Bilanzierung und wasserrechtliche Zulassung erforderlich ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Auch diese Einwendungen des BUND Hamburg waren zurückzuweisen. Die vom BUND Hamburg angesprochenen Beeinträchtigungen der vorhandenen Ausgleichsflächen und Ersatzpflanzungen von Einzelbäumen sind in der Eingriffsbilanzierung des vorgelegten LBP ebenso berücksichtigt wie die Versiegelung von Flächen durch die geplanten Zu- und Abfahrten der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße. Durch die Planänderung werden zudem erheblich mehr Ersatzbäume gepflanzt, als ursprünglich geplant. Ebenso sind die Eingriffe in Natur und Landschaft im Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd wie auch die Verlegung der Wilhelmsburger Wettern in der Eingriffsbilanzierung mit berücksichtigt. Die Entsiegelung und Aufwertung der Flächen der alten B 4/75 auf insgesamt 7,4 ha sowie die Aufwertung der alten Straßenbegleitflächen auf insgesamt 6,7 ha sind nachvollziehbar im LBP dargelegt und konnten als Entlastungs- und Ausgleichsmaßnahme berücksichtigt werden. Dem steht auch nicht entgegen, dass darüber hinaus noch einige Flächen der alten B 4/75 versiegelt bleiben. Weiterhin mussten die Vorhabensträger auch keine Absichtserklärungen hinsichtlich einer etwaigen zukünftigen städtebaulichen

Überplanung der betroffenen Flächen berücksichtigen, denn eine hinreichend konkretisierte Planung liegt diesbezüglich nicht vor. Da die Flächen im Eigentum des Fernstraßenvorhabensträgers stehen und das Naturschutzrecht die Vorhabensträger verpflichtet, naturschutzfachlichen Ausgleich möglichst eingriffsnah zu schaffen, ist die Nutzung der Flächen der bestehenden B 4/75 als Kompensationsflächen geeignet. Sollte eine spätere Planung – welcher Art auch immer – die Nutzung dieser als Kompensation festgesetzten Flächen vorsehen, so muss im Rahmen des dann durchzuführenden Verfahrens ggf. ein erneuter Ausgleich oder Ersatz festgesetzt werden, der die bestehende Nutzung der Flächen als Ausgleichsflächen berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher den Ausführungen der Vorhabensträger an.

Auch der Einwand, durch den hohen Lärmschutz werde eine Querung zukünftig für viele Arten nicht möglich sein, verfängt wegen der geringen Bedeutung der Ost-West-Achse als Biotopverbindung nicht. Während die nunmehr überplanten Bahnanlagen für die Arten und Lebensgemeinschaften der Trocken- und Magerrasen in Nord-Süd-Richtung eine Biotopverbundfunktion übernahmen, ist eine Biotopverbundfunktion für diese Arten in Ost-West-Richtung über die Bahngleise hinweg bereits im Bestand wegen der vorhandenen Lärmschutzanlagen nicht gegeben (vgl. LBP, S. 58 sowie Karte 2.1 A). Lediglich Überflüge von Fledermäusen und Vögeln in Ost-West-Richtung wurden vereinzelt beobachtet, ohne dass jedoch Leitstrukturen oder Flugbahnen ausgeprägt wären. Für diese Arten verringert sich vielmehr das Kollisionsrisiko durch die weitere Erhöhung der Lärmschutzanlagen (vgl. Unterlage 12.4, Anhang, Kapitel 9.1.1).

In Hinblick auf Flächen, die sich innerhalb des Geltungsbereiches der Bebauungspläne Wilhelmsburg 90 und 92 befinden und die durch die Planung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße erneut überplant werden, verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre obigen Ausführungen zur Berücksichtigung der Eingriffsbilanzierung der Bebauungsplanverfahren und weist die Einwendungen des BUND Hamburg auch diesbezüglich zurück.

Ferner wird auf Seite 126 LBP die Anlage von Feuchtbiotopen im südlichen Wilhelmsburger Park als Ausgleich erwähnt. Sollten damit die Arbeiten für die Naturwelten im Rahmen der IGS gemeint sein, werden hier Maßnahmen als Ausgleich angerechnet, die die IGS ohnehin durchführen wird. Dies ist zu überprüfen.

Offenbar soll im südlichen Teil des Plangebietes der "Rest" des gesetzlich geschützten Biotopes als Ausgleichsfläche dienen. Diese Biotope stellen aus Sicht des BUND keine verfügbaren Ausgleichsflächen dar, sondern besitzen bereits eine entsprechende Wertigkeit für den Naturhaushalt. Außerdem seht zu erwarten, dass diese Flächen künftig aufgrund der Nähe zu den neuen Kleingärten und der Lärmschutzwand an Wertigkeit verlieren.

Die Ausgleichsplanung Sukzessionsbrache westlich Kirchdörfer Wettern sowie Stübenhofer Weg halten wir für Flickwerk, hinter dem kein Konzept steht und das fachlich nicht geeignet ist, sich zum Ersatzlebensraum beispielsweise für Kuckuck, Feldschwirl oder Sumpfrohrsänger zu entwickeln. Die Fläche Stübenhofer Weg wird derzeit nicht intensiv genutzt. Unklar bleibt die zukünftige Nutzung (z. B. bzgl. der Wasserstände) auf der gesamten Fläche durch den Pächter, da nur ein kleiner Teil im Besitz der Stadt ist.

Direkt neben dieser Fläche liegt das Veranstaltungsgebäude von Kirchdorf Süd sowie das "wilde" Grabeland mit den vielen Bauten. Die Störungen, die von dort ausgehen, lassen nach Einschätzung des BUND keine Aufwertung zu.

Der BUND kommt an dieser Stelle nochmals auf die bereits festgesetzte Ausgleichsfläche von 1,64 ha im Bereich des Bahngeländes zurück. Diese Fläche erhält eine Bewertung von acht Punkten nach SRM. Bei einem angenommenen Aufwertungspotenzial von zwei Punkten z. B. im Bereich der Kirchdörfer Wiesen wird eine Ausgleichs- oder Ersatzfläche von sechs ha benötigt. Wendet man diesen Schlüssel auch für die in Anspruch genommenen 1,27 ha besonders geschützter Biotope an, ergeben sich nochmals fünf ha. Insgesamt sind also 11 ha für diesen Eingriff als Ausgleich/Ersatz zu suchen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Maßnahme 6.1 A im südlichen Wilhelmsburger Park ist unabhängig von den Planungen der igs aus den funktionalen Kompensationsanforderungen der Straßenplanung heraus entwickelt worden. Die Maßnahme hat nichts mit Arbeiten für "Naturwelten" der igs zu tun.

Die Eignung von Flächen zwischen dem B-Plan 92 und der neuen Straße als Kompensationsmaßnahme wurde mit der BSU/NR abgestimmt. Die Flächen werden zusammen mit angrenzenden Kompensationsflächen des B-Plans 92 einen Maßnahmenkomplex bilden.

Aufgrund von Eigentumsverhältnissen und Flächenverfügbarkeiten ist es leider aktuell nicht möglich, im Bereich Kornweide größere, zusammenhängende Maßnahmenkomplexe zu bilden. Das heißt jedoch nicht, dass eine Streuung von Teilmaßnahmen in einem räumlich- und funktional zusammenhängenden Bereich wie der Kornweide, nicht ebenso zielführend sein kann. Für die Zielarten Kuckuck, Sumpfrohrsänger und Feldschwirl ist die vorgesehene Streuung von Maßnahmen ebenso geeignet und genügt den Habitatansprüchen der Arten. Es ist darauf hinzuweisen, dass das Maßnahmenkonzept in dem Bereich aufgrund von Abstimmungen mit der BSU/NR im Hinblick auf die Bewirtschaftungsinteressen noch Anpassungen erfährt. Die Funktionen für die drei Zielarten erfüllen die zukünftigen Maßnahmen im Bereich Kornweide jedoch weiterhin.

Bezüglich der Bemessung des Kompensationsbedarfs und der Bewertungen nach dem Staatsrätemodell wird die Kritik zurückgewiesen. Beides wurde mehrfach mit der BSU/NR abgestimmt und sorgfältig und fachgerecht durchgeführt.

Bei der genannten Benennung angeblicher Beispiele werden wesentliche Fakten unterschlagen: Der Maßnahmenkomplex 3 "Rückbau der Wilhelmsburger Reichstraße" sieht eine aufwändige Wiederbegrünung als extensive Grünanlage mit einem hohen Anteil an naturnahen Gehölzpflanzungen, Einzelbäumen und der Entwicklung von Ruderalflächen, Hochstaudenfluren, artenreichen Extensivrasen oder anderen naturnahen Biotopen vor. Die Bewertung mit jeweils 4 Punkten im Planungszustand ist sachgerecht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
In Hinblick auf die im südlichen Wilhelmsburger Park vorgesehene Maßnahme 6.1 A haben die Vorhabensträger nachvollziehbar dargelegt, dass diese als Ausgleich losgelöst von den Maßnahmen für die igs allein als Kompensation

für Eingriffe im Rahmen der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße geplant und durchgeführt werden. Zu einer vom BUND befürchteten doppelten Anrechnung dieser Maßnahme kommt es damit nicht.

Zudem verfängt auch die Einwendung des BUND hinsichtlich der Eignung der von der Maßnahme 6.1 A betroffenen Flächen als Ausgleich nicht. Zunächst ist festzuhalten, dass die Flächen nicht dem Schutz nach § 30 BNatSchG unterliegen; die Grenze des gesetzlich geschützten Biotops liegt nördlich dieser Flächen. Darüber hinaus ist nur etwa die Hälfte der betroffenen Flächen im Ist-Zustand mit einer Wertigkeit von 8 Punkten nach SRM hochwertig; die andere Hälfte der betroffenen Flächen wird gemäß einer im Rahmen der Eingriffsbilanzierung berücksichtigten Baumaßnahme (Einrichtung einer Baustraße westlich der bereits gebauten Lärmschutzwand zur Erreichung Baustelle im Bereich des herzustellenden Trogs) lediglich mit 3 Punkten nach SRM bewertet. Maßgebliches Ziel der Maßnahme ist die Herstellung eines funktionalen Ausgleichs für Amphibien; durch die Aufwertung der Gesamtfläche durchgängig auf 10 Punkte kann zudem ein zusätzlicher Ausgleich geschaffen werden, der gemeinsam mit den westlich unmittelbar angrenzenden durch den Bebauungsplan festgesetzten Kompensationsflächen einen einheitlichen Maßnahmenkomplex bildet. Hinsichtlich der Aufwertung der Flächen auf 10 Punkte nach SRM verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Erläuterungen der Vorhabensträger unter Ziffer 4.14.2.29, ab S. 407 zur Stellungnahme von BSU/NR.

Auch die Einwendungen des BUND Hamburg hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen im Bereich Kirchdorfer Wettern sowie Stübenhofer Weg waren zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesbezüglich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Zwar wäre die Umsetzung des erforderlichen Ersatzes auf zusammenhängenden Flächen wie etwa im Bereich der Kornweide zu bevorzugen, ist dies jedoch aus eigentumsrechtlichen Gründen nicht möglich, so sind die Vorhabensträger verpflichtet, andere geeignete Flächen zu nutzen. Dies haben die Vorhabensträger im vorliegenden Fall getan. Die Flächen im Bereich Kirchdorfer Wettern und Stübenhofer Weg und nach der Planänderung auch Neue Höder Wettern erfüllen die räumlichen Voraussetzungen, die an Ersatzmaßnahmen gestellt werden, denn sie liegen, wie auch der Bereich Kornweide, im selben Naturraum wie die vom Eingriff betroffenen Flächen im Vorhabensgebiet (D 24:Elbmarschen). Die Maßnahme 7.3 A „Stübenhofer Weg“ liegt östlich des Stübenhofer Weges und damit nicht direkt neben dem Veranstaltungsgebäude von Kirchdorf Süd.

Schließlich waren auch die Ausführungen hinsichtlich etwaiger zusätzlicher Kompensationsbedarfe wegen der Beeinträchtigung bereits bestehender Ausgleichsmaßnahmen und gesetzlich geschützter Biotope zurückzuweisen. Die Beeinträchtigungen der einschlägigen Flächen durch das vorliegende Vorhaben sind im Rahmen der vorgelegten Eingriffsbilanzierung mit berücksichtigt worden und werden durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen – ebenso wie Eingriffe in andere Flächen – ausgeglichen oder ersetzt. Zwar war sicherzustellen, dass die Biotopfunktionen ausgeglichen werden; eine doppelte Kompensation sowohl der Ausgleichsfunktion wie auch der Biotopfunktion in Hinblick auf ein und dieselbe Fläche ist jedoch nicht erforderlich.

Des Weiteren kritisiert der BUND die Punktebewertung nach Staatsrätepapier. Im Ergebnis liegen zu niedrig bewertete Eingriffe vor und der Ausgleich wird dagegen zu hoch bepunktet. Dies wird den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes nicht gerecht und so kann das Artensterben nicht gestoppt werden. Hamburg hat seinen Beitrag zum Erhalt der Biodiversität zu leisten und auch vor diesem Hintergrund die Ausgleichs-/Eingriffsregelung in der fachlich gebotenen Sorgfalt anzuwenden.

Dazu einige Beispiele:

Der Rückbau der vorhandenen Reichsstraße und die anschließende Einsaat von Gras wird mit vier Punkten berechnet. In den einschlägigen Bebauungsplanverfahren in Wilhelmsburg wurden vergleichbare Flächen mit drei Punkten angesetzt.

Bei der Berechnung der Bahnfläche wird eine Bewertung angegeben die zwischen einem und drei Punkten liegt. Auch hier wird dieser Ansatz kritisiert. So hatte die FHH in 2010 den Umschlagbahnhof Hamburg-Billwerder erweitert. In der Bewertung nach SRM wurden fünf Wertpunkte für die Ruderalflur trockener Standorte zwischen Gleisanlagen festgesetzt. Es gab hier auch Funde von Wildbienen, aber nicht so spektakuläre wie in Wilhelmsburg.

Kompensation Kornweide: Die in Anspruch genommenen Flächen werden nicht intensiv genutzt, sondern es handelt sich aktuell um wertvolles Dauergrünland. Ein Aufwertungspotenzial von vier Punkten ist daher nicht zu rechtfertigen. Selbst die Kirchdörfer Wiesen haben aufgrund ihrer Wertigkeit bisher nur insgesamt ein Aufwertungspotential von zwei Punkten.

Zu den Wasserständen an der Kompensationsfläche Kornweide wird nichts festgelegt. Es werden ein paar Teiche eingezeichnet, offenbar als geplante Aufwertung. Zwar sind aus unserer Sicht gewisse Entwicklungspotenziale gegeben, es ist aber zu bezweifeln, dass mehr als ein Punkt nach SRM gerechtfertigt ist. Der Arbeits- und Schauweg am neuen Brausielgraben soll als Wanderweg genutzt werden mit entsprechend störendem Einfluss auf die Fläche.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bei der Bewertung der Bahnflächen ist zum einen in Teilbereichen die Bewertung der B-Pläne Wilhelmsburg 90 und 92 zu beachten. Diese Bewertung wurde übernommen. Einen Spielraum für anderweitige Bewertungen gibt es in den Geltungsbereichen der B Pläne nicht. Für die übrigen Flächen erfolgt die Bewertung der Lebensraumfunktionen unter Berücksichtigung der faunistischen Untersuchungsergebnisse und des Ist-Zustandes der Flächen. Da es sich größtenteils um Sukzessionsflächen im fortgeschrittenen Stadium mit tw. sehr dichtem Gehölzaufwuchs handelt, ist der Wert für seltene, gefährdete Insektenarten in großen Bereichen sehr eingeschränkt. Wertstufen zwischen 1 und 3 werden daher als sachgerecht angesehen.

Die Eignung der Flächen im Bereich der Kornweide und das dort mit den Maßnahmen zu erreichende Aufwertungspotenzial wurde mehrfach mit der BSU/NR abgestimmt. Die Unterlagen enthalten hierzu bereits die fachlichen Begründungen. Die Kritik wird zurückgewiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendungen des BUND gegen die von den Vorhabensträgern vorgelegte Punktebewertung nach Staatsrätemodell waren zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde verweist in Bezug auf die Einwendung gegen die Bewertung

der durch die B-Pläne Wilhelmsburg 90 und 92 überplanten Flächen auf die obigen Ausführungen. Insbesondere hat die Planfeststellungsbehörde auch keine Bedenken, die entsiegelten Flächen der Bestandstrasse mit 4 Wertpunkten nach dem Staatsrätemodell anzusetzen. Vier Wertpunkte vergibt das Staatsrätemodell für im Oberboden (bis 30cm Tiefe) veränderten Boden, wie bei intensiver Nutzung oder Bewirtschaftung, z.B. im Bereich offener Bebauung, auf gärtnerisch anzulegenden Flächen, Kleingärten, intensiv gepflegten und genutzten Grünanlagen wie Planten und Blomen, konventionellen Obstbau- und Ackerflächen, intensiv genutztem Grünland und bis auf 30cm aufgehöhten Brachen. Die Herrichtung solcher Flächen ist auf den entsiegelten Flächen der Bestandstrasse auch in Ansehung der umgebenden Nutzungen ohne weiteres möglich und wird durch diesen Beschluss auch angeordnet. Damit ist die Herrichtung von Flächen, die unterhalb von vier Wertpunkten bleiben auch dann nicht zulässig, wenn solche Flächen in der Umgebung der Bestandstrasse vorhanden sein sollten. Im Übrigen schließt sich sie Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträger an.

Fazit

Insgesamt ist der Eingriff zu niedrig angesetzt, offenbar um möglichst wenig Ersatzfläche zur Verfügung stellen zu müssen. Dieses Vorgehen bleibt unverständlich, da hier die Chance bestanden hätte, auf diesem Wege den bereits vor Jahren versprochenen Biotopverbund für Wilhelmsburg zumindest in Teilen zu sichern. Genügend geeignete Flächen sind vorhanden. Beispielsweise sind die Flächen am Hauland sehr wertvoll für Fledermauspopulationen und auch östlich der A 1 könnten einige Flächen aufgewertet werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.2) vorgesehenen Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden zahlreiche Grünstrukturen in Wilhelmsburg geschaffen bzw. ökologisch aufgewertet (insgesamt rd. 40 ha). Dadurch werden die Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert, so dass gemäß § 15 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben. Die Maßnahmen sind soweit wie möglich funktionsbezogen im räumlichen Zusammenhang vorgesehen.

Wir beziehen unsere Einwendungen auch auf die Bahnfolgemaßnahmen. Es bleibt bezüglich dieser Planung offen, ob ausreichend Sorgfalt bei der Erfassung des Artenspektrums betrieben wurde. Bis vor wenigen Jahren gab es beispielsweise am Hang noch Bestände der Waldeidechse.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Herbst 2008 erfolgte eine Übersichtsbegehung des Planungsraumes bei der im Bereich von Trockenstandorten geeignete Probeflächen ausgewählt wurden. Das Vorkommen von Reptilien wurde auf den Probeflächen an allen Begehungen an denen Wildbienen, Heuschrecken und Tagfalter erfasst wurden, untersucht. Es wurde ausreichend Sorgfalt bei der Erfassung des Artenspektrums betrieben.

Auch die Gewässer werden umfangreich betroffen sein. Zu diesem Punkt behalten wir uns weitere Schritte vor.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Betroffen sind Wettern und Gräben, die als künstliche Gewässer nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber fachgerecht durchgeführten wasserbaulichen Maßnahmen haben. Für betroffene Stillgewässer wird durch die Neuanlage naturnaher Kleingewässer im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes des LBP im naturschutzrechtlichen Sinn ein Ausgleich geschaffen.

Die Entwässerung erfolgt entsprechend dem aktuellen Stand der Technik und in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Im Vergleich zur vorhandenen Situation an der heutigen B 4/75 werden die Gewässer in Wilhelmsburg und damit auch die aquatischen Lebensgemeinschaften in ihnen entlastet.

Dass vorhabenbedingt durch die Oberflächenentwässerung erhebliche Beeinträchtigungen der Kanäle, Wettern und Gräben gemäß des Wortlautes des § 14 Bundesnaturschutzgesetzes entstehen, wird ausgeschlossen.

Aufgrund der vorstehend aufgezeigten Defizite in den Unterlagen und der mangelhaften Bewertung der Eingriffe lehnt der BUND Hamburg die Planung ab.

Weiterhin schließen wir uns der Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz vom inhaltlich an und machen die Inhalte auch zum Gegenstand dieser Einwendung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auch die abschließenden Einwendungen des BUND gegen die Bewertung und Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe, die Bestandsaufnahme der im Vorhabensgebiet vorkommenden Arten sowie die Betroffenheit von Gewässern waren zurückzuweisen. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe werden in dem vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.2) auf Grundlage einer umfassenden Bestandserfassung der Fauna und Flora fachgerecht bewertet und kompensiert. Dabei wurden auch die Eingriffe in bestehende Gewässer mit berücksichtigt. Hinzu kommt, dass die Planfeststellungsbehörde bei den wasserrechtlichen Entscheidungen weitergehende Anforderungen gestellt hat. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher den Ausführungen der Vorhabensträger an. Hinsichtlich der Stellungnahme der AG Naturschutz wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

4.14.2.27 Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg

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

Die beantragte Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße hebt einerseits städtebauliche und umweltrelevante Zerschneidungswirkungen für Wilhelmsburg auf und beseitigt einige alte Planungsfehler. Ebenso positiv ist die Errichtung von Lärmschutzanlagen zu bewerten, die die erhebliche Straßen- und Schienenlärmbelastung verringern und die Lebensqualität in Wilhelmsburg erhöhen wird.

Andererseits verursachen die Verlegung und der Ausbau der Straße, die Anpassung der Bahnanlagen und die Herstellung von Lärmschutzanlagen jedoch umfangreiche Bodenversiegelungen, sowie nachhaltige und erhebliche Eingriffe in wertvolle ökologische Flächen.

Die geplanten Vorhaben verursachen insbesondere gravierende Eingriffe durch:

- Flächenverlust an Biotoptypen mit sehr hoher bis mittlerer Bedeutung (ca. 16 ha),
- Neuversiegelung von ca. 15 ha, insbesondere durch Ausbau der Straße von jetzt 14 m auf 28 m Breite plus Lärmschutzanlagen, etc.,
- die Zerstörung von ca. 1,64 ha von bestehenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,
- Zerstörung von rd. 1,28 ha gesetzlich geschützten Biotopen,
- Verlust von 298 Einzelbäumen,
- Lebensraumverluste für europäisch geschützte Arten wie z.B. Feldschwirl, Sumpfrohrsänger, Kuckuck,
- Beeinträchtigung von Biotopverbundfunktionen in Nord-Süd Richtung im Bereich der Bahnanlagen (für Arten der Trocken- und Magerrasen) und Verlust hochwertiger Habitate für sehr seltene Bienen- und Insektenarten (u.a. vom Aussterben bedrohte Arten wie Westliche Beißschrecke, Mauerfuchs).

Zu den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sehen wir Nachbesserungsbedarf und erheben folgende Kritikpunkte:

Der Rückbau der Wilhelmsburger Reichstraße ist laut LBP (S. 121 f) ein wesentlicher Bestandteil des Landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes (Maßnahmenkomplex 3). So sollen durch die Entsiegelung der alten Wilhelmsburger Reichsstraße u.a. ca. 60 % der gesamten Ausgleichspunkte nach Staatsrätemodell für den Naturhaushaltsfaktor Tiere und Pflanzen geleistet werden.

Durch die Maßnahme 3.1 A (südlicher Abschnitt, Kompensation Entsiegelung 4,1 ha, übrige Baukörper der Straße 2,1 ha) sollen neue Biotopstrukturen entstehen (Zielbiotop „extensive Grünanlage"), wobei die genaue Gestaltung der Flächen nach dem Rückbau nicht nur unter ökologischen Gesichtspunkten erfolgt, sondern die Flächen sich gestalterisch auch in den Wilhelmsburger Inselpark einfügen müssen (LBP S. 122). Die Ausgleichsfunktionen werden darüber hinaus auch durch die starke Erholungs- und Freizeitnutzung geschmälert werden, zumal der neue Volkspark laut Ansage ein Anziehungspunkt über die Grenzen von Wilhelmsburg hinaus werden soll.

Die Ausgleichsmaßnahme 3.3 A (mittlerer Abschnitt) wird nicht vollständig zurückgebaut, sondern bleibt auf 550 m weiterhin Straße (reduzierter Querschnitt), so dass hierfür nur 50 % angerechnet werden. Im nördlichen Abschnitt (Maßnahme 3.2 A) erfolgt ein Rückbau der Straße und des bisherigen Brückenwerks mit einer Entsiegelung von 2,8 ha und der Zielsetzung extensive Grünanlage mit Erholungsfunktionen.

Als Fazit ist somit festzustellen, dass kein durchgängiger Grünverbund durch die Entsiegelung der alten Wilhelmsburger Reichsstraße entstehen wird. Einigermaßen gesichertes Grün ist nur im südlichen Bereich des Wilhelmsburger Inselparks zu erwarten, die Ausgleichsfunktion wird dort jedoch durch Parkgestaltung und Freizeitnutzung überlagert. Der mittlere Rückbauabschnitt hat nur sehr begrenzte Ausgleichswirkung aufgrund der weiter bestehenden Nutzung als Straße.

Weiter ist zu befürchten, dass der mittlere und der nördliche Rückbau-Abschnitt als Ausgleich nicht von Dauer Bestand haben werden, da städtebaulich die Entwicklung von Wohnungsbau und die Ausweitung von Gewerbeflächen im Raum steht.

Die Haupt-Ausgleichsmaßnahme (Entsiegelung) ist demzufolge in ihrem qualitativ funktionalen Wert geringer anzusetzen, da die ihr zugeschriebenen Aufwertungs- und Entlastungswirkungen überbewertet sind.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die zum Ansatz gebrachte Aufwertung stellt eine sachgerechte Anwendung des Hamburger Staatsrätemodells dar. Es erfolgte hierzu eine mehrfache Abstimmung mit der BSU/NR. Dem Vorwurf einer Überbewertung der Aufwertungs- und Entlastungswirkungen wird ausdrücklich widersprochen. Es handelt sich um qualitativ sehr hochwertige Kompensationsmaßnahmen, da sie nicht nur großflächige Entsiegelungen zum Gegenstand haben - wie sie heutzutage nur selten möglich sind - sondern weil sie auch in einem besonderen räumlichen-funktionalen Zusammenhang zu bedeutenden Grün- und Biotopstrukturen in Wilhelmsburg stehen, insbesondere dem Wilhelmsburger Park und der Freiraumachse Ernst-August-Kanal. Der Punktwert 4, der für den Rückbau der WBR angerechnet wird, entspricht gemäß Staaträtemodell der Anlage von Intensivgrünland. Die Qualität und Bedeutung der Maßnahmen für die Biotop- und Landschaftsbildfunktionen und auch die Erholungsfunktionen in Wilhelmsburg geht daher weit über die punktemäßige Darstellbarkeit nach dem Staatsrätemodell hinaus.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendungen der AG Naturschutz gegen die Bewertung und Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe waren zurückzuweisen. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden in dem vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.2) fachgerecht bewertet und kompensiert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher den Ausführungen der Vorhabensträger an.

In Hinblick auf die Einwendung zur Ausgleichsmaßnahme 3.1 A ist zudem zu ergänzen, dass auch die in diesem Teilabschnitt vorgesehenen Maßnahmen ihre Ausgleichsfunktion erfüllen können. Entgegen der Behauptung der AG Naturschutz wird diese auch nicht durch Parkanlagen und Freizeitnutzung überlagert werden, denn während mindestens 98 % (= 4,07 ha) der in diesem Teilabschnitt versiegelten Flächen vollständig entsiegelt und mit Oberboden angedeckt werden, stehen nur 2 % (= 0.08 ha) der Flächen zukünftig für befestigte Fuß- und Radwege zur Verfügung. Zudem ist auf diesem Teilabschnitt auf mindestens 40 % (= 1,66 ha) der Flächen die Entwicklung von naturnahen Gehölzbeständen und auf mindestens 58 % (= 2,41 ha) der Flächen die Entwicklung von Ruderalflächen, Hochstaudenfluren oder anderen naturnahen Biotopen vorgesehen. Damit liegt der Schwerpunkt dieses Abschnittes nicht im Bereich der Park- oder Freizeitnutzung. Zwar dient der Bereich den Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürgern auch dem Erleben der Natur, diese Nutzung ist jedoch dem Nutzen als Kompensationsfläche nachgeordnet. Ähnliches gilt für den Abschnitt der Ausgleichsmaßnahme 3.2 A im nördlichen Bereich.

Weiterhin wird auch die Wirksamkeit der auf der Gesamtstrecke vorgesehenen Ausgleichsfunktionen nicht durch die nur teilweise vorgesehene Entsiegelung der Bestandstrasse der B 4/75 im Bereich des mittleren Abschnitts (Ausgleichsmaßnahme 3.3 A – nach Planänderung nur noch Bereich nördlich der

Rotenhäuser Straße bis zur Querung Rotenhäuser Wettern) auf etwa 550 m (etwa 0,4 ha) gefährdet, da dieses Teilstück im Verhältnis zur entsiegelten Strecke (etwa 4,5 km) nur einen Bruchteil ausmacht, so dass die vollständige Entsiegelung dieses Teilstücks weder quantitativ noch qualitativ derart ins Gewicht fiele, dass sie angeordnet werden müsste. Eine vollständige Entsiegelung würde zwar mit einer größeren Ausgleichsfunktion verbunden sein. Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht aber insgesamt hinreichenden Ausgleich für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vor, so dass mit Rücksicht auf mögliche städtebauliche Entwicklungsabsichten auf diesem Abschnitt der Bestandstrasse auf eine vollständige Entsiegelung verzichtet werden konnte.

Richtig zu stellen ist im Übrigen, dass die Alttrasse bei Umsetzung dieses Beschlusses durchgängig die Eigenschaft als Straße verliert und mangels Anschluss an die Rotenhäuser Straße auch nicht sinnvoll als Straße genutzt werden könnte. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan heißt es zwar auf S. 136:

„Es ist zwischen der Rotenhäuser Straße nach Norden bis zur Schlenzigstraße weiterhin eine Straßenverbindung mit reduziertem Querschnitt erforderlich, um die Verkehrsaufkommen im nördlichen Wilhelmsburg zu bewältigen. Dieses rd. 550 m lange Teilstück wird daher nur anteilig als Entsiegelung angerechnet."

Eine solche Straße wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss jedoch nicht zugelassen. Es wird insoweit auf die Einziehungsentscheidung unter Ziffer 1.3, S. 29 dieses Beschlusses verwiesen. Damit verliert die bestehende Wilhelmsburger Reichsstraße in der alten Trasse ab der Verkehrsfreigabe der planfestgestellten Trasse ihre Eigenschaft als Bundesstraße. Sie wird auch kein öffentlicher Weg nach dem Hamburgischen Wegegesetz. Ob die Freie und Hansestadt Hamburg hier in Zukunft eine Straße nach dem Hamburgischen Wegegesetz vorsieht oder nicht, ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses. Eine Beeinträchtigung des Naturhaushalts durch eine verbleibende Nutzung als Straße ist daher durch diesen Beschluss nicht angelegt.

Ob und aus welchen Gründen die zuständigen Behörden eine weitere Entsiegelung dieses Abschnitts etwa nach dem Bodenschutzgesetz oder der Hamburgischen Bauordnung anordnen könnten, ist nicht Gegenstand dieser Entscheidung. Gleiches gilt für ggf. mögliche Wiederversiegelungen der entsiegelten Flächen aus städtebaulichen Gründen, die dann allerdings nur mit der Maßgabe erfolgen können, dass die hier festgestellte Ausgleichsfunktion auf andere Weise gesichert wird. Naturschutzrechtlich ist die vollständige Entsiegelung jedenfalls nicht geboten.

Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus auch keine Bedenken, die entsiegelten Flächen der Bestandstrasse mit 4 Wertpunkten nach dem Staatsrätemodell anzusetzen. Vier Wertpunkte vergibt das Staatsrätemodell für im Oberboden (bis 30cm Tiefe) veränderten Boden, wie bei intensiver Nutzung oder Bewirtschaftung, z.B. im Bereich offener Bebauung, auf gärtnerisch anzulegenden Flächen, Kleingärten, intensiv gepflegten und genutzten Grünanlagen wie Planten und Blomen, konventionellen Obstbau- und Ackerflächen, intensiv genutztem Grünland und bis auf 30cm aufgehöhten Brachen. Die Herrichtung solcher Flächen ist auf den entsiegelten Flächen der Bestandstrasse auch in

Ansehung der umgebenden Nutzungen ohne weiteres möglich und wird durch diesen Beschluss auch angeordnet.

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Artenschutz erachten wir als nicht ausreichend. Das Anbringen von Nisthilfen ersetzt nicht den Verlust an zerstörten Lebens- und Nahrungsräumen für die betroffenen Vogel- und Fledermausarten. Da im Zuge der IGS und der IBA in dem Gebiet bereits zahlreiche umfangreiche Lebensraumzerstörungen erfolgt sind, ist ein Ausweichen von betroffenen Arten ins Umfeld nicht mehr möglich.

Die Maßnahmen 7.1 und 7.2 sind als Ersatzlebensraum (FCS-Artenschutzmaßnahme) für Feldschwirl, Kuckuck, Sumpfrohrsänger und auch für Amphibien vorgesehen. Dort sollen Hochstaudenfluren, Röhrichte oder Feuchtgrünlandbrachen entwickelt werden. Es handelt sich dabei um nicht zusammenhängende Flächen, sondern Teilflächen und größtenteils jetzt schon hochwertige gesetzlich geschützte Biotope. Wir bezweifeln, dass damit die verloren gehenden Lebensraumfunktionen und -ansprüche der Arten ersetzt werden können.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die vorgesehenen artenschutzrechtlichen Maßnahmen sind ausreichend. Es werden allenfalls Fortpflanzungs- und Ruhestätten, aber keine Nahrungsräume vollständig zerstört. Die beschädigten oder zerstörten Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden vollumfänglich durch Nisthilfen bzw. durch Entwicklung funktionaler Habitate ersetzt.

Zwar kommt es kleinräumig zur Beschädigung von Nahrungsstätten durch direkte Inanspruchnahme. Gleichzeitig verbleiben im Umland jedoch vielfältige gleichartige Nahrungsräume, die - so zeigen die Kartierungen - nicht bereits jetzt von großen Populationen genutzt werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass durch den Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstr. neue Nahrungsräume entstehen bzw. durch die Verlegung bisher belastete Räume deutlich entlastet werden.

Die Ersatzlebensräume der Maßnahmen 7.1 und 7.2 werden auf bisher überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzten Standorten entwickelt. Die einzelnen Flächen sind angesichts der sehr geringen Reviergrößen von Feldschwirl (0,1 bis 0,7 ha) und Sumpfrohrsänger (0,05 bis 0,1 ha) so groß und so in die Landschaft eingebunden, dass sie jede für sich als Lebensraum für die betroffenen Arten dienen können. Der Kuckuck als Brutparasit hat kein eigenes Revier sondern nutzt die Nester seiner Wirte.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendungen der AG Naturschutz waren zurückzuweisen und die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Der Verlust von Brutplätzen von Höhlen-, Halbhöhlen und Nischenbrütern wird vor Umsetzung der Baumaßnahme durch die Ausbringung von jeweils zwei entsprechenden Nistkästen im Umfeld der Maßnahme für jeden zerstörten Brutplatz in ausreichendem Umfang kompensiert. Nahrungsreviere der betroffenen Höhlen-, Halbhöhlen und Nischenbrüter werden durch die vorgesehenen Baumaßnahmen zwar beeinträchtigt, jedoch ist die Beeinträchtigung nicht so gravierend, dass hierdurch ihre Funktion als eben solche Nahrungsreviere oder auch diejenige angrenzender Fortpflanzungs- und Ruhestätten vollständig entfiele (vergl. Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG Kommentar, 2. Auflage 2011, § 44 Rn. 36). Die zur Installation der Fledermauskästen führende Beein-

trächtigung war Gegenstand des Verfahrens zum Bau der Lärmschutzwand und wurde im dortigen Verfahren berücksichtigt; eine weitere Beeinträchtigung von Fledermausquartieren erfolgt durch die Verlegung der B 4/75 nicht. Die Fortführung der Funktionskontrolle dieser bereits umgesetzten Maßnahme wird jedoch im Rahmen des vorgelegten Maßnahmenkonzeptes des LBP mit berücksichtigt.

Auch die Einwendungen der AG Naturschutz hinsichtlich der Eignung der Maßnahmen 7.1 und 7.2 zur Schaffung von Ersatzlebensraum für die besonders geschützten und vom Vorhaben artenschutzfachlich besonders betroffenen Arten Sumpfrohrsänger, Feldschwirl und Kuckuck waren zurückzuweisen. Die vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen zur Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme sowie die ergänzenden Ausführungen legen nachvollziehbar dar, dass die Maßnahmen, die im Übrigen noch durch die Maßnahme 8.2 E_{FCS} ergänzt werden, geeignet sind, einer vorhabensbedingten nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet entgegenzuwirken. Die Planfeststellungsbehörde verweist diesbezüglich auf ihre Ausführungen ab S. 193.

Auch den vorgesehenen Ausgleich für die Eingriffe in die gesetzlich geschützte große zusammenhängende Biotopfläche „Nassgrünland" im südlichen Wilhelmsburger Park bewerten wir als Stückwerk. Dieser ökologisch und auch kulturhistorisch wertvolle Lebensraum wurde (u.a. durch die IGS- Lärmschutzwand) und wird durch die Straßenverlegung scheibenweise zerstört - ein qualitativ und quantitativ adäquater Ausgleich fehlt. Mit der Maßnahme 6.1 A sollen aus Artenschutzerfordernissen für Amphibien und für Feldschwirl, Kuckuck, Sumpfrohrsänger (FCS-Maßnahmen) dort auf den hochwertigen Feuchtgrünlandbrachen bis zur Lärmschutzwand auch noch Feuchtbiotope (Kleingewässer) angelegt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bezüglich des Schutzstatus der angesprochenen Röhrichtflächen im Süden der Trasse (im Bereich Hauland) gab es seitens der BSU eine abschließende Klärung und Festlegung. Die südlichen Teilflächen sind demnach nicht gesetzlich geschützt. Im LBP wurde das Ergebnis entsprechend berücksichtigt. Zwar nimmt die Planung der B 4/75 im Rahmen der Möglichkeiten Rücksicht auf die übrigen Planungen in dem Bereich und vermeidet so weit wie möglich zusätzliche Eingriffe in die empfindlichen Strukturen, die kumulativen Wirkungen mit anderen Vorhaben im Bereich des Biotops können im Rahmen der Verlegung der B 4/75 jedoch nicht mit beachtet werden.

Die Maßnahmen sind so angelegt und ausgerichtet, dass im räumlichen Zusammenhang zu den betroffenen Strukturen ein bestmöglicher funktionaler Ausgleich erreicht wird. Das gilt auch für die Maßnahme 6.1 A, mit der eine zusätzliche ökologische Aufwertung der Flächen verbunden ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Einwendung der AG Naturschutz hinsichtlich der Eignung der Maßnahme 6.1 A als Ausgleich für den Eingriff in die im südlichen Bereich des Wilhelmsburger Parks liegenden Flächen verfängt nicht und war zurückzuweisen. Zunächst ist festzuhalten, dass die angesprochenen Röhricht- und Nassflächen im südlichen Bereich des Wilhelmsburger Parks nicht großflächig dem Schutz nach § 30 BNatSchG unterliegen. Die Karte 2.3 A zur Unterlage 12.2 zeigt, dass der Bereich des gesetzlich geschützten Biotops nördlich der Maßnahmenfläche

6.1 A liegt. Eingriffe und Beeinträchtigungen durch andere Vorhaben waren darüber hinaus nicht im Rahmen des vorliegenden Verfahrens zu beurteilen. Maßgebliches Ziel der Maßnahme ist die Herstellung eines funktionalen Ausgleichs für Amphibien; durch die Aufwertung der Gesamtfläche kann jedoch zudem ein zusätzlicher Ausgleich geschaffen werden, der gemeinsam mit den westlich unmittelbar angrenzenden durch den Bebauungsplan festgesetzten Kompensationsflächen einen einheitlichen Maßnahmenkomplex bildet. Der volle naturschutzfachliche Ausgleich für die Beeinträchtigung der Flächen in diesem Bereich durch das Vorhaben kann durch die Maßnahme 6.1 A indes nicht erbracht werden. Dies hat die AG Naturschutz richtig erkannt; ihre Einwendung, es fehle ein qualitativ und quantitativ adäquater Ausgleich verfehlt indes. Für die Eingriffe in diesem Bereich sind nämlich neben der Maßnahme 6.1 A weitere naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen (vgl. LBP, Tabelle 43, S. 166f.), so dass eine ordnungsgemäße Kompensation sichergestellt ist.

Mit der Maßnahme 6.3 A 2 auf Teilflächen westlich und östlich der B 4/75 zwischen Bahn und Kornweide sollen die Baustelleneinrichtungsflächen als Ausgleich für die zerstörten Trockenlebensräume im Bereich der Bahnanlagen herangezogen werden. Diese wird zwar bei der Bewertung rechnerisch nicht geltend gemacht, da die Flächen zukünftig von der Hafenquerspange beansprucht werden sollen. Unklar bleibt wie mit den damit entfallenden Ausgleichsfunktionen verfahren werden soll.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Verlegung der B 4/75 und die Planungen der Hafenquerspange sind zwei separate Verfahren. Während bei der Hafenquerspange gerade die Linienbestimmung abgeschlossen ist, befindet sich die B 4/75 bereits im Planfeststellungsverfahren. Wie mit evtl. durch eine Hafenquerspange betroffenen Ausgleichsfunktionen umgegangen werden muss, ist in einem späteren Planfeststellungsverfahren für die Hafenquerspange zu klären. Die Zielsetzungen und Ausgleichsfunktionen für die Maßnahme 6.3 A sind jedoch bewusst so gewählt, dass eine erneute Verlagerung der Funktionen nicht zwangsläufig naturschutzfachlichen Zielsetzungen widerspricht. Die geplanten Biotopstrukturen sind kurzfristig auch an anderer Stelle herstellbar. Der Qualität und Funktionalität der Maßnahme ist es förderlich, wenn regelmäßig neue Rohbodenstandorte entstehen. Dies kann auch mit einer räumlichen Verlagerung verbunden sein.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Diese Einwendung der AG Naturschutz verfängt nicht. Sollte eine spätere Planung – welcher Art auch immer – die Nutzung der als Kompensation festgesetzten Flächen vorsehen, so muss im Rahmen des dortigen Zulassungsverfahrens ein erneuter Ausgleich oder Ersatz festgesetzt werden, der die bestehende Nutzung der Flächen als Kompensationsflächen berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher den Ausführungen der Vorhabensträger an.

Die mehrgleisige Bahnstrecke stellt bereits heute eine Barriere für die biologische Durchlässigkeit zwischen den östlich und westlich gelegenen Lebensräumen dar. Mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahngleise und Verbreiterung der Straße von jetzt 14 m auf 28 m Breite plus Lärmschutzanlagen etc. wird sich die Zerschneidungswirkung

vergrößern. Dazu kommen die durchgängigen Lärmschutzwände, die z.B. für Amphibien, Heuschrecken, Säugetiere nicht überwindbar sind. Zur Verminderung der Barrierewirkung und zur Erhaltung und Ausbreitung von Arten halten wir daher eine Querungshilfe „Grünbrücke" (z.B. integriert in die Fußgängerbrücke) für notwendig.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Wegen der bereits bestehenden, erheblichen Vorbelastungen durch die Bahngleise einschließlich bestehender Lärmschutzanlagen und angrenzender Bebauungen kommt es praktisch nicht zu zusätzlichen, erheblichen Zerschneidungswirkungen von ost-west-gerichteten Biotopverbundfunktionen. Es fehlt damit aus naturschutzfachlicher Sicht die fachliche Grundlage für das Erfordernis einer Grünbrücke über die Straße. Eine Überdeckelung der Straße aus ökologischen Gründen würde nur bei gleichzeitiger Überdeckelung der Bahngleise und städtebaulichen Umstrukturierungen im angrenzenden Umfeld Sinn machen. Im Planfeststellungsverfahren zur Verlegung der B 4/75 kann dies nicht weiter berücksichtigt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Forderung der AG Naturschutz nach der Einrichtung einer Querungshilfe war zurückzuweisen. Wie die Vorhabensträger nachvollziehbar darlegen, kommt es durch das Vorhaben nicht zu einer zusätzlichen, erheblichen Zerschneidungswirkung der Ost-West gerichteten Biotopfunktionen. Die nunmehr überplanten Bahnanlagen für die Arten und Lebensgemeinschaften der Trocken- und Magerrasen übernahmen zwar in Nord-Süd-Richtung eine Biotopverbundfunktion; eine Biotopverbundfunktion für diese Arten in Ost-West-Richtung über die Bahngleise hinweg ist jedoch bereits im Bestand wegen der vorhandenen Anlagen nicht gegeben (vgl. LBP, S. 58 sowie Karte 2.1 A). Lediglich Überflüge von Fledermäusen und Vögeln in Ost-West-Richtung wurden vereinzelt beobachtet, ohne dass jedoch Leitstrukturen oder Flugbahnen ausgeprägt wären. Für diese Arten verringert sich das Kollisionsrisiko vielmehr durch die weitere Erhöhung der Lärmschutzanlagen (vgl. Unterlage 12.4, Anhang, Kapitel 9.1.1). Hinzu kommt, dass die Barrierewirkung der alten B 4/75 durch die weitreichende Entsiegelung der Verkehrsflächen verringert bzw. in weiten Teilen vollständig aufgehoben wird und hierdurch die Erhaltung und Ausbreitung von Arten im Rahmen des Vorhabens unterstützt wird.

In der UVS fehlt im Hinblick auf die Gewässer (Verlust von Kleingewässern, Verlegung der Wilhelmsburger Wettern) eine Betrachtung der Auswirkungen auf die aquatische Fauna (u.a. Muscheln, Schnecken). Dies ist zu ergänzen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Vertiefende Untersuchungen der aquatischen Fauna in der südlichen Wilhelmsburger Wettern und betroffenen Kleingewässern werden nicht für erforderlich gehalten. Bei der südlichen Wilhelmsburger Wettern handelt sich um ein künstliches Gewässer mit erheblichen strukturellen und qualitativen Defiziten. Als Vorbelastungen sind insbesondere die Düker und Verrohrungen unter der Bahn und der B 4/75 hervorzuheben, wodurch die Biotop- und Lebensraumfunktionen erheblich eingeschränkt sind. Bei den betroffenen Kleingewässern wird der ökologische Wert bereits durch den Schutz nach § 30 BNatSchG ausgedrückt. Ausgewählte Gewässer wurden auf Amphibien und Libellen untersucht, die als Indikator für die Bewertung der Lebensraumfunktionen in diesem Planungsraum für ausreichend angesehen werden. Eine zusätzliche

Betrachtung von Auswirklungen auf die weitere aquatische Fauna ist im Rahmen der UVS nicht entscheidungserheblich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an und weist die Forderung der AG Naturschutz nach weiteren Untersuchungen der aquatischen Fauna zurück.

Das vorliegende Verfahren tangiert die B-Pläne Wilhelmsburg 90 und 92. Im Zuge der Straßenverlegung sollen Flächen, die im B-Plangebiet Wilhelmsburg 92 als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (gesetzlich geschützte Röhrichtflächen) festgesetzt sind, baubedingt beansprucht werden. Die Wiederherstellung der Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten ist unseres Erachtens nicht ohne Biotopverluste möglich. Die Konsequenzen sind daher für den im B-Plan festgesetzten Ausgleich und das B-Planverfahren darzulegen

In das Maßnahmenkonzept zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ist der Bau von vorgezogenen Lärmschutzmaßnahmen angrenzend zum IGS-Gelände, sowie deren arten- und naturschutzrechtlicher Ausgleich (LBP zur Errichtung der Lärmschutzwand am IGS-Gelände) integriert. Es handelt sich um verschiedene Bauanträge der IGS und des LSBG für Lärmschutzwände unter Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopflächen (ca. 2.800 qm Nasswiese), zu denen keine Beteiligung der Naturschutzverbände erfolgt ist. So bemängeln wir an dieser Stelle, dass der vorgesehene Ersatz 9 E „Röhrichtentwicklung an der Dove-Elbe in Bergedorf (2.650 qm)“ weit entfernt vom Eingriffsort liegt und noch nicht einmal im Verhältnis von 1:1 kompensiert wird (LBP u.a. S. 115). Den Einsatz von Geotextil-Matten, etc. lehnen wir ab.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Bedenken zu der baubedingten Inanspruchnahme und der Wiederherstellbarkeit von festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft werden zurückgewiesen. Es erfolgt eine fachgerechte Renaturierung solcher bauzeitlich unvermeidbar zu beanspruchenden Flächen nach Abschluss der Baumaßnahmen. Baustraßen usw. werden vollständig zurückgebaut. Verdichtete Böden werden aufgelockert. Das ursprüngliche Geländeprofil einschließlich der Gräben wird wieder hergestellt. Eine Ansaat oder Bepflanzung erfolgt nicht. Eine Wiederbegrünung ist über eine natürliche Sukzession geplant.

Für den Bau der Lärmschutzwand wurde ein Bauantrag gestellt der seitens der zuständigen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt genehmigt wurde. Die im Rahmen des Bauantrages verfügten Ausgleichsmaßnahmen sind daher genehmigt und nicht mehr Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Ausgleichsmaßnahmen werden im LBP zur Umverlegung der B 4/75 nur nachrichtlich dargestellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen der AG Naturschutz zurück und schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Die bauzeitliche Inanspruchnahme der im Rahmen des B-Plan-Verfahrens Wilhelmsburg 92 festgelegten Ausgleichsfläche im südlichen Bereich des Wilhelmsburger Parks wurde im Rahmen des vorgelegten LBP berücksichtigt. Die damit verbundene Beeinträchtigung wird nach Durchführung der Baumaßnahmen durch geeignete

Wiederherstellungsmaßnahmen vor Ort kompensiert, so dass kein Defizit verbleibt. Der im Rahmen der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße erfolgende Eingriff bleibt damit ohne Einfluss auf die Abwägungsentscheidung des B-Plans Wilhelmsburg 92. Die bereits erstellte Lärmschutzwand wird in ihrer Funktion als eben solche in den vorliegenden Beschluss durch die Widmung (Ziffer 1.3, S. 27) integriert. Die mit ihrem Bau einhergegangenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind in dem dafür durchgeführten Zulassungsverfahren bewertet und kompensiert worden. Gegenstand der Entscheidung war auch die Eignung der Kompensationsmaßnahmen. Diese sind im Rahmen des vorliegenden Verfahrens nicht erneut zu bewerten und festzusetzen und wurden lediglich nachrichtlich mit in die Unterlagen aufgenommen.

Wir bemängeln, dass bei der Alternativenprüfung nur der Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße auf der Bestandstrasse und die Verlegung an die Bahnstrecke gegenübergestellt wird und keine weiteren Alternativen betrachtet werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Andere Alternativen als einen Ausbau oder eine Verlegung an die Bahn gibt es nicht. Dies wurde bereits in einer Machbarkeitsstudie zur Neuordnung des Fernstraßennetzes in Hamburg zwischen der vorhandenen B 4/75 im Westen und der BAB 1 im Osten von der DEGES geprüft. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden unter Einbeziehung städtebaulicher, verkehrsplanerischer, straßenbaulicher, umweltfachlicher und wirtschaftlicher Aspekte verschiedene Varianten geprüft und beurteilt. Es handelte sich im Wesentlichen um verschiedene Detaillösungen zur Verlegung unter Einbeziehungen verschiedener Szenarien einer geplanten Hafenquerspange.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendung der AG Naturschutz zurück und verweist auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung unter Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses.

Optimierung der Planung:

Wir bitten darum, folgende Punkte zu optimieren:

Da die Straße als Ergänzung zum Sprung über die Elbe dienen soll, sollte sie entlang der Bahnlinie auch weiter bis zur Straße am Seehafen geführt werden, um die Freihafenbrücke zu erreichen und somit die westliche und östliche Hafencity anzuschließen, die hier mit 100.000 Fahrzeugen/24h prognostiziert ist Dies würde auch dem Grundsatz folgen, die Straße als Rettungsweg bei extremem Hochwasser zu nutzen. Die Unterführung der Bahn im Zuge der A252 ist dafür aber nicht ausgelegt und im Süden ist die Neutrassierung im Bereich der Bahnunterführung ebenfalls zu niedrig. Die Entflechtung sollte bei der Ausfahrt Wilhelmsburg-Mitte erfolgen und durch eine Unterquerung der Richtungsfahrbahn Süd. Die Lokschuppen lägen dann in dem Dreieck.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die vorgeschlagene Variante ist technisch und wirtschaftlich unrealistisch. Wie sollte der Anschluss an die Billhorner Brückenstraße ausgebildet werden, wie an das bestehende Netz der Bundesfernstraßen angeschlossen werden?

Zu den Grundlagen:

Auf der Grundlage der Ergebnisse der von Hamburg beauftragten Projektstudie der DEGES aus 2008 hat der Bund dem vorgeschlagenen Konzept im Januar 2009 grundsätzlich zugestimmt und damit die verkehrliche Notwendigkeit der parallel zur A 1 verlaufenden B 4/75 unterstrichen. Durch die durchgängige Linienführung zwischen A 252 im Norden und A 253 im Süden in Verbindung mit den zwei Anschlussstellen Wilhelmsburg-Süd und Wilhelmsburg-Mitte (neue AS) erfüllt die verlegte Bundesstraße auch zukünftig neben ihrer überregionalen Verbindung der Oberzentren Hamburg-Harburg über Hamburg-Wilhelmsburg mit weiterem Anschluss an die Hamburger Innenstadt ihre Raumerschließungsfunktion als Verteilerschiene für den Ziel- und Quellverkehr in Wilhelmsburg.

In der Planung wurde der Ausbau der bestehenden Trasse dem Neubau der Wilhelmsburger Reichsstraße gegenübergestellt. Im Vergleich ergeben sich bei einem Ausbau der bestehenden Trasse während der Bauzeit wesentlich massivere Verkehrsbehinderungen in der Ortslage Wilhelmsburg als bei einem Neubau. Außerdem würde zusammen mit der entfernten Bahntrasse ein deutlich breiterer Korridor durch Emissionen beeinträchtigt und die städtebaulichen Perspektiven für den Stadtteil Wilhelmsburg stark eingeschränkt bzw. dauerhaft ausgeschlossen.

Eine Weiterführung in nördlicher Richtung parallel zur Bahnlinie bis zu einem Anschluss an die Freihafenbrücke sieht und sah das vorgeschlagene Konzept nicht vor, auch eine prognostizierte Verkehrsbelastung ist an dieser Stelle mit 100.000 Kfz/24h nicht erkennbar. Darüber hinaus sind die Flächen im Bereich des Lokschuppens östlich der neuen Trasse für zukünftige Entwicklungspotentiale auf den bereits bestehenden Bahnanlagen offenzuhalten, so dass für eine Entflechtung bei der AS Hamburg-Wilhelmsburg Mitte in dem sowieso sehr engen Planungskorridor die Flächen fehlen.

Die neue Wilhelmsburger Reichsstraße wird als Evakuierungstrasse bei schweren Sturmfluten vorgesehen und erfüllt bezüglich der Höhenlage vergleichbare Anforderungen wie die bestehende B 4/75.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorschläge der AG Naturschutz waren zurückzuweisen. Die Vorhabensträger führen in ihrer Erwiderung mit Hinweis auf das Planungskonzept nachvollziehbar aus, aus welchen Gründen den Forderungen der AG Naturschutz nicht nachgekommen werden kann. Diesen Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Bei den Verkehrsprognosen wird mit Verkehrsströmen gerechnet, die sich auf das vorhandene Straßennetz beziehen, nicht aber nach dem Start-Ziel Verfahren und den sich daraus dynamisch ergebenden Verkehrsbelastungen. Nach der Aussage der BSU liegt so eine Unterlage erst 2012 vor, da Hamburg sie erst vor kurzem in Auftrag gegeben hat. Trotzdem sollte auch in diesem Verfahren die Größenordnung der Verkehre abgeschätzt werden, wenn die erwähnten Bauarbeiten auf der A1 stattfinden und falls es zu Staus auf der A7 kommt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für das Gutachten wurde ein Verkehrsmodell aufgebaut, welches anhand von Quelle-Ziel-Nachfragematrizen die Verkehrsbelastungen auf dem Straßennetz berechnet.

Hierbei wurden neben dem heutigen Analysezustand unterschiedliche Planvarianten für den Prognosehorizont 2025 mit dem dann zu erwartenden Netzausbaustand (Berücksichtigung der Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs der Bundesverkehrswegeplanung sowie weitere wichtige geplante Maßnahmen im untergeordneten Netz) untersucht. Die Prognose wurde nicht durch eine Hochrechnung der Analysebelastungen berechnet sondern es wurden die Analysematrizen mit der aktuellen Bundesprognose 2025 sowie zahlreichen weiteren Informationen (z.B. Hafen, Flughafen, Siedlungsentwicklung in Wilhelmsburg usw.) hochgerechnet. Mit den so entstandenen Nachfragematrizen für den Prognosezustand wurden wiederum Umlegungsrechnungen auf dem Prognosenetz durchgeführt.

Das Gutachten zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße verwendet darüber hinaus dieselbe Modellgrundlage wie das Gesamtmobilitätskonzept Süderelbe, welche in Kürze veröffentlicht wird.

Somit ist keine andere Berechnungsgrundlage erforderlich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auch die Forderung der AG Naturschutz nach einer erneuten Erstellung einer Verkehrsprognose war zurückzuweisen. Die Vorhabensträger legen dar, auf welchen Grundlagen das dem Vorhaben zugrunde liegende Verkehrsmodell basiert. Grundlage war danach auch bereits eine Quelle-Ziel-Nachfragematrize, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Anlass dazu besteht, eine von der AG Naturschutz geforderte zusätzliche Untersuchung durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an.

Durch das Verschwenken der Straße Kornweide könnte als Anschlussstelle ein Hochkreisel gebaut werden, der es ermöglicht in diesem ökologisch hochsensiblen Bereich viel Fläche zu sparen und den positiven Effekt hätte, dass der Schwerverkehr leichter über die Neuländer Straße zur A1 geführt werden kann. Die Trassenführung könnte so von der Europabrücke aus fast gerade in die neue bahnparallele Linie übergehen. Eine Ampel-geregelte Kreuzung könnte entfallen, was den gleichmäßigen Zu- und Abfluss auf die Bundesstraße verbessert. Durch die sich ergebenden Rampen wird der Verkehr besser entschleunigt, bzw. beim Einfädeln beschleunigt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Vorschlag ist unrealistisch und sprengte auch den finanziellen Rahmen.

Ein Verschwenken der Kornweide ist aufgrund der vorhandenen Lage- und Höhenzwangspunkte nur eingeschränkt möglich. Ein Hochkreisel hätte je nach Planung ein sehr breites bzw. zwei separate Brückenbauwerke über die WBR zur Folge. An den Hochkreisel müssten dann noch die Auf- und Abfahrten richtlinienkonform geplant werden, welche allerdings in der Ausbildung nach Süden hin durch die Europabrücke bzw. nach Norden durch die Bahnstrecken begrenzt sind.

Darüber hinaus ist die vorsorgliche Berücksichtigung der zukünftigen Verknüpfung der linienbestimmten HQS im Bereich der Anschlussstelle HH- Wilhelmsburg- Süd ("Abzweig Harburg") zu beachten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabens-

träger an und weist die Forderung der AG Naturschutz nach Umsetzung eines Hochkreisels zurück.

Der für die Lärmschutzwand und zum Unterhalt der Böschung erforderliche Wartungsweg ist als Ersatz für die vorhandene gute Radwegeverbindung Veddel - Brücke des 17. Juni auszubauen und zu gestalten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Betroffenheit der bestehenden Fuß- und Radwegeverbindungen ist im Wesentlichen nur im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Süd vorhanden. Infolge der Randbedingungen aus den zukünftigen Planungen ist dort eine entsprechende Umplanung notwendig und in die Planunterlagen eingearbeitet.

Die Wegeführung im nördlichen Abschnitt bleibt wie im Bestand erhalten. Der Bund plant keine Radwege.

Eine Radwegeführung hinter der Lärmschutzwand ist einerseits mit den Zielen der igs/IBA-Vorhaben nicht vereinbar und zum anderen infolge des engen zur Verfügung stehenden Planungskorridors nicht durchgängig machbar.

Ein eigenständiger Wartungsweg ist nicht vorgesehen. Für Unterhaltungszwecke ist lediglich eine Zugänglichkeit in einem 1 m breiten Streifen hinter der Lärmschutzwand notwendig.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an und weist die Forderung der AG Naturschutz zurück. Der Plan sieht die notwendigen Folgemaßnahmen an Geh- und Radwegen in der Baulast Hamburgs vor. Der vorgeschlagene Ausbau eines Wartungsweges zu einem Radweg stellt keine notwendige Folgemaßnahme in diesem Sinne dar und musste daher nicht von den Vorhabensträgern vorgesehen werden.

Die Lärmschutzwände sollten als hochabsorbierende Wände ausgebildet werden und dem Straßenverlauf in variierenden Abständen folgen, möglichst dicht an der Fahrbahn und durch eine farbliche Gestaltung die Eintönigkeit vermindern. Im Bereich der Hochhäuser sollten auch auf dem Mittelstreifen Lärmschutzwände aufgestellt werden, da diese die vertikale Schallabstrahlung vermindern. An den Gleisen sollte hier zusätzlich ein System zur Schienenstegdämpfung eingesetzt werden, da dadurch die Schallwerte erheblich gesenkt werden können.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die geplanten Lärmschutzwände werden überwiegend hochabsorbierend ausgeführt. Ausnahmen bilden die 6,0 m hohen Lärmschutzwände, dort sollen die oberen 1,5 m transparent ausgeführt werden. Die Reflexionen dieser transparenten Bereiche sind in den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden.

Bei den Planungen wurde ein möglichst geringer Abstand der Lärmschutzwände zur Emissionsquelle bereits berücksichtigt.

Die farbliche Gestaltung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Durch Mittelwände, bzw. durch eine deutliche Erhöhung der an der B 4/75 vorgesehenen Lärmschutzwände wäre eine weitere Minderung der straßenverkehrsbedingten

Immissionen möglich. Da aber dadurch kein Schutz vor dem, insbesondere im Nachtzeitraum dominierenden Schienenverkehrslärm erreicht wird, ist diese Maßnahme bezogen auf die Gesamtlärmbetrachtung weder effektiv noch effizient.

Schienenstegdämpfern und deren akustische Wirkungen befinden sich derzeit noch in der Erprobungsphase, so dass diese Lärmminderungsmaßnahme in diesem Verfahren nicht zu berücksichtigen sind.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwiderung der Vorhabensträger an und verweist zudem auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.10.1.1.2, S. 93 und Ziffer 4.10.1.2.2, S. 98 dieses Beschlusses.

Bei der Auswahl des Kampfmittelräumdienstes bitten wir solche Firmen zu beauftragen, die nicht durch vollständiges Abräumen „Tabula rasa" machen und mehr Natur zerstören als jede Bombe es je kann (siehe IGS), sondern Unternehmen, die mit den modernsten elektronischen Mitteln arbeiten und keine Fällungen und Beseitigungen von Gebüschen und Wasserflächen brauchen, die das Bauvorhaben nicht auch benötigt. Häufig richtet der Kampfmittelräumdienst bei magerer Ausbeute mehr Schaden an als das Bauvorhaben; das kann nicht sinnvoll sein!

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Auswahl des Kampfmittelräumdienstes ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde stimmt den Vorhabensträgern insoweit zu, als dass die Auswahl des Kampfmittelräumdienstes nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Sie stimmt aber auch der AG Naturschutz zu, dass selbstverständlich auch durch die Kampfmittelsondierung Eingriffe in Natur und Landschaft nur in dem durch die Planfeststellung zugelassenen Umfang ausgeführt werden dürfen und auch im Rahmen der Durchführung der Kampfmittelsondierung und -räumung gemäß § 15 Abs.1 BNatSchG die Pflicht des Vorhabensträgers oder seiner Auftragnehmer besteht, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Weiterer Regelung durch die Planfeststellungsbehörde bedarf es nicht.

Das Planfeststellungsverfahren trifft keine Aussage darüber, wie der Rückbau von der jetzigen Trasse folgenden Leitungen erfolgen soll. Wir bitten die Unterlagen zu vervollständigen und vorab zu verteilen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Leitungen der Versorgungsträger sind in der Planunterlage 15.1 dargestellt. Die Pläne können jederzeit eingesehen werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Einer weiteren Entscheidung über die Forderung der AG Naturschutz bedarf es danach nicht.

Die Entwässerung soll hauptsächlich ins Sielnetz erfolgen und nur in ein Rückhaltebecken. Da auf dieser Strecke sehr viele gefährliche Flüssigkeiten transportiert werden, sollten die

Randmulden und Sielbereiche so ausgebildet werden, dass sie leicht abzusperren sind und durch den Einbau von Pumpensümpfen die schnelle Entsorgung ermöglichen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Bereich der bestehenden WBR versickerte das Straßenwasser bzw. wurde den Wettern zugeführt. Auch bei der neuen Straße wird das Oberflächenwasser weitestgehend versickert. Wo dies nicht möglich ist, wird es in der Regel zwischengespeichert und gedrosselt an die Vorflutgewässer abgegeben, so dass es nicht zu einer hydraulischen Überlastung des lokalen Gewässersystems durch die Straßenentwässerung kommen kann. Das anfallende Oberflächenwasser wird nach Stand der Technik vorgereinigt.

Alle anfallenden Einleitmengen sind mit den zuständigen Behörden auf eine Verträglichkeit bezüglich der vorhandenen Gewässer abgestimmt.

Die Anforderungen an die Entwässerungseinrichtungen ergeben sich aus den aktuellen Richtlinien und Gesetzen und nicht aus potentiellen Gefahrguttransporten.

Eine Festlegung der Gefahrgutstrecken sowie der Anzahl genehmigter Transporte erfolgt durch die zuständige Behörde und wird nicht in diesem Verfahren behandelt. Die Unfallsituation und die Verkehrssicherheit werden sich - verglichen mit der bestehenden WBR in Folge der Einhaltung des regelgerechten Querschnitts verbessern.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an und weist die Forderung der AG Naturschutz zurück. Die Vorhabensträger haben außerdem mitgeteilt, dass bei einem Unfall regelmäßig deutlich weniger als 1 m3 Leichtflüssigkeit austritt (Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 19, Reihe 2.3, Ausg. 2009). Diese Menge könne in den Mulden zwischengespeichert werden. Anschließend finde ein Bodenaustausch statt. Geringe Mengen an Leichtflüssigkeit würden in der belebten Bodenzone zurückgehalten. Im Übrigen wird auf die wasserrechtlichen Entscheidungen mit ihren Nebenbestimmungen (Ziffer 2.18, S. 37) verwiesen

Die Ausgleichsteiche und die Ersatzgewässer sollten schon gleich nach der Planfeststellung geschaffen werden, um den Populationen möglichst viel Zeit zur Erweiterung ihrer Reviere zu geben, so dass mit den Baumaßnahmen nicht mehr alle Individuen vernichtet werden können. Dies gilt insbesondere für die Amphibien, die eigentlich mehrere Jahreszyklen zur Anpassung benötigten. Hier könnte durch Schutzzäune, Einsammeln und Umtragen die Eingewöhnung beschleunigt werden. Ferner brauchen auch Libellen Gewässer und je nach Art und deren Lebenszyklus mehrjährig, daher sollten die Teiche in jedem Fall deutlich vor Baubeginn angelegt werden, so dass nicht die Larven mehrerer Jahre vernichtet werden. Wir bitten diese Maßnahmen vorzuschreiben.

Ebenso halten wir neben der vorgesehenen Umweltbaubegleitung aus den o.g. Gründen auch eine gutachterliche Beaufsichtigung der Maßnahmen des Kampfmittelräumdienstes und der Baustelleneinrichtung für erforderlich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Ausgleichsmaßnahmen werden, sobald Baurecht besteht und die entsprechenden Bauerlaubnisse vorliegen, zeitnah ausgeführt. Vor Baufeldräumung werden die

potenziellen Lebensräume von Amphibien sowie die Laichgewässer nach Amphibien abgesucht und die gefangenen Amphibien werden in geeignete Lebensräume umgesetzt. Zum weiteren Schutz der Amphibien werden Schutzzäune aufgestellt. Die Maßnahmen werden nur durch bzw. in Begleitung von art- und sachkundigen Fachleuten durchgeführt.

Für die Bauarbeiten ist eine Umweltbaubegleitung vorgesehen. Zu deren Aufgabe gehört neben der Kontrolle der Einhaltung der verschiedenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auch die fach- und umweltgerechte Anlage der Baustelleneinrichtungsflächen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Danach sind, wie von der AG Naturschutz gefordert, umfassende und frühzeitige artenschutz- und naturschutzfachliche Maßnahmen bereits vorgesehen. Einer weiteren Entscheidung über die Forderung der AG Naturschutz bedarf es danach nicht.

4.14.2.28 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt IB

1. Schalltechnische Untersuchung, Lärmschutz

Die eingereichten Unterlagen, d.h. im Speziellen die Anlage 11 Schalltechnische Untersuchung, Anlage 12.1 UVS wurden fachtechnisch hinsichtlich Schall-, Erschütterungs- und Lichtimmissionen durch IB 2 geprüft. Zu den eingereichten Planunterlagen sind im Detail folgende Anmerkungen zu machen:

Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV für den Neubau der B 4/75 und der Verlegung des Gleises 8 der Bahnfolgemaßnahmen:

Die Beurteilungspegel wurden methodisch richtig nach der 16. BImSchV, jeweils getrennt für die Neubaustrecke der Straße und der Verlegung des Gleises 8 der Bahnfolgemaßnahmen gerechnet. Eine entsprechend der Straße und der Gesamtlärmsituation tabellarische Darstellung der Grenzwertüberschreitungen in Pegelklassen für die Verlegung des Gleises 8 wäre wünschenswert.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Auf eine tabellarische Darstellung der Grenzwertüberschreitungen in Pegelklassen entsprechend der Straße und der Gesamtlärmsituation wurde für die Verlegung des Gleises 8 verzichtet, da hier als erstes die Prüfung der "Wesentlichen Änderung" durchzuführen war und im zweiten Schritt ausschließlich für die Objekte, für die eine "Wesentliche Änderung" ermittelt wurde, ein Vergleich mit den Grenzwerten der 16. Bundes-Immissionsschutz Verordnung erfolgt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde nimmt auf die Erwiderung der Vorhabensträger Bezug.

Es ist anzumerken, dass die als Hafenquerspange (HQS) bezeichnete A 252 zwar baulich an der Anschlussstelle AS Wilhelmsburg Süd berücksichtigt wird, aber nicht in den Berechnungen. Es wird davon ausgegangen, dass dies in dem dafür erforderlichen Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung finden wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Anbindung der Hafenquerspange (A26) an die AS Wilhelmsburg Süd wird in den Unterlagen lediglich inhaltlich dargestellt. Eine schalltechnische Berücksichtigung erfolgt in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren zur Hafenquerspange. Bei der Verkehrsbelastung der verlegten B 4/75 wurde -auf der sicheren Seite liegend- der ungünstigere Prognosefall mit fertig gestellter A26 berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.10.1.1.1, S. 90 dieses Beschlusses.

Gesamtlärmbetrachtung

Um eine kritische Gesamtlärmbelastung beurteilen zu können, wurde eine Gesamtlärmbetrachtung durchgeführt. Dabei wurde sich auch an den gemäß dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II (NVLP II) vom 29.08.2009 um 3 dB(A) zu senkenden Immissionsgrenzwerten für die Lärmsanierung orientiert. Dies ist zu begrüßen.

Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 12.1)

Der Einfluss von Schallimmissionen sowie Lichtimmissionen hinsichtlich Anlage und Betrieb wird in der Umweltverträglichkeitsstudie hinreichend behandelt. Baubedingt wird lediglich auf die Wirkung und potentielle Auswirkung hingewiesen.

Baulärm

Über den Baulärm in Ausführung und Konsequenzen für den Neubau der B 4/75 und den Bahnfolgemaßnahmen fehlen jegliche Unterlagen, so sollten folgende Auflagen und Bedingungen im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt werden:

Lärmschutz

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

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

Im Rahmen einer schalltechnischen Prognose sind die zu erwartenden Geräuschimmissionen zu ermitteln.

Sollten die Untersuchungen ergeben, dass die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3 der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - " v. 19.08.1970 (AVV Baulärm) nicht eingehalten werden können, ist ein Lärmminderungskonzept mit dem Ziel zu erarbeiten, die Geräuschimmissionen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Begründung:

Baustellen bzw. die dort betriebenen Maschinen und Geräte unterliegen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Gemäß § 22 BImSchG sind diese so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Nach dem Stand der Lärmminderungstechnik unvermeidbare Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Das bedeutet, dass im letztgenannten Fall ggf. auch Maßnahmen zu ergreifen sind, die über den Stand der Lärmminderungstechnik hinausgehen (vgl. Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 22 BImSchG). Als Verwaltungsvorschrift ist die AVV Baulärm für die zuständigen Behörden maßgebend. Sie stellt eine Konkretisierung der Pflichten aus § 22 BImSchG dar. Unter Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm sind Im-missionsrichtwerte genannt, die die Grenze zur schädlichen Umwelteinwirkung durch Geräusche markieren.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Während der Bauzeit sind die Regularien der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - AVV Baulärm zu berücksichtigen. Baustellen gelten nach § 3 Abs. 5 des Bundes- Immissionsschutzgesetzes BImSchG als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nach BImSchG wird vom Betreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Gemäß AVV Baulärm werden folgende Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung festgesetzt:

für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht

tagsüber 55 dB(A),
nachts 40 dB(A),

und für Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind

tagsüber 50 dB(A),
nachts 35 dB(A).

Sollten sich bauzeitlich erhebliche Überschreitungen der genannten Richtwerte ergeben, sind gegebenenfalls technische oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vorzusehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde hat zum Thema Baulärm Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.2, S. 29 dieses Beschlusses festgelegt. Insoweit wird auch auf die Ausführungen unter Ziffer 4.8.1, S. 61 und Ziffer 4.11.1, S. 108 dieses Beschlusses verwiesen.

2. Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen während o.g. Baumaßnahmen hat unter Beachtung der wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften (§§ 5 und 36 WHG) zu erfolgen, damit schädliche Verunreinigungen der Gewässer oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften vermieden werden.

Insbesondere

- ist die Versorgung von Baumaschinen und -fahrzeugen mit Betriebsstoffen auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen (z.B. bituminöse Schwarzdecke, Betongroßflächenplatten (transportabel) mit geeignetem Fugenguss vorzunehmen,

- ist bei der Versorgung von Baumaschinen und -fahrzeugen mit Betriebsstoffen ein Sicherheitsabstand zu Gewässern, offenen Baugruben und zu von Grundwasserabsenkungen erfassten Bereichen von mindestens 20 m einzuhalten,
- müssen Behälter, in denen Betriebsstoffe gelagert werden, doppelwandig sein oder als einwandige Behälter in Auffangwannen aufgestellt werden; die Behälter müssen außerdem den beförderungsrechtlichen Anforderungen genügen,
- sind Geräte und Hilfsmittel (Ölbinder, Besen Schaufeln, Behältnisse) zur Aufnahme ausgelaufener Betriebsmittel vorzuhalten,
- müssen ausgelaufene Betriebsmittel unverzüglich aufgenommen werden und entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen entsorgt werden,
- ist das mit dem Umgang mit wassergefährdenden Stoffen befasste Personal in die Sorgfaltspflichten einzuweisen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Baustellen gelten nach § 3 Abs. 5 des Bundes- Immissionsschutzgesetzes BImSchG als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nach BImSchG wird vom Betreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde hat eine Nebenbestimmung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen unter 2.4, S. 32 aufgenommen.

3. Hinweis

Für die Einleitungen in die im Kapitel 13 (Ordner 10) genannten Gewässer ist das Bezirksamt Harburg zuständig.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird beachtet.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Zuständig ist inzwischen das Bezirksamt Hamburg-Mitte

4.14.2.29 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt NR

Zunächst einmal ist positiv die äußerst gründliche und sorgfältige Ausarbeitung der Unterlagen zum LBP und zum Artenschutz hervorzuheben, in denen die Bestandserfassung, die vom Vorhaben betroffenen Zusammenhänge des Naturhaushalts und die entstehenden Kompensationserfordernisse und -möglichkeiten detailliert und nachvollziehbar dargestellt werden. Insgesamt wird der vorliegende Naturschutzteil der Gesamtplanung daher sehr begrüßt. Dennoch sind einige Anmerkungen, Nachfragen und Forderungen zu einzelnen Punkten der Unterlagen erforderlich:

Zum LBP:

Seite 46:

Manche betroffenen Flächen werden im Maßstab Tier- und Pflanzenwelt des Staatsrätemodells (SRM) mit 10 Punkten/m² bewertet. Diesen Wert sieht das Modell als Standard nicht vor. Aus der Erläuterung im LBP geht hervor, dass dieser Wert aus den Unterlagen zum zugehörigen B-Plan übernommen wurde, um einen sinnvollen Zusammenhang zu wahren. Dies ist formal nachvollziehbar, aber dennoch sollte auch im LBP noch einmal fachlich begründet werden, weshalb weder 8 noch 12 Punkte der nächsthöheren Wertstufe des SRM in diesem Fall angemessen wären und daher der ungewöhnliche 10-Punkte-Wert angesetzt worden ist.

Gleiches gilt für die Bodenbewertung, vgl. Seite 49.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Bewertung der Biotopflächen im Südosten des Wilhelmsburger Parks mit jeweils 10 Wertpunkten für die Tier- und Pflanzenwelt und den Boden wurde, wie im LBP dargestellt aus dem Bebauungsplan Wilhelmsburg 92 übernommen. Im Rahmen des Bebauungsplanes sind die Flächen als Ausgleichsflächen für Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen und wurden aufgrund ihrer Funktion als Ausgleichsfläche mit einem Mittelwert aus den Wertstufen 12 und 8 des Staatsrätemodells bewertet. Es handelt sich um nicht genutzte Flächen mit wasserführenden Gräben (feuchte Hochstauden- und Röhrichtflächen, tw. verbuschend) die für ehemals verbreitete Arten der Elbeaue noch eine Bedeutung haben (z.B. Feldschwirl, Sumpfrohrsänger, Kuckuck, Amphibien). Die Biotopstrukturen sind gesetzlich geschützt. Entsprechende Flächen sind im Regelfall bezüglich des Wertes für Tiere und Pflanzen nach dem Staatsrätemodell mit der Wertstufe 8 zu bewerten. Im Rahmen der umfassenden Veränderungen, die zur Zeit in Wilhelmsburg stattfinden, sind diese Biotope wichtig für den Erhalt der biologischen Vielfalt. Als dauerhaft zu erhaltende und Ausgleichsfläche mit einem Pflege- und Entwicklungskonzept entsprechend den naturschutzfachlichen Zielsetzungen für Wilhelmsburg steigt der ökologische Wert der Fläche. Dies wird durch die beiden zusätzlichen Wertpunkte ausgedrückt. Eine stärkere Aufwertung, also eine Zuordnung zu der regulären Wertstufe 12, ist wegen der bestehenden Vorbelastungen jedoch nicht angemessen. Ebenso verhält es sich bei der Bodenbewertung. Bezüglich der Bodenbewertung sind die Vorbelastungen dafür verantwortlich, dass nicht die Wertstufe 12 (unverdichtete, natürlich gewachsene Böden ohne oder mit nur gering verändernder Nutzung) sondern ebenfalls nur 10 Wertpunkte zugeordnet werden. Der LBP wird um diese Begründung ergänzt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Einer weiteren Ergänzung des LBP bedurfte es diesbezüglich nicht. Die Vorhabensträger haben in ihrer Erwiderung nachvollziehbar dargestellt, warum die Flächen fachlich der besonderen Wertstufe von 10 Punkten nach SRM zugeordnet werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist zwar anzumerken, dass die betroffenen Flächen nicht, wie die Vorhabensträger in ihrer Erwiderung darstellen, dem Schutz nach § 30 BNatSchG unterliegen, da die Grenze des gesetzlich geschützten Biotops nördlich dieser Flächen liegt (vgl. Karte 2.3 A zur Unterlage 12.2), es sich aber dennoch um sehr hochwertige Biotopstrukturen handelt, die eine entsprechende Bewertung rechtfertigen.

Seite 53:

Die Nicht-Betroffenheit der in der Nähe liegenden Natura2000-Gebiete sollte näher begründet werden, da dieser Aspekt hier doch sehr knapp gehalten worden ist. Der LBP sollte etwas ausführlicher die Erhaltungsziele der Gebiete darstellen und erläutern, weshalb aus gutachterlicher Sicht die möglichen Wirkfaktoren des Bauvorhabens nicht zu Beeinträchtigungen führen können.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Nicht-Betroffenheit der in der Nähe liegenden FFH-Gebiete und deren Erhaltungsziele wird im LBP entsprechend den Hinweisen ebenfalls ausführlicher dargestellt. Erhaltungsziele der FFH-Gebiete "Komplex NSG Heuckenlock und NSG Schweenssand" (DE 2526-302) und "Hamburger Unterelbe" (DE 2526-305) sind Gewässer-, Ufer- und Auenlebensräume (Lebensraumtypen 3270, 6431 und 91E0 des Anhangs I der FFH-RL) sowie Fisch- und Neunaugenarten des Anhangs II der FFH-RL (Finte, Rapfen, Steinbeißer, Nordseeschnäpel, Flussneunauge, Meerneunauge) und eine Pflanzenart des Anhangs II (Schierlings-Wasserfenchel). Vorhabensbedingte Wirkungen auf diese Lebensräume und Arten sind aufgrund der Entfernung von mehr als 1 km zu den Schutzgebieten ausgeschlossen. Zudem werden Vorhaben und Schutzgebiete durch verschiedene Bebauungen und Nutzungen (Bahnstrecke, Wohnbebauung, Friedhof, Deich) voneinander getrennt. Relevante vorhabensbedingte Wirkungen (etwa Licht-, Lärm- oder Stickstoffimmissionen) bis in die FFH-Gebiete sind ausgeschlossen. Die Elbe bleibt auch außerhalb der Schutzausweisungen von dem Vorhaben unberührt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben in ihrer Erwiderung ergänzend die Schutzziele der beiden FFH-Gebiete explizit benannt und nochmals dargestellt, dass vorhabensbedingte Auswirkungen ausgeschlossen sind; eine entsprechende Ergänzung haben sie unter der Ziffer 4.3.2.1 im Rahmen der Planänderung zudem in den LBP aufgenommen. Neben den Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit des Vorhabens im Rahmen des LBP werden die Belange des Natura 2000-Verbundes auch in der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 12.1) berücksichtigt. Dort wird dargestellt, dass zwischen den vom Vorhaben betroffenen Gebieten und den beiden nächstgelegenen Schutzgebieten weder räumliche noch funktional ausgeprägte, für die Schutzziele und Zwecke der FFH-Gebiete relevante Wirkungszusammenhänge bestehen (vgl. insbes. UVS, Kapitel 4.3

und 5.3). Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an.

Seite 56:

Die zugehörigen Vorhaben für die betroffenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus anderen Verfahren sollten kurz genannt werden. Ebenso die jeweils betroffenen Flächengrößen. Da die Maßnahmen in einem Kataster erfasst werden, müssen die dortigen Angaben bei Flächenänderungen ebenfalls angepasst werden. Diese Aufgabe würde durch ein Benennen der von diesem Vorhaben betroffenen Verfahren und Flächengrößen deutlich erleichtert.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für die Anpassung des Kompensationsflächenkatasters werden im LBP zu den betroffenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die zugehörigen Vorhaben ergänzt. Hierzu hat bereits eine Abstimmung bei der BSU stattgefunden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die von den Vorhabensträgern in der Erwiderung angekündigten Ergänzungen wurden im Rahmen der Planänderung in die Tabelle 20 der Unterlage 12.2 (LBP) aufgenommen. Einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es diesbezüglich daher nicht.

Seite 61:

Die Bauzeitenbeschränkungen werden begrüßt. Sie sind jedoch durch einen LBP nicht zu "empfehlen", sondern verbindlich festzulegen. Unvermeidbare Abweichungen sind dann, wie angegeben, mit der BSU abzustimmen. Der LBP sollte darauf hinweisen, dass abgestimmte Abweichungen zu zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen führen können, da auf diese Weise zusätzliche Beeinträchtigungen entstehen würden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Bauzeitbeschränkungen werden, soweit dies fachlich aus zwingenden Gründen erforderlich ist (z.B. zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände) im LBP verbindlich festgelegt (Maßnahme 1.1V und DB 1.1V). Auf die erforderliche Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden im Falle von unvermeidbaren Abweichungen wird im LBP hingewiesen (s. S. 61 und Maßnahmenblätter). Der Hinweis, dass Abweichungen ggf. zu einem zusätzlichen Maßnahmenbedarf führen können, wird aufgenommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger sehen im Rahmen der Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V und DB 1.1 V die Einhaltung der artenschutzrechtlichen Schutzzeiten gemäß § 39 BNatSchG vor. Das Roden und Zurückschneiden von Gehölzen sowie die Baufeldfreimachung sind demnach nicht in der Zeit vom 01. März bis zum 30. September vorgesehen. Eine ebenfalls von den Vorhabensträgern eventuell vorgesehene Abweichung von der Einhaltung der Schutzzeiten in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde unter Beachtung der Vorgaben des § 39 Abs. 5 BNatSchG lässt die Planfeststellungsbehörde nicht zu. Die Einhaltung der Schutzzeiten wurde als Vermeidungsmaßnahme in den Landschaftspflegerischen Begleitplan mit aufgenommen und ist somit Bestandteil des vorgelegten Eingriffskonzeptes. Die Zulässigkeit des Eingriffs im Sinne des § 15 BNatSchG ist damit unter anderem mit der zwingenden Einhaltung der Schutzzeiten ver-

knüpft. Die Planfeststellungsbehörde behält sich jedoch vor, im Einzelfall und im Benehmen mit BSU/NR Abweichungen von der strikten Einhaltung der Schutzzeiten zuzustimmen, sofern die Wirksamkeit der Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V und DB 1.1 V hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.14, S. 35 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Seite 62:

Ein Verzicht auf eine Beleuchtung unter der neuen Brücke über den Ernst-August-Kanal sollte verbindlich festgelegt und nicht nur als Empfehlung genannt werden. Entsprechend sollte auch in Maßnahmenblatt 1.8 V formuliert werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise zur Beleuchtung unter der Brücke Ernst-August Kanal (betrifft u.a. die Straße Vogelhüttendeich) werden zur Kenntnis genommen. Eine entsprechende Formulierung wird in das Maßnahmenblatt übernommen

Im Planänderungsverfahren hat BSU/NR weiterhin ausgeführt:

Die Unterlagen zur Planänderung im o.g. Planfeststellungsverfahren entsprechen hinsichtlich der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege weitestgehend den Ergebnissen des Erörterungstermins und der nachfolgenden Abstimmungen mit dem Vorhabensträger. Aus Sicht der Abteilung Naturschutz bestehen daher fast keine Einwände.

Lediglich zu zwei Punkten wird um eine Ergänzung der vorgelegten Planänderungen gebeten (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Nur einer der Punkte betrifft die Beleuchtung der neuen Brücke am Ernst-August-Kanal, der andere Punkt betrifft die fehlende Auflistung vom Eingriff betroffener Einzelbäume – siehe hierzu unten):

In den Erläuterungen zur Planänderung (Abschnitt 4 des entsprechenden Textes) sowie im geänderten Erläuterungsbericht für das Gesamtvorhaben (Unterlage 1, Pkt. 4.7.15.7, Seite 65) wird dargestellt, dass im Zusammenhang mit der Bauwerksgestaltung am Ernst-August-Kanal aus Gründen des Fledermausschutzes auf eine Beleuchtung unter der neuen Brücke verzichtet wird. Lediglich für den Fall, dass aus Sicherheitsgründen auf eine Beleuchtung doch nicht ganz verzichtet werden kann, ist demnach vorgesehen, dass ein spezielles Beleuchtungskonzept erarbeitet wird, das artenschutzrechtliche Konflikte vermeidet. Dies entspricht der bisherigen Abstimmung.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird unter Pkt 3.2 auf Seite 63 jedoch gleich ein angepasstes Beleuchtungskonzept vorgesehen und nicht erwähnt, dass generell auf eine Beleuchtung verzichtet werden soll und nur im speziellen Fall von wichtigen Sicherheitsgründen eine Abweichung vom Beleuchtungsverzicht möglich ist. Der Landschaftspflegerische Begleitplan ist an dieser Stelle daher an die Darstellung im Erläuterungsbericht anzupassen.

Gleiches gilt für das zugehörige Maßnahmenblatt 1.8 V.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Wegen der innerstädtischen Lage der Brücke am Ernst-August-Kanal und der Bedeutung der Wegeverbindung innerhalb des öffentlichen Rad-und Fußwegenetzes soll auf eine Beleuchtung unter der Brücke nicht verzichtet werden. Mit einer Beleuchtung des Rad- und Fußweges wird dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen.

Mit dieser Vorgabe wurde die Planänderung im LBP mit Vorgaben zu einer artenschutzverträglichen Beleuchtung vorgenommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planunterlagen enthalten widersprüchliche Angaben zur Beleuchtung unter der Ernst-August-Brücke. Auf Nachfrage haben die Vorhabensträger jedoch erklärt, die Aussage im Landschaftspflegerischen Begleitplan solle gelten. Wegen der innerstädtischen Lage der Brücke am Ernst-August-Kanal und der Bedeutung der Wegeverbindung innerhalb des öffentlichen Rad- und Fußwegenetzes solle auf eine Beleuchtung unter der neuen Brücke nicht verzichtet werden. Mit einer Beleuchtung des Rad- und Fußweges werde dem Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen. Für die Unterführung werde ein Beleuchtungskonzept vorgesehen, bei dem Lichteinwirkungen und Blendwirkungen im Bereich der Wasserflächen weitestgehend vermieden werden und keine artenschutzrechtliche Konflikte bestehen.

Die Planfeststellungsbehörde stellt den Plan auch mit diesem Inhalt fest. Aufgrund der Tatsache, dass das Beleuchtungskonzept einerseits darauf ausgerichtet ist, Störungen der Fledermäuse zu vermeiden und andererseits die benachbarten Eisenbahnbrücken ebenfalls Beleuchtungseinrichtungen aufweisen, bestehen auch aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.

Generell ist es erforderlich, die Umsetzung der vielfältigen Maßnahmen und Vorkehrungen zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen durch eine naturschutzfachliche Baubegleitung sicherzustellen, die während der gesamten Bauzeit zur Verfügung steht. An mehrerer Stellen des LBP wird die Notwendigkeit einer solchen Baubegleitung, die erforderliche Schutzmaßnahmen für Gehölze, Vegetationsbestände und möglicherweise betroffene Tierarten vor Ort erkennen und festlegen kann, angesprochen (siehe z.B. Seite 118). Als Bestandteil der Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen sollte der LBP ein entsprechendes nachvollziehbares Konzept zur naturschutzfachlichen Baubegleitung enthalten, damit dies mit der Planfeststellung verbindlich wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Umweltbaubegleitung (UBB) durch den Vorhabensträger wird vorgesehen. Bei den LBP-Maßnahmen ist bereits benannt, wann im Einzelnen die Mitwirkung sach- und fachkundiger Experten erforderlich ist. Durch eine Umweltbaubegleitung (UBB) wird insgesamt sichergestellt, dass die Maßnahmen gemäß LBP beginnend mit der planerischen Vorbereitung der Ausführung bis hin zur Pflege und Entwicklung umgesetzt werden. Für die Verbindlichkeit im Rahmen der Planfeststellung wird die UBB als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme in die Maßnahmenkartei aufgenommen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die von den Vorhabensträgern in der Erwiderung angekündigte Umweltbaubegleitung wurden im Rahmen der Planänderung als Vermeidungsmaßnahme 1.9 V in den Landschaftspflegerischen Begleitplan mit aufgenommen. Einer gesonderten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es diesbezüglich daher nicht.

Seite 73:

Hier wird ein Verlust von 298 Einzelbäumen angegeben, die nicht in der Darstellung und Bilanzierung der betroffenen Biotopflächen enthalten sind. Dieser Aspekt sollte genauer und ausführlicher aufbereitet werden: Wie ist die räumliche Verteilung dieser betroffenen Bäume? Welche Arten und Qualitäten/Größen sind betroffen?

Auch der Ausgleich für diese Bäume bleibt im Maßnahmenteil des LBP unklar. Zwar ist im Bereich des Rückbaus der bisherigen Wilhelmsburger Reichsstraße die Pflanzung von Einzelbäumen vorgesehen, aber ist dies der hierfür vorgesehene Ausgleich? Ist dies ausreichend? Welches Zahlenverhältnis zwischen gefällten und neu zu pflanzenden Bäumen ist vorgesehen? Dies kann je nach Qualität der beseitigten Bäume variieren, aber generell sind als Ersatz mehr Bäume zu pflanzen als beseitigt werden sollen.

Die betrifft auch die 21 Einzelbäume aus den Bahnfolgemaßnahmen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hamburger Baumschutzverordnung entfaltet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine eigenständige Wirkung im Hinblick auf die Zulassung von Gehölzfällungen und der dafür erforderlichen Kompensation. Maßgeblich für das Verfahren ist die vollständige Bewertung und Bilanzierung der betroffenen Gehölzstrukturen gemäß der Eingriffsregelung §§ 14 und 15 BNatSchG und des Hamburger Staatsrätemodells im Rahmen des LBP.

Die Hinweise zur Darstellung der Betroffenheit von Baum- und Gehölzbeständen werden jedoch aufgenommen. Die Darstellung wird ergänzt bezüglich der räumlichen Verteilung der betroffenen Bäume, die nicht im Rahmen der Flächenbilanz im LBP berücksichtigt sind. Für diese Bäume werden Angaben zu Baumarten und Stammdurchmessern ergänzt.

Bei der Aufstellung des Maßnahmenkonzeptes standen auch bezüglich der unvermeidbaren Gehölzverluste funktionale Aspekte im Vordergrund, wie z.B. Lebensraumfunktionen für einzelne Tierarten oder Tierartengruppen, Biotopverbundfunktionen, Leitlinienfunktionen, Eingrünungsfunktionen, Gestaltungsaspekte. Daher wurde auf eine quantitative Gegenüberstellung bezüglich des Verlustes und der Neupflanzung von Gehölzen und insbesondere Bäumen bislang verzichtet.
Das LBP- Maßnahmenkonzept wird in Bezug auf eine funktionale Kompensation der Baumverluste und die Möglichkeit zusätzlicher Neupflanzungen jedoch noch einmal überprüft.

Die Darstellung der Gehölzverluste erfolgt auf der Grundlage der Vermessung, der flächendeckenden Biotoptypenkartierung und zusätzlicher Geländebegehungen. Vorrangig erfolgt die Bilanz wie im LBP dargestellt methodisch nach dem Staatsrätemodell anhand der Flächenverluste. Als Einzelgehölze werden alle durch die Vermessung erhobenen Gehölze außerhalb der flächigen Gehölzbiotope berücksichtigt, z.B. im Straßenraum und in Kleingartenanlagen. Die Gehölze wurden 2011 noch einmal vor Ort aufgesucht um den Bestand zu prüfen und die Gehölzart festzustellen. Die Angaben zu Stamm- und Kronendurchmesser stammen aus der Vermessung. Einige nach Baumschutzverordnung geschützte Bäume wurden zusätzlich zur Vermessung neu aufgenommen (z.B. einige Bäume östlich der Bahn und einige Bäume in der Kleingartenanlage nördlich des Ernst-August-Kanals). Bei der Bilanz der Einzelgehöl-

ze wurden nicht berücksichtigt:

- *Bäume innerhalb der bereits flächig bilanzierten Gehölzbestände,*
- *Bäume, die bereits nicht mehr vorhanden sind (z.B. aufgrund von Bautätigkeiten der igs und des BSU-Neubaus),*
- *Bäume, für die Baumschutzmaßnahmen im LBP vorgesehen sind,*
- *Bäume außerhalb von Baukörper, Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen*

Es ist eine kartenmäßige Darstellung im Maßstab 1:1.000 vorgesehen. Es empfiehlt sich eine eigene Themenkarte, da die 1.000er Maßnahmenpläne sonst überfrachtet werden.

Insgesamt sind so für die Straßenverlegung rd. 8 ha flächige Gehölzbiotope und zusätzlich 427 Einzelbäume als Verlust zu bilanzieren. Bei den Einzelbäumen beträgt der durchschnittliche Stammdurchmesser 0,34 m und der durchschnittliche Kronendurchmesser 7,62 m. Für die Bahnfolgemaßnahmen beläuft sich der Eingriff auf rd. 2,6 ha flächige Gehölzbiotope und 77 Einzelbäume. Bei diesen Bäumen beträgt der durchschnittliche Stammdurchmesser 0,28 m und der durchschnittliche Kronendurchmesser 5,73 m. Eine Bilanzierungstabelle mit einer detaillierteren Aufschlüsselung der Baumverluste kann vorgelegt werden.
Besondere Landschaftsbildfunktionen haben lediglich einige Gehölzbestände im Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd, an der Rotenhäuser Straße und am Ernst-August-Kanal. Den Bäumen sind überwiegend keine besonderen Lebensraumfunktionen zuzuweisen, was u.a. auch an den erheblichen Vorbelastungen und des überwiegend geringen Alters liegt. Außergewöhnliche lokalklimatische oder lufthygienische Funktionen haben die einzelnen Bäume zudem aufgrund der klimatisch und lufthygienisch günstigen Lage Hamburgs und der insgesamt vorhandenen Freiraumkulisse in Wilhelmsburg nicht. Um die vorhandenen Funktionen adäquat auszugleichen, ist aus gutachterlicher Sicht eine Wiederherstellung neuer Grünstrukturen in etwa gleicher Größenordnung im räumlichen Zusammenhang ausreichend.
Mit den derzeitigen Maßnahmen sind rd. 8,22 ha flächige Gehölzpflanzungen geplant. Bislang waren zudem 256 Solitärbäume als Neupflanzung vorgesehen. Zum funktionalen Ausgleich der Baumverluste wurden die Möglichkeiten zusätzlicher Baumpflanzungen im Bereich der vorhandenen Maßnahmenflächen geprüft. Im Ergebnis erhöht sich die Anzahl der Neupflanzungen auf nun 671 Stück. Ein Teil der Baum-Neupflanzungen befindet sich teilweise innerhalb flächiger Pflanzungen. Durch die Pflanzung von Solitärbäumen werden insbesondere die Eingrünungsfunktionen (aber auch z.B. Lebensraumfunktionen oder lokalklimatische Funktionen) in diesen Bereichen schneller erfüllt.
Ein noch weiter gehender Ausgleich bzw. Ersatz der Gehölzverluste ist aus gutachterlicher Sicht im Gesamtzusammenhang der Maßnahmenplanung im Planungsraum nicht erforderlich. Durch die geplanten Maßnahmen verbleiben insbesondere auch bezüglich der Funktionen der betroffenen Gehölze vor dem Hintergrund von § 15 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen. Durch die Platzierung der Neupflanzungen und das Gesamt-Eingrünungskonzept der Baumaßnahme werden visuelle Wirkungen auf das Landschafts- bzw. Stadtbild ausgeglichen. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wieder hergestellt bzw. neugestaltet. Auch bezüglich sonstiger Funktionen (Lebensraumfunktionen, lokalklimatische Funktionen) ver-

bleiben keine erheblichen Funktionsverluste bzw. Beeinträchtigungen. Es wird an dieser Stelle noch einmal auf die umfangreichen Rückbaumaßnahmen der alten Straße verwiesen. Bereits die außergewöhnlich umfangreichen Entsiegelungsmaßnahmen werden sich sehr positiv auf lokalklimatische Funktionen (z.B. Verdunstungswirkungen, Filterwirkungen der wiederbegrünten Flächen) auswirken. Alle wesentlichen, mit den betroffenen Gehölzen in Verbindung zu bringenden Funktionen in Wilhelmsburg werden durch das Gesamt-Maßnahmenkonzept berücksichtigt. Es verbleiben nach § 15 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die von den Vorhabensträgern in der Erwiderung angekündigten Ergänzungen sind im Rahmen der Planänderung in den Landschaftspflegerischen Begleitplan mit aufgenommen worden. In Kapitel 4.3.2.3 werden zunächst der Kompensationsbedarf und in Kapitel 6.1.6 sodann die vorgesehenen Maßnahmen zur Kompensation von Baumverlusten umfassend dargelegt. Die einzelnen Verluste sowie die Neupflanzungen werden in Tabelle 43 den verschiedenen Baumaßnahmen einerseits sowie den Kompensationsmaßnahmen andererseits zugeordnet. Zusätzlich können die Verluste den ergänzenden Karten 2.5.1 – 2.5.5 zur Unterlage 12.2 entnommen werden. Insgesamt ist nunmehr eine Gesamtanzahl von Baum-Neuanpflanzungen von 728 Stück geplant, so dass im Rahmen des Vorhabens mehr Einzelbäume neu gepflanzt werden als von den Maßnahmen betroffen sind. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden der Verlust und eine ausreichende Kompensation von Einzelbäumen damit umfassend und nachvollziehbar in den Unterlagen dargestellt.

Im Planänderungsverfahren hat BSU/NR weiterhin ausgeführt:

Unter Pkt. 4.3.2.3. des Landschaftspflegerischen Begleitplans (S. 78) wird am Ende des ersten Absatzes auf eine tabellarische Übersicht zur Statistik der betroffenen Einzelbäume hingewiesen. Die entsprechende Tabelle fehlt jedoch und ist hier zur besseren Nachvollziehbarkeit der Betroffenheit von Einzelbäumen zu ergänzen.

Es wird eine Tabelle mit einer statistischen Übersicht über die betroffenen Bäume ergänzt und Anlage dem LBP als beigefügt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit Blick auf die Stellungnahme von BSU/NR bezüglich der Planänderung bedurfte es nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht der Aufnahme der von den Vorhabensträgern in der Erwiderung angekündigten ergänzenden Tabelle in den LBP. Die Darstellungen der Vorhabensträger im LBP zur Betroffenheit von Einzelbäumen einschließlich der verbal-argumentativen Herleitungen zu Bestand und Konflikten sowie die im Rahmen des Planänderungsverfahrens ergänzten Pläne „Konflikte Gehölzbiotope" sind ausreichend, um die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen einschätzen und Art und Umfang funktional geeigneter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ermitteln zu können. Die Tatsache, dass die Tabelle mit einer statistischen Übersicht über die betroffenen Bäume entgegen der Zusage der Vorhabensträger nicht Bestandteil der Planänderungsunterlagen geworden ist, ändert nichts an der Beurteilung des Baumschutzes. Dafür spricht schon, dass die Tabelle der Planfeststellungsbe-

hörde, dem Bezirksamt Hamburg-Mitte und der BSU/NR bekannt ist und das Einfügen der Tabelle in die Planunterlagen nicht zu einer anderen naturschutzrechtlichen Einschätzung in Bezug auf die Bäume führen würde.

Seiten 73, 78, 79:

Problematisch ist die auf diesen Seiten genannte Differenzierung zwischen erheblichen und unerheblichen Beeinträchtigungen innerhalb des Gesamtvorhabens. Mögliche erhebliche Beeinträchtigungen von Naturhaushalt oder Landschaftsbild sind Voraussetzungen für die Anwendung der Eingriffsregelung für ein Gesamtvorhaben. Unzulässig ist es jedoch, das Schutzgut Naturhaushalt gedanklich in viele Einzelfaktoren zu unterteilen und dann wiederum nach Erheblichkeit und Unerheblichkeit zu differenzieren. Auf diese Weise wäre es möglich, dass viele einzelne Beeinträchtigungen, die in ihrer Summe den Naturhaushalt erheblich beeinträchtigen, als unerheblich und damit nicht auszugleichen eingestuft würden. Dies wäre aber nicht akzeptabel. Der LBP sollte daher, falls zutreffend, klarstellend erläutern, dass die in Tabelle 15 genannten "erheblichen Beeinträchtigungen" von Teilfunktionen nicht in dem Sinne zu verstehen sind, dass noch viele "unerhebliche" Beeinträchtigungen übrig bleiben, die in ihrer Summe durchaus gravierend sein könnten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Bedenken bezüglich der Differenzierung in erhebliche und unerhebliche Beeinträchtigungen und der Differenzierung in einzelne Funktionen in Tab. 15 sind unseres Erachtens nicht gerechtfertigt. Diese Vorgehensweise entspricht den aktuellsten methodischen Standards, wie sie in den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP, Ausgabe 2009) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dargestellt sind. Die Differenzierung ermöglicht eine möglichst funktionsbezogene Ermittlung von Konflikten und eine möglichst funktionsbezogen Ableitung erforderlicher Maßnahmen. Die Darstellung erheblicher Beeinträchtigungen in Tabelle 15 des LBP ist ausdrücklich nicht so zu verstehen, dass bei einzelnen Funktionen unerhebliche Beeinträchtigungen bestehen, die in der Gesamtbetrachtung in der Summe doch wieder erheblich sein könnten. Alle zu erwartenden, erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und der Landschaft sind im LBP berücksichtigt worden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verfangen die Bedenken von BSU/NR hinsichtlich der Darstellung der erheblichen Beeinträchtigungen nicht. Die Differenzierung in erhebliche und unerhebliche Beeinträchtigungen ist nach der Systematik des BNatSchG nur im Rahmen des § 14 BNatSchG erforderlich. Nach dessen Absatz 1 liegt ein Eingriff im Sinne des BNatSchG nur vor, wenn Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Das ist bei dem Vorhaben wegen einer Vielzahl unterschiedlicher Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter ganz unstreitig der Fall und führt zu den in § 15 BNatSchG beschriebenen Verpflichtungen. Im Rahmen des § 15 BNatSchG findet sich aber keine Unterscheidung in erhebliche und unerhebliche Beeinträchtigungen mehr. Dementsprechend ist jede Beeinträchtigung, die Bestandteil

des Eingriffs ist, zu vermeiden, auszugleichen oder zu ersetzen. Die Frage, ob die einzelne Beeinträchtigung erheblich ist oder nicht, kann daher – wie sowohl die Vorhabensträger als auch BSU/NR zutreffend darstellen – nur für die Bestimmung der notwendigen Vermeidungs-, Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme hilfreich sein, rechtfertigt aber nicht der Verzicht auf solche Maßnahmen bei „unerheblichen" Beeinträchtigungen.

Seite 92:

In Tabelle 21 werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen aufgeführt. An anderer Stelle des LBP wird gesagt, dass die entsprechenden Ausgleichsflächen in der Bilanzierung der Kompensationsmaßnahmen enthalten sind (Seite 135). Dennoch ist es erforderlich, dass zur Nachvollziehbarkeit in einer Ergänzung dieser Tabelle (in einem hinteren Abschnitt des LBP) angegeben wird, wo und in welcher Größe die Ausgleichsflächen für die betroffenen geschützten Biotope zu finden sind.

Dies gilt auch für die von den Bahnfolgemaßnahmen betroffene geschützte Biotop-Fläche (272 m²).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Forderung zur ergänzenden Dokumentation des Ausgleichs von geschützten Biotopen wird nachgekommen. Der LBP wird um die entsprechenden Angaben ergänzt. Es erfolgt eine tabellarische Auflistung, wo und in welcher Größe die Ausgleichsflächen für die geschützten Biotope liegen. Diese wird der BSU/NR vorab zur Verfügung gestellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die von den Vorhabensträgern in der Erwiderung angekündigte ergänzende tabellarische Dokumentation der Kompensationsmaßnahmen für die gesetzlich geschützten Biotope wurden im Rahmen der Planänderung mit den Tabellen 38 und 41 in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen. Einer gesonderten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es diesbezüglich daher nicht.

Seite 94:

In der Darstellung, weshalb randliche Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben im vorliegenden Fall zu vernachlässigen sind, sind hier die letzten beiden Punkte problematisch: Denn die Verbesserungen aufgrund des Rückbaus der alten B 4/75 wirken sich zwar unbestritten positiv auf die Gesamtsituation im betroffenen Raum auf, sie können jedoch nicht dafür sorgen, dass keine randlichen Beeinträchtigungen neben der neuen Straße entstehen können.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Bedenken bezüglich des Umgangs mit randlichen Beeinträchtigungen werden in der Form nicht geteilt. Randliche Beeinträchtigungen im Umfeld der neuen Straße entstehen nur geringfügig und sind nicht erheblich. Die Hinweise aus den ersten beiden Punkten der Auflistung (keine Veränderung von Grundwasserständen, Lärmschutzwände vermeiden Ausbreitung von Lärm- und Schadstoffimmissionen) beziehen sich auf die gesamte Baustrecke und gelten somit auch für den Wilhelmsburger Park und den Bereich Ernst-August-Kanal. Die letzten beiden Punkte in der Aufzäh-

lung auf Seite 94 des LBP beziehen sich explizit auf die Bereiche Wilhelmsburger Park und Ernst-August-Kanal. In den beiden Bereichen kommt hinzu, dass die Biotopstrukturen und Habitatfunktionen durch den Rückbau der alten B 4/75 im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang eine erhebliche Entlastung erfahren. Durch die Verlagerung der Straße wird im kleinräumig-funktionalen Zusammenhang die Gesamtsituation für den Naturhaushalt damit verbessert. Im LBP wird dieser Sachverhalt noch einmal eingehender erläutert und begründet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Vorhabensträger haben die Ausführungen zu den betriebs- und anlagebedingten Abstrahlwirkungen des Straßenbauvorhabens in angrenzende Bereiche im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen der Planänderung ergänzend erläutert. Daraus wird deutlich, dass betriebs- und anlagebedingte Auswirkungen des Vorhabens bei den Planungen sehr wohl Berücksichtigung gefunden haben, und dass auch die betroffenen Bereiche des Wilhelmsburger Parks sowie der Bereich am Ernst-August-Kanal mitbetrachtet wurden. Dabei sind die Verschattungswirkungen, Auswirkungen von Lärm- und Schadstoffimmissionen (vgl. Unterlagen 11, 11A, 11B) sowie diejenigen auf Grundwasser- oder Wasserstände (vgl. Unterlagen 13 und 13.1) besonders hervorzuheben, da diesbezüglich zum Teil auch besondere Schutzvorkehrungen vorgesehen sind. Auch betriebs- und anlagenbedingte Störungen der Habitatfunktionen angrenzender Bereiche sind im Rahmen des Fachbeitrags zum Artenschutz (Unterlage 12.4) betrachtet worden. Dort werden die anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren unter Ziffer 5.1 zunächst allgemein mit in die Relevanzbetrachtung eingestellt und unter Ziffer 5.2 erfolgt dann die Betrachtung der Auswirkungen auf die Wander- und Flugrouten von Fledermäusen sowie unter Ziffer 5.3 die Betrachtung der Auswirkung auf (Teil-)Lebensräume der vorhandenen Brutvogelarten. Auch in die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Konflikte unter Ziffer 6 und in die Formblätter im Anhang wurde die Beeinträchtigung der angrenzenden Bereiche mit eingestellt. Eine qualitative Berücksichtigung der abstrahlenden Wirkungen des Straßenbauvorhabens auf angrenzende Bereiche hat demnach stattgefunden. Die in diesem Zusammenhang angesprochenen Entlastungswirkungen, die durch die Entsiegelung und Begrünung der alten B 4/75 entstehen, mögen die randlichen Beeinträchtigungen nicht verhindern können, sie stellen jedoch eine taugliche Kompensation dar.

Was nicht stattgefunden hat, ist die Berücksichtigung der abstrahlenden Wirkungen auf angrenzende Bereiche im Rahmen der quantitativen Analyse des Kompensationsbedarfes nach Staatsrätemodell. Dies war nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde jedoch auch nicht notwendig.

Das Staatsrätemodell sieht für die Versiegelung von Flächen – etwa durch eine neu gebaute Straße und ihr Baufeld – bestimmte zukünftige Wertpunkte vor. Der hier angesprochene Abschnitt (Ziffer 4.5.2) des LBP untersucht, ob auch über das Baufeld der Straße hinaus bestimmte Flächen wegen der abstrahlenden Wirkungen durch das Vorhaben pauschal mit einem bestimmten – niedrigen – Punktwert nach dem Staatsrätemodell belegt werden müssen. Die Vorhabensträger leugnen nicht, dass es abstrahlende Wirkungen gibt, erläutern aber, warum sie nicht zu einer pauschalen Abwertung der betroffenen Flächen führt

und belassen es bei der bereits beschriebenen verbal-fachlichen Beschreibung der Auswirkungen im Rahmen der qualitativen Analyse. Dieses Vorgehen entspricht den vom Naturschutzamt der Umweltbehörde unter dem 12.07.1999 herausgegebenen Hinweisen zur Handhabung des Staatsrätemodells in Bezug auf die Berücksichtigung von Auswirkungen eines Eingriffs auf benachbarte Flächen (vgl. dort Seite 3) und ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Einer weiteren Ergänzung der Unterlagen bedurfte es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher nicht.

Seiten 121 bis 124:

Für die Herrichtung der Flächen der zurückgebauten alten B 4/75 macht der LBP generelle Vorgaben. Diese Vorgaben sind sinnvoll und sie werden aus hiesiger Sicht unterstützt, aber sie müssen durch eine Ausführungsplanung ergänzt werden, die diese Vorgaben aufnimmt und flächenbezogen konkretisiert. Diese Ausführungsplanung muss mit der BSU/NR3 abgestimmt sein, da sie ein wichtiger Bestandteil der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist.

Unklar ist die Vorgabe, dass ein möglicher Fuß- und Radweg nur höchstens 2% der bisher versiegelten Fläche einnehmen darf. Bei 14 m bisheriger Straßenbreite scheint dies sehr knapp bemessen zu sein. Der Wert sollte daher näher begründet werden, damit die vorgesehenen Maßnahmen realistisch sind.

Erläutert werden sollte auch, wie die betroffene Flächengröße in den Tabellen ermittelt worden ist.

Generell ist davon auszugehen, dass der Rückbau einen aufwendigen Maschineneinsatz und Baustellenverkehr zur Beseitigung, Lagerung und Abfuhr des Straßenbaumaterials erfordert. In diesem Zusammenhang macht der LBP allerdings keine Aussagen zu Baustelleneinrichtungs- und Materiallagerflächen, Schutzvorkehrungen für angrenzende Flächen während des Baubetriebs, usw. Um zu vermeiden, dass im Zuge des Rückbaus baubedingte Beeinträchtigungen erfolgen, sollte sich der LBP in einem gesonderten Kapitel mit diesen Fragestellungen befassen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise zum Rückbau der alten B 4/75 werden zur Kenntnis genommen. Der Anteil von 2 % verbleibender Versiegelungsfläche wurde anhand des Rahmenplans 2014+ der igs-GmbH (Stand 30.11.2009) ermittelt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, das nur Ost-West-Wegeverbindungen berücksichtigt wurden. Ein evtl. geplanter Multi-Purpose-Way sowie andere Nord-Süd-Verbindungen blieben nach Abstimmung mit der igs-GmbH bei der Maßnahmenplanung ausdrücklich unberücksichtigt (Abstimmung bei der igs-GmbH am 10.12.2009 mit entsprechendem Ergebnisvermerk vom 11.12.2009). Anhand des Rahmenplans 2014+ wurden nur die sich ergebenden Ost-West-Verbindungen aufgenommen und flächenmäßig abgegrenzt. Mit einem Sicherheitsaufschlag ergeben diese einen Flächenanteil von 2 %. Dieser Wegeanteil gewährleistet auch bezüglich der Funktionen für Fuß- und Radfahrer ein Zusammenwachsen der bislang getrennten Parkteile. Nord-Süd-Wegeverbindungen bestehen schon mit den beiden vorhandenen Parallelwegen zur B 4/75, so dass sich keine zwingenden Gründe für einen reduzierten Rückbau der B 4/75 ergeben. Für die Realisierung eines Multi-Purpose-Way muss im Zusammenhang mit den beiden Pa-

rallelwegen eine separate Lösung gefunden werden, z.B. in Form einer Verlagerung von einem der Wege.

Wegen der laufenden, vielfältigen baulichen Entwicklungen in Wilhelmsburg ist die räumliche Festlegung von Schutzmaßnahmen für Biotopstrukturen im Rahmen des Rückbaus nicht zielführend. Seitens des Vorhabensträgers wird jedoch zugesagt, dass auch bei dem Rückbau ebenso wie bei dem Neubau die Möglichkeiten einer Vermeidung von Beeinträchtigungen intensiv geprüft und so weit wie möglich berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass alle für den Neubau vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen im Prinzip auch für den Rückbau gelten. So werden Baustellen- und Materiallagerflächen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt, angrenzende Biotopstrukturen werden soweit wie möglich erhalten und bei Bedarf werden zusätzliche Schutzmaßnahmen (Schutzzäune, Baumschutzmaßnahmen) während der Bauzeit vorgesehen. Art und Umfang dieser Maßnahmen müssen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt werden, sobald ein detailliertes Rückbaukonzept erarbeitet wird.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wie die Vorhabensträger in ihrer ergänzenden Erläuterung darlegen, bezieht sich die Angabe, dass von den Flächen der alten B 4/75 nur max. 2 % der Flächen zukünftig für befestigte Fuß- und Radwege zur Verfügung stehen, ausschließlich auf vorgesehene Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung. Da indes der Erhalt einer durchgehend befestigten Fläche als Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung auf der alten Trasse der B 4/75 nicht vorgesehen ist, werden hierfür auch keine zusätzlichen Fläche benötigt; insoweit sind die Ausführungen der Vorhabensträger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Sollten im Rahmen zukünftiger städtebaulicher Entwicklungen weitere Fuß- und Radwege vorgesehen werden oder vorhandene Radwege in die Bereiche verlegt werden, die im Rahmen des vorliegenden Vorhabens als Kompensationsflächen festgesetzt werden, so muss im Rahmen des dafür erforderlichen Zulassungsverfahrens ein erneuter Ausgleich oder Ersatz festgesetzt werden, der die bestehende Nutzung der Flächen als Kompensationsflächen berücksichtigt.

In Hinblick auf den Detaillierungsgrad der Planungen für die Entsiegelung der alten B 4/75 sieht die Planfeststellungsbehörde bezüglich der Ausgestaltung der geplanten Maßnahmen keine Notwendigkeit einer weiteren Ergänzung der vorliegenden Planunterlagen. Zwar stellt die Planzeichnung zur Entsiegelung (Unterlage 12.2, Karte 4.6 A) die von der Entsiegelung und der Herrichtung extensiver Grünanlagen betroffenen Flächen lediglich in ihren Umrissen dar und verzichtet auf eine konkrete Darstellung einzelner Maßnahmen, die für die Herstellung des naturschutzfachlichen Ausgleichs erforderlichen Maßnahmen sind jedoch im LBP als Maßnahmenkomplex 3 und auch in den Maßnahmenblättern beschrieben. Wie die Gestaltung im Einzelnen aussieht konnte daher der Ausführungsplanung überlassen werden.

Allerdings, und insoweit stimmt die Planfeststellungsbehörde nicht mit den Vorhabensträgern überein, kann auf eine Berücksichtigung angrenzender Biotopstrukturen nicht deshalb verzichtet oder deren Schutz nachlässig behandelt werden, weil diese sich gegebenenfalls aufgrund anderer Maßnahmen derzeit

im Wandel befinden. Soweit die Planunterlagen für die Entsiegelung der bisherigen Trasse keine gesonderten Baustelleneinrichtungs- oder Lagerflächen vorsehen, ermächtigt dieser Beschluss auch nicht zur Anlage solcher Flächen und auch nicht zu Eingriffen in Natur und Landschaft oder andere schutzwürdige öffentliche oder private Belange durch die Anlage solcher Flächen. Hierfür bedürfte es einer ergänzenden Zulassungsentscheidung. Die Planfeststellungsbehörde hat allerdings auch keine Anhaltspunkte dafür, dass die Planunterlagen insoweit unvollständig wären, weil es nicht ausgeschlossen erscheint, die für die Entsiegelung erforderlichen Nebenflächen auf den Flächen der bisherigen Trasse unterzubringen. Immerhin handelt es sich um ein 14 Meter breites, etwa vier Kilometer langes Band, das genügend Fläche für Baustelleneinrichtung und Lagerung bietet.

Seiten 129 bis 132:
Von Maßnahme 7.1 wird der auf Flurstück 4476 vorgesehene Grünland- und Blänken-Anteil abgelehnt. Dieses Grundstück wird vom derzeitigen Pächter dringend auch weiterhin als Winterweide benötigt. Kritisch ist auch die westliche Teilfläche von Maßnahme 7.3 zu sehen, da die Voraussetzungen für eine großflächige Grünlandentwicklung hier nicht günstig sind.

Stattdessen wird vorgeschlagen, im Austausch der Maßnahmen zusätzliche Maßnahmen im Wilhelmsburger Osten, östlich der Autobahn A 1, vorzusehen (Flurstücke 9202, 3654, 3647, 5274). BSU/NR3 hat der DEGES bereits entsprechende Unterlagen über diese Flächen zur Verfügung gestellt.

Maßnahmenblätter:

In den Maßnahmenblättern ist für die nach dem Straßenbau umzusetzenden Maßnahmen zu ergänzen, dass sie ohne zeitliche Verzögerung unmittelbar nach dem Straßenbau durchzuführen sind. Der Maßnahmenkomplex 7 sollte bereits während der Straßenbaumaßnahmen umgesetzt werden.

Für Maßnahme 2.1 G ist zur Lärmschutzwandbegrünung eine größere Anzahl von Pflanzen vorzusehen.

Für die Mittelstreifenbepflanzung (Maßnahme 2.2 G) werden insbesondere beerentragende Gehölze (z.B. Gold-Johannisbeere) vorgeschlagen, gleichzeitig soll aber gerade dort auf beerentragende Gehölze verzichtet werden, um Brutvogelarten nicht unnötig anzulocken. Dies muss geändert werden. Evtl. sollte ganz auf eine Mittelstreifenbepflanzung mit Gehölzen verzichtet werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Den Vorschlägen zur Maßnahme 7.1 wird gefolgt. Zwischenzeitlich haben dazu weitergehende Abstimmungen mit der BSU, Amt NR stattgefunden. Das Maßnahmenkonzept wird geändert. Die Maßnahmen 7.1 A und 7.3 A werden in der Flächengröße reduziert und die Einzelmaßnahmen auf den Flächen der Maßnahme 7.1 A werden noch einmal mit den Bewirtschaftungsanforderungen abgestimmt. In Abstimmung mit der BSU, Amt NR werden als Ersatz zusätzliche Maßnahmen südlich des Siedefelder Weges östlich der A 1 vorgesehen.

Der Hinweis zur zeitlichen Umsetzung von Maßnahmen wird gefolgt. Für die nach dem Straßenbau umzusetzenden Maßnahmen wird in den Maßnahmenblättern er-

gänzt, dass sie ohne zeitliche Verzögerung unmittelbar nach dem Straßenbau durchzuführen sind.

Der Forderung nach einer größeren Anzahl von Pflanzen zur Lärmschutzwandbegrünung wird für Teilbereiche umgesetzt. An den Außenseiten der Lärmschutzwände wird dort wo eine Begrünung möglich ist, eine dichtere Begrünung mit einer größeren Anzahl von Pflanzen vorgesehen. Als rechnerische Mindeststückzahl wird dort 1 Pflanze auf 2 lfm vorgesehen. Für den zum igs-Gelände ausgerichteten Abschnitt, der vorgezogen gebaut wird, wird die Begrünung durch den LSBG und die igs-Gmbh durchgeführt.
Die Anzahl und Abstände der Pflanzen auf der Straßenseite der Lärmschutzwände ist bewusst im Hinblick auf das architektonische Gestaltungskonzept der Lärmschutzwände geringer und flexibler gewählt worden. Es sollen fahrbahnseitig keine vollständig begrünten Wände entstehen. Statt dessen soll sich für den Autofahrer ein aufgelockertes, abwechselndes Erscheinungsbild ergeben. Dies erleichtert zudem den straßenseitigen Unterhaltungsaufwand.

Die Artenauswahl wird im LBP dahingehend geändert, dass keine beerentragenden Gehölze verwendet werden. Vorgesehen werden stadtklima- und salztolerante Weiden-Arten, geeignet sind z.B. Salix caprea und S. balsamifera. Die konkrete Artenauswahl erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.
Ob auf eine Mittelstreifenbepflanzung mit Gehölzen bezüglich der Blendschutzwirkungen ggf. vollständig verzichtet werden kann, wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die von den Vorhabensträgern in der Erwiderung angekündigte Änderung der Maßnahmen 7.1 und 7.3 sind im Rahmen der Planänderung gemäß den Vorschlägen von BSU/NR in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen worden. Für die dort vorgenommene Verminderung des Kompensationspotenzials wurden mit den Maßnahmen 10 E und DB 10 E von BSU/NR vorgeschlagene Flächen mit in das Maßnahmenkonzept aufgenommen. Einer gesonderten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es diesbezüglich daher nicht.

Entgegen ihrer Erwiderung haben die Vorhabensträger allerdings weder in den Bericht noch in die Maßnahmenblätter des LBP den Hinweis mit aufgenommen, dass die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen, die erst nach Abschluss der Straßenbauarbeiten durchgeführt werden, auch tatsächlich unmittelbar nach Abschluss der Straßenbauarbeiten erfolgen soll. Die Planfeststellungsbehörde nimmt daher unter Ziffer 2.14, S. 35 eine entsprechende Auflage auf. Und auch der Zeitpunkt für die Durchführung der beiden Maßnahmen 7.2 A und 7.3 A ist im Rahmen der Planänderung nicht zeitlich vorgezogen worden. Dementsprechend gibt die Planfeststellungsbehörde den Vorhabensträgern mit der o.g. Nebenbestimmung verbindlich auf, auch diese beiden Maßnahmen bereits „im Zuge" der Straßenbauarbeiten auszuführen.

Hinsichtlich der Lärmschutzwände haben die Vorhabensträger entsprechend ihrer Erwiderung an den Außenseiten der Lärmschutzwände eine dichtere Begrünung mit einer größeren Anzahl Pflanzen (1 Pflanze auf 2 lfm) vorgesehen

(vgl. Maßnahmenblatt Nr. 2.1 G). Eine dichtere Begrünung der Fahrbahnseite lehnen sie jedoch aus nachvollziehbaren Gründen ab, denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. Insoweit entspricht die Planfeststellungsbehörde nicht der Forderung von BSU/NR nach einer dichteren, fahrbahnseitigen Begrünung der Lärmschutzwand. Für die Begrünung des Mittelstreifens sehen die Vorhabensträger nach Planänderung nunmehr nur noch Gehölze ohne beerentragende Früchte vor und kommen so der Forderung von BSU/NR nach. Ein gänzlicher Verzicht auf eine Begrünung des Mittelstreifens wird indes nicht zugesagt, da erst im Rahmen der Ausführung überprüft werden kann, ob auf die Blendschutzwirkung der Gehölze eventuell verzichtet werden kann. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Zum Artenschutz-Beitrag:

Dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag kann insgesamt zugestimmt werden. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für Feldschwirl, Sumpfrohrsänger und Kuckuck kann erteilt werden.

Folgende Punkte sind allerdings noch zu beachten:

Der Durchlass des Ernst-August-Kanals muss beidseitig mit Uferrandstreifen (mind. 1m Breite) gestaltet werden, um Bibern und Ottern eine gefahrlose Unterquerung der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße zu ermöglichen. Die Gestaltung des Durchlasses muss mit der BSU – NR 3 abgestimmt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Grundsätzlich können die Forderungen für Biber und Otter (1m breite Uferstreifen am E-A-Kanal, Abstimmung der Gestaltung mit der BSU-NR3) gesetzt werden. Dies ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben der Einrichtung eines Uferrandstreifens und einer entsprechenden Abstimmung der Ausführungsplanung mit BSU/NR zugestimmt. Einer gesonderten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf es diesbezüglich daher nicht.

Die Umsetzung der Amphibien und Wasserpflanzengesellschaften aus den wegfallenden Gewässern muss in enger Abstimmung mit der BSU-NR3 erfolgen. Es ist eine Ausnahmegenehmigung erforderlich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Umsetzung von Wasserpflanzen in enger Abstimmung mit der BSU-NR3 ist ebenfalls Aufgabe der Ausführungsplanung. Die dafür erforderliche Ausnahmegenehmigung müsste sinnvollerweise am besten gleich mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben einer entsprechenden Abstimmung der Umsetzung der Amphibien und Wasserpflanzengesellschaften mit BSU/NR zugestimmt. Einer gesonderten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde – auch einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung – bedarf es diesbezüglich allerdings nicht, da keine nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Amphi-

bien- oder Pflanzenarten von dem Vorhaben betroffen sind (§ 44 Abs. 5 BNatSchG). Zum Schutz der Amphibien haben die Vorhabensträger entsprechende Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen (1.6 V und 1.5 V). Die Umsetzung der Amphibien ist dabei außerhalb der Winterruhe der Tiere vorgesehen – ein Abweichen hiervon ohne Änderung des Planfeststellungsbeschlusses ist nicht zulässig, da das Einhalten dieser Schutzzeit – wie auch hinsichtlich der Einhaltung der Schutzzeiten für die Brutvögel (vgl. oben) – als Vermeidungsmaßnahme in den Landschaftspflegerischen Begleitplan mit aufgenommen wurde und somit Bestandteil des vorgelegten Eingriffskonzeptes geworden ist. Die Zulässigkeit des Eingriffs im Sinne des § 15 BNatSchG ist damit unter anderem mit der zwingenden Einhaltung der Schutzzeiten verknüpft.

Nach Anbringung der Fledermaus- und Vogelkästen müssen die Standorte der BSU – NR 3 zur Kenntnis gegeben werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Meldung der Standorte von Fledermaus- und Vogelnistkästen nach deren Anbringung kann ebenfalls im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Da die Vorhabensträger eine Meldung der Standorte von Fledermaus- und Vogelnistkästen an BSU/NR zugesagt haben, bedarf es diesbezüglich keiner gesonderten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

Nebenbestimmungen für die Planfeststellung:

Es wird gebeten, in den Planfeststellungsbeschluss die folgenden Nebenbestimmungen zu den Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufzunehmen:

Die Umsetzung der Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist auf der Basis der Maßnahmenblätter im LBP durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, NR3 abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

Die erforderlichen Pflegemaßnahmen sind sofort nach Herstellung der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen.

Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Arbeiten zur Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist bei der Zulassungsbehörde und der BSU / NR3 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten für die Maßnahmen nachzuweisen ist. Alternativ zur Maßnahmenabnahme kann der Zulassungsbehörde und der BSU / NR3 eine Bestätigung des mit der Durchführungsplanung beauftragten Büros der vorgelegt werden, in der die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten zu den Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Über die ordnungsgemäße Durchführung der festgesetzten Pflegemaßnahmen ist der BSU / NR3 und der Zulassungsbehörde erstmalig 2 Jahre nach Herstellung der Maßnahme und im Anschluss daran zweimal wiederkehrend in Abständen von 3 Jahren ein Bericht eines beauftragten Fachbüros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle als Soll-Ist-Vergleich enthalten ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen betreffen die Umsetzung und eine Erfolgskontrolle der LBP-Maßnahmen. Die Punkte 1 - 3 sind Standard, dort gibt es keinen Dissens.

Der Punkt 4, die Erfolgskontrolle, müsste etwas differenzierter gefasst werden, da nicht alle Maßnahmen bereits nach einer definierten Zeit von bsp.weise 2 Jahren das Maßnahmenziel erreichen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben den Forderungen von BSU/NR hinsichtlich der Ausführungsplanung, der Pflegemaßnahmen sowie des Nachweises der Durchführung der Maßnahmen zugestimmt. Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.14, 35 wird im Übrigen verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde konnte den Vorhabensträgern dort auch die von BSU/NR geforderte Auflage hinsichtlich der Erfolgskontrolle nach zwei Jahren nach Herstellung der Maßnahmen sowie im weiteren Verlauf zweimal wiederkehrend im Abstand von drei Jahren aufgegeben werden. Auch die Planfeststellungsbehörde geht nicht davon aus, dass alle Maßnahmen ihr Maßnahmenziel bereits nach zwei Jahren vollständig erreicht haben werden. Es kann aber bereits nach zwei Jahren festgestellt werden, ob sich die Maßnahmen wie geplant entwickeln, oder ob gegebenenfalls Anpassungsmaßnahmen notwendig sind, um die weitere Entwicklung in die vorgesehene Richtung zu lenken. Es geht gerade um eine „begleitende" Entwicklungskontrolle, so dass eine vollständige Erreichung der Maßnahmenziele nach zwei Jahren noch nicht erwartet wird.

4.14.2.30 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, U

U1 und U2 stimmen der Maßnahme und den Planfeststellungsunterlagen zu, wenn die aufgeführten Anmerkungen und Nebenbestimmungen beachtet werden.

Aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes (BSU/U21 und U25) ist anzumerken, dass die Verlegung im südlichen Bereich kleinflächig zum Verlust von Flächen mit hochwertigen Bodenfunktionen führt. Großflächig sind Böden mit geringer Ausprägung von Bodenfunktionen betroffen. Die Bodenbeeinträchtigungen werden unter Anwendung des derzeitigen Staatsrätemodells bewertet und ausgeglichen.

Es wird gebeten, bei der Bewertung der Bodenfunktionen nach Staatsrätemodell die Wertstufen 2 [in seinem Aufbau durch Auffüllung oder Austausch veränderter oder teilversiegelter Boden, wie auf Sportplätzen, Spielplätzen, in Verkehrsinseln, unter bis zu 60% durchlässig versiegelten Flächen im besiedelten innerstädtischen Bereich,...] und 3 [im Oberboden, bis 30 cm und tiefer, veränderter Boden, z.B. durch besonders intensive Nutzung oder Veränderung, wie bei Intensiv-Äckern, Baumschulflächen wasserdurchlässigen, nicht kontaminierten Aufschüttungen (standfester Baugrund, Dämme), Überschreitung der Erheblichkeitsgrenze durch Versiegelung, Abgrabung oder Aufschüttung ab 30% der Grundfläche] vollständig zu zitieren und in der Bewertung der Planung sachgerecht einzusetzen. Es erscheint nicht plausibel, dass insbesondere die Böden im Bereich des südlichen Anschlusses und des benachbarten Regenrückhaltebeckens alle die Wertstufe 3 erreichen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Wertstufe 2 ist gemäß dem Bewertungsmaßstab Boden des Staatsrätemodells vorzusehen für Boden, der in seinem Aufbau durch Auffüllung oder Austausch verändert oder teilversiegelt ist. Als Beispiele werden Sportplätze, Verkehrsinseln, unter bis zu einschließlich 60 % durchlässig versiegelte Flächen im besiedelten Bereich und Spülfelder genannt.

Die Wertstufe drei ist dort definiert als im Oberboden (bis 30cm und tiefer) veränderter Boden, z.B. durch besonders intensive Nutzung oder Veränderung, wie Intensiv-Äcker, Baumschulflächen, wasserdurchlässige, nicht kontaminierte Aufschüttungen (standfester Baugrund, Dämme), Boden in einer Wassertiefe von mehr als 1m und außerdem Dachbegrünungen (außer Tiefgaragen) ab 5 cm durchwurzelbarem Substrat.

Die Bewertung der Bodenfunktionen im Planungszustand im Rahmen der Eingriffsregelung ist nach Abstimmung mit der BSU/NR sachgerecht durchgeführt worden. Zwar handelt sich im Bereich der südlichen Anschlussstelle und des Regenrückhaltebeckens tatsächlich überwiegend um Boden, der in seinem Aufbau z.B. durch Auffüllung verändert sein wird, die Teilversiegelungsrate ist jedoch - wenn überhaupt vorhanden - nur marginal, so dass eine Funktionserfüllung der Böden dort (z.B. bezüglich der Lebensraumfunktionen, Speicher- und Pufferfunktionen) deutlich mehr den in der Definition beispielhaft genannten Nutzungstypen der Wertstufe 3 entspricht. Teilversiegelte Böden, wie z.B. die Umfahrt des geplanten Regenrückhaltebeckens, wurden separat abgegrenzt und mit der Wertstufe 2 bewertet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Altlasten (BSU/U23 und U25):

Das o.g. Bau- und Planungsvorhaben soll auf einem Teil des ehemaligen Containerbahnhofs/Industriebahnhofs, des ehemaligen Güterbahnhofs Wilhelmsburg, des Rangierbahnhofs Wilhelmsburg sowie des im Betrieb befindlichen Betriebswerkes 4 Wilhelmsburg ausgeführt werden. Nach Durchsicht der Planfeststellungsunterlagen ist folgendes anzumerken:

• Auf den Bahnflächen wurden teilweise erhebliche Boden- und Grundwasserverunreinigungen im geplanten Trassenverlauf festgestellt. Hier besteht seit langem dringender Untersuchungsbedarf seitens des Grundeigentümers zur Eingrenzung der Ausdehnung. Zur Zeit ist mindestens von oberflächennahen und flächigen Belastungen mit MKW, PAK und Schwermetallen auszugehen. Auf einigen Teilflächen fehlen Untersuchungen komplett. Aussagen über Umfang und Ausdehnung der festgestellten Bodenverunreinigungen sind auf Basis der bisher durchgeführten und uns vorgelegten Untersuchungen nicht möglich.

• Nicht untersucht wurden bisher mögliche Schadstoffemissionen in der Fläche - verursacht durch z.B. Havarien oder Kriegseinwirkungen. Auch Untersuchungen auf Pflanzenschutzmittel wurden gänzlich außen vor gelassen. Weichen und Haltepunkte wurden ebenso wie der gesamten Gleisbereich nicht in die vorliegenden Untersuchungen einbezogen. Eine repräsentative Beprobung der Gesamtfläche hat nicht stattgefunden (nur 1 Sondierung auf 3.250 m2). Zu ca. 75% der Fläche, die gutachterlich beurteilt wurde, liegen keine chemischen

Untersuchungen der vorhandenen, oberflächennahen Auffüllung vor. Hier besteht dringender Nachholbedarf durch den Grundeigentümer Bahn.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Februar 2011 wurde durch den Bodengutachter GuD ein Bericht zur "Abfalltechnischen Bewertung von Aushubmaterial" vorgelegt. In diesem Bericht sind die von GuD im Zuge der Baugrunduntersuchungen durchgeführten sowie die bereits vorhandenen "Altlastuntersuchungen" der DB AG ausgewertet und bewertet worden. Dieser Bericht war zu dieser Zeit noch nicht abschließend und ist auch nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen geworden. Im Zuge der Ausführungsplanung sind noch weitere Detailuntersuchungen, gerade auch zur Eingrenzung der betroffenen Flächen, erforderlich. Üblicherweise wird die Ausführungsplanung mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Ziffer 2.3, S. 31 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitergehende Anordnungen über die Erhebung oder Beseitigung von Altlasten und Bodenverunreinigungen, die mit dem Bauvorhaben nicht in Verbindung stehen und deshalb nicht von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werden, ergehen nicht. Zuständig ist insoweit das Eisenbahn-Bundesamt.

Aussagen zur Höhe möglicher Sanierungs- und Entsorgungsmehrkosten können aufgrund der fehlenden Datenbasis für den Planungsraum nicht getroffen werden. Gleiches gilt für eine Gefährdungsabschätzung im Planungsraum.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Aussagen zu Kosten sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Grundsätzlich erfolgt die Aktualisierung der Kostenschätzungen von Bundesfernstraßenprojekten laufend und gegebenenfalls darüber hinaus anlassbezogen. Dadurch wird gewährleistet, in jeder Planungsphase zu kontrollieren, ob die Planungsziele wirtschaftlich zu erreichen sind. Entsprechend wurde auch die Kostenschätzung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße im Zuge der Planungen fortgeschrieben.

Im südlichen Bauabschnitt am Beginn der Baustrecke führt die Trasse über die Altlast 6626-006/01. Es handelt sich um ein Altspülfeld. Da die Altlast von dem Vorhaben direkt betroffen ist, ist sie in der UVS angemessen darzustellen und in der weiteren Planung einschließlich der Planungen der Kompensationsmaßnahmen in diesem Bereich angemessen zu berücksichtigen. Sollten von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichstrasse weitere Altlasten oder Altlastverdächtige Flächen berührt sein, sind diese ebenfalls angemessen darzustellen und zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Aus rechtlichen Gründen werden in der UVS keine Altlastenflächen in den Karten dargestellt. Damit wird dem Recht der Flächeneigentümer auf Datenschutz nachgekommen.

Grundsätzlich ist im Bereich der Vorhabensflächen mit Altlasten zu rechnen. In jedem Fall wird im Rahmen der Ausführungsplanung bei diesem Thema der Sorgfaltspflicht nachgekommen und die Betroffenheit von Altlasten oder altlastenverdächtigen Flächen mit der Fachbehörde der BSU abgestimmt.

Bezüglich der UVS sind jedoch keine weiteren Ergänzungen vorgesehen. Es wird auf die geltenden gesetzlichen Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG), der Bodenschutzverordnung (BBodSchV) sowie weitere Regelungen (Vollzugshilfe zu § 12 BBodSchV, DIN 18915 u.a.) verwiesen. Diese Regelungen sind bei der Bauausführung strikt zu beachten, so dass ein fachgerechter Umgang mit den Böden entsprechend dem aktuellen Stand der Technik gewährleistet ist und erhebliche Umweltbeeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Ziffer 2.4, S. 32 dieses Beschlusses wird verwiesen

Aus Sicht des vorbeugenden Oberflächengewässerschutzes (BSU/U13) ist folgendes anzumerken:

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Die umfangreichen Anmerkungen von BSU/U13 waren Gegenstand mehrerer Erörterungen zwischen BSU/U13, Vorhabensträgern und der Planfeststellungsbehörde. Das Ergebnis dieser Erörterungen hat sich in mehreren Planänderungen und in der Formulierung der wasserrechtlichen Entscheidungen niedergeschlagen (Ziffer 2.18, S. 37 dieses Beschlusses). Damit hat sich ein Großteil der nachfolgenden Stellungnahmen der BSU/U13 erledigt. Die Planfeststellungsbehörde trifft daher insoweit keine gesonderten Entscheidungen. Die Stellungnahme von BSU/U13 und die Erwiderungen der Vorhabensträger dazu werden aber der Vollständigkeit halber wiedergegeben.

Grundsätzliches:

In den Unterlagen fehlt eine Betrachtung zum vorbeugenden Gewässerschutz. Grundsätzlich ist das auf den Verkehrsflächen anfallende Abwasser als stark belastet und somit als behandlungsbedürftig zu bewerten. Eine Behandlung des Abwassers - insbesondere vor dem Hintergrund dieser mit bis zu 68.000 Kfz/24 h frequentierten Straße - ist nach Stand der Technik zwingend erforderlich. Zur Bewertung der Belastung sowie zur Auswahl geeigneter Behandlungsverfahren kann u.a. das DWA Merkblatt M153 hinzugezogen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Regelfall entwässert die geplante Wilhelmsburger Reichsstraße über ein Mulden-Rigolen-System mit belebter Bodenzone.

Nördlich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Süd kann im Bereich des neuen Trogbauwerks diese System nicht angewandt werden, so dass hier das Abwasser gesammelt wird und über ein Bodenfilterbecken abgeleitet wird.

Im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Mitte wird das Straßenwasser zweier Teilabschnitte der neuen Trasse an das bestehende Straßenentwässerungssystem angeschlossen. Vorgesehen ist hier ein mit den zuständigen Behörden abgestimmtes Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider.

Eine weitere Ausnahme vom Regelfall bildet die Richtungsfahrbahn nach HH-Harburg im Teilabschnitt nördlich des Ernst-August-Kanals. Hier erfolgt die Ableitung der Abwässer über einen dort für die Entwässerung der alten B 4/75 bestehenden Leichtflüssigkeitsabscheider.

Für die Situation in Wilhelmsburg ist Folgendes gegeben:

Die Wilhelmsburger Gräben sind hoch belastet -> Gewässerpunkte G= 11 bzw. 16 (gemäß Liste BSU/U13)

Die Belastung der Straße: F6 -> B= 35, der Luft: L3 = 4 -> Summe Belastungspunkte = 39 Berechnung des erforderlichen Durchgangsbeiwertes (zur Ermittlung geeigneter Reinigungsverfahren) D = 11 : 39 -> 0,28 bzw. 16 : 39 -> 0,41

Alle Einleitungen in Gewässer und auch in die städtischen Regenwasserkanäle sind als Direkteinleitungen zu betrachten. Es sind Behandlungsmaßnahmen mit einem Durchgangsbeiwert von < 0,28 bzw. < 0,41 herzustellen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für die Mulden gilt an der ungünstigsten Stelle folgendes: Au=10,5m Fahrbahn; As=1m Mulde + 1m Bankett =>Au:As = 5,25:1. Es ist ein bis zu 20cm dicker bewachsener Oberboden geplant, weshalb nach DWA-Merkblatt M153 ein Durchgangswert von 0,35 vorliegt.

Im Vortrag zur Erd- und Grundbautagung 2010 wurden jedoch bezüglich der Reinigungsleistung von Banketten die folgenden Forschungsergebnisse vorgestellt:

"Ganzheitliche Betrachtung von Banketten Dr. rer. nat. Dipl.-Geoökol. Birgit Kocher Dipl.-Geol. Michael Bürger Bundesanstalt für Straßenwesen

Sowohl Lechner et al. (1987) als auch Kocher/Wessolek (2003) stellten hohe Versickerungsraten im Bankett fest. Diese wurden in der RAS-Ew 2005 durch den Einbezug der Bankett- und Böschungsversickerung bei der Bemessung der Entwässerung berücksichtigt.

Es zeigte sich, dass die Passage von nicht gesammeltem Straßenablaufwasser durch gewachsenen Bankettboden, selbst wenn dieser aus kalkfreiem Sand mit nur 10 cm Oberboden besteht, zu besserem Rückhalt und niedrigeren Schadstoffkonzentrationen (Schwermetalle, MKW, PAK) im Sickerwasser führt, als es untersuchte Entwässerungsbecken in ihrem Ablauf erreichen konnten (Kocher/Wessolek 2003, Lange et al. 2003, Dierkes/Geiger 1999). Ebenfalls lagen die Schadstoffkonzentrationen überwiegend unter dem Prüfwert für Sickerwasser der BBodSchV (Dierkes/Geiger 1999, Kocher/Wessolek 2003, Kocher 2007).

Die Ergebnisse weiterer Untersuchungen zeigen, dass es durch den Eintrag von Feststoffen, die mit dem Abfluss einer stark befahrenen Straße auf einen Sandfilter aufgebracht wurden, zu einer Zunahme des Ton- und Schluffgehaltes, der Eisen-, Mangan-, und Aluminiumoxide und der organischen Substanz in der oberen Filterschicht kommt (Kasting/Grotehusmann, 2007, Lambert/Fuchs 2009). Die Reinigungsleistung des Filters wird so durch bessere Filtration und Adsorption erhöht. Durch den Stoffeintrag während der Betriebszeit verringert sich die Bedeutung des eingesetzten Filtermaterials für die Reinigungsleistung der Bodenfilteranlage. Diese Ergebnisse können auf Straßenbankette übertragen werden, da die infiltrierende Menge an Straßenabfluss dort vergleichbar oder etwas geringer ist als bei den untersuchten Boden filtern (Kocher und Wessolek, 2003). [...]

Zur biologischen Aktivität wurden keine Untersuchungen an Banketten durchgeführt. Aufgrund der Übertragung von anderen Forschungsergebnissen wird diese aber als sehr wichtig für den Abbau unbekannter organsicher Einträge eingeschätzt. Daher wird eine bewachsene, belebte Bodenzone als unerlässlich angesehen."

Literaturverzeichnis

Lechner, K.; Ludwig, K.; Krauth, K.; Stotz, G. (1987): Abflüsse von Straßen mit offenen Längsentwässerungen; Menge und Beschaffenheit von Straßenoberflächenwasser beim Abfluss über bewachsene Seitenstreifen, Mulden und Böschungen. Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik Heft 509, Bundesminister für Verkehr, Bonn

Kocher, B.; Wessolek, G. (2003): Verlagerung straßenverkehrsbedingter Stoffe mit Sickerwasser. 99 S., Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 864, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Abt. Straßenbau, Bonn

Lange, G.; Grotenhusmann, D.; Kasting, U.; Schütte, M., Dieterich, M. Sondermann, W. (2003). Wirksamkeit von Entwässerungsbecken im Bereich von Bundesfernstraßen. Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 861, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn

Dierkes, C.; Geiger, W.F. (1999): Dekontaminierende Wirkung belebter Bodenzonen bei verkehrsbedingten Beeinträchtigungen der Bodenqualität. 174 S.; Forschungsbericht im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen FE 5.107/1996.GGB

Kocher, B. (2007): Einträge und Verlagerung straßenverkehrsbedingter Schwermetalle in Sandböden an stark befahrenen Außerortsstraßen. Dissertation am Fachgebiet Bodenkunde/Standortskunde und Bodenschutz der TU Berlin, Fak. VI, 203 S. Schriftenreihe Bodenökologie und Bodengenese, Band 38, TU Berlin, Selbstverlag.

Kasting, U.; Groteshusmann, D. (2007): Bodenfilteranlagen zur Behandlung von Straßenabflüssen - Halbtechnische Bodenfilterversuche Teil 2: Versuche zur Salzbelastbarkeit. KA-Abwasser, Abfall 54/8, 789-797

Lambert, B.; Fuchs, S. (2009): Bodenkundliche Untersuchungen im Rahmen des Entwicklungsvorhabens „Versickerung des Niederschlagswassers von befestigten Verkehrsflächen". 105 S. Fa. BIOPLAN im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Ergänzung des Schlussberichtes Nadler, Meissner 2007). Kostenloser Download unter www.lf-bayern.de

Der Retentionsbodenfilter hat einen Durchgangswert von D=0,15 < 0,28

Im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Mitte wird das Straßenwasser zweier Teilabschnitte der neuen Trasse an das bestehende Straßenentwässerungssystem angeschlossen. Vorgesehen ist hier ein mit den zuständigen Behörden abgestimmtes Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider. Es wird ein Absetzbecken mit entsprechendem Durchgangsbeiwert gewählt.

Für die geplanten Sickermulden ist dabei folgendes zu beachten:

Es ist ein Flächenverhältnis Au:As > 15, d.h. pro qm Straßenfläche sind 0,07 qm Versickerungsmulden vorzusehen

Die Sickermulden müssen eine Abdeckung aus 20-30 cm starken, bewachsenen Oberboden erhalten. Der in den Unterlagen dargestellte Aufbau aus 3 cm Rollrasen auf ca. 50 cm starker Sandschicht reicht zur Reinigung nicht aus - weder zur Einleitung in ein Oberflächengewässer noch zur Versickerung in den Untergrund.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das ungünstigste Verhältnis von Au:As ergibt sich -im Ausnahmefall- bei einer Straßenbreite von 11,5m bei 1m breiten Mulden + 1m breitem Bankett. Hier sind 0,09 qm Sickermulde und 0,09 qm Bankett pro qm Straße vorgesehen.

Die Sickermulden sollen mit bis zu 20 cm starkem, bewachsen Oberboden angedeckt werden.

Die Straßenabschnitte, die über das Regensiel ableiten sollen, sehen offensichtlich keine Vorreinigung über eine Bodenpassage vor, sondern leiten direkt - ohne Reinigung - in einen Regenkanal ein. Da am Auslass der Regenwasserkanäle (enden in einem Gewässer) in der Regel keine Reinigung stattfindet, entspricht dies nicht den Gewässerschutzanforderungen und ist abzulehnen. Dies entspricht auch nicht den Vorgaben seitens HSE.

Stellungnahme der Vorhabensträger
An zwei Stellen wird in Regensiele entwässert.

Im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Mitte wird das Straßenwasser zweier Teilabschnitte der neuen Trasse an das bestehende Straßenentwässerungssystem angeschlossen. Vorgesehen ist hier ein mit den zuständigen Behörden abgestimmtes Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider.

Einen weiteren Teilabschnitt bildet die Richtungsfahrbahn nach HH-Harburg nördlich des Ernst-August-Kanals. Hier erfolgt die Ableitung der Abwässer über einen dort für die Entwässerung der alten B 4/75 bestehenden Leichtflüssigkeitsabscheider.

Ferner ist anzumerken, dass die Darstellungen in den eigentlichen Planunterlagen und dem LBP teilweise voneinander abweichen! Beispiel: Lage Bauwerk 17 (Gewerk-Nr. 10.32), Bauwerk 18 (nur im LBP).

Durch die Neuplanung werden zahlreiche Gewässer überplant. Dieser Gewässerausbau wird nicht im Einzelnen für jedes Gewässer im Bauwerksverzeichnis dargestellt. Genügt für die wasserrechtliche Zulassung, die im Rahmen der konzentrierenden Wirkung dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgt, die Darstellung des Ausbaus in den Lageplänen?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Bauwerk 18 entfällt. Die Unterlagen des LBP werden entsprechend angepasst.

Bis auf die südliche Wilhelmsburger Wettern und eine geringfügige Anpassung des Uferverlaufes im Bereich Durchlass Kuckuckswettern werden nur Drainagegräben in Teilen überplant. Die Planung sieht hier die Erstellung von neuen Gräben vor, so dass die Vorflut dieser Systeme aufrechterhalten bleibt. Die Funktionsfähigkeit der Gräben ist somit gewährleistet. Eine Darstellung des Ausbaues im Lageplan ist ausreichend.

Zum Bauwerksverzeichnis:

Gewerk-Nummer 10.2 Fahrbahn AS Hamburg-Wilhelmsburg Süd (inkl. Nebenanlagen)

In den Plänen Unterlage 6.2, Blätter Nr. 2 und 3 sind zur Entwässerung der Rampen Regenwasserkanäle dargestellt. Weder im Lageplan (Unterlage Nr. 7, Blatt Nr. 1) noch im Übersichtsplan Entwässerung (Unterlage Nr. 13.4) oder im Bauwerksverzeichnis finden sich Hinweise auf einen Regenwasserkanal. Was ist gültige Planung? Sofern Kanäle vorgesehen sein sollten, wohin entwässern sie?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Blatt Nr. 3 der Unterlage 6.2 bezieht sich auf die Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Mitte und nicht auf AS Hamburg-Wilhelmsburg Süd.

Im Bereich AS Hamburg-Wilhelmsburg Süd sollen Teile der Rampen über Kanäle entwässert werden. Diese Kanäle werden an die neu verlegte Sammelleitung in der Kornweide angeschlossen.

Die Leitungen werden in den Planunterlagen ergänzt.

Gewerk-Nummer 10.3 Fahrbahn Kornweide (inkl. Nebenanlagen)

Es finden sich keine Aussagen zu dem Kreuzungsbauwerk der Kornweide mit der verlegten Südlichen Wilhelmsburger Wettern. Ist die Annahme richtig, dass ein vorhandenes Bauwerk unverändert genutzt wird?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Ja, das vorhandene Bauwerk soll für die verlegte Wilhelmsburger Wettern genutzt werden.

Gewerk-Nummer 10.7 Fahrbahn Vogelhüttendeich (inkl. Nebenanlagen)

Die Drainage liegt bei NN -0,60 m bis NN -1,06 m! Dies macht aus unserer Sicht keinen Sinn, zumal die Mulden Anschluss an einen ableitenden Graben haben, der in den Ernst-August-Kanal entwässert!

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Darstellung im Querschnitt ist nicht richtig. Die Planunterlagen werden korrigiert.

Die Mulden werden ohne Rigolen ausgeführt und das Wasser direkt über den ableitenden Graben zum Ernst-August-Kanal geführt werden.

Gewerk-Nummer 10.8 und 10.9 Fahrbahn (Haupt)wirtschaftsweg Honartsdeicher Kehre (inkl. Nebenanlagen)

Laut Lageplan (7.5) wird mit den neu geplanten Wirtschaftswegen der vorhandene Graben zumindest teilweise überbaut. Wie soll die Entwässerung der Straßen künftig sichergestellt werden? Im Querschnitt 6.2, Blatt Nr. 6 ist kein Graben o.a. enthalten. Seiten- mulden/-gräben werden allerdings im Bauwerksverzeichnis erwähnt. Was gilt?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Fahrbahn (Haupt)wirtschaftsweg Honartsdeicher Kehre wird zwecks Anordnung neuer Parkmöglichkeiten für die Kleingartenanlage geringfügig auf der Nordseite verbreitert. Die Fahrbahn soll über die gesamte Breite eine neue einheitlich Deckschicht erhalten. Die Entwässerung erfolgt über den bestehenden südlichen Fahrbahnrand und wird nicht verändert.

Gewerk-Nummer 10.11 Bauwerk 2, Durchlass durch den Bahndamm Als lichte Weite dieses Bauwerks werden 4 m angegeben. Alle anderen Querungsbauwerke weisen mindestens eine lichte Weite von 4,60 m auf! Unter der Voraussetzung, dass die 4,60 m tatsächlich dem bisherigen Profil der Südlichen Wilhelmsburger Wettern entspricht, muss auch an dieser Stelle ein Profil von 4,60 m vorgesehen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Überprüfung Führung der südlichen Wilhelmsburger Wettern einheitlich festgelegt.

Gewerk-Nummer 21.37a Umverlegung Südliche Wilhelmsburger Wettern Bei der Wilhelmsburger Wettern handelt es sich um ein Gewässer mit überragender Bedeutung für die Entwässerung von Wilhelmsburg. Es stellt die Verbindung zwischen den Schöpfwerken Kuckuckshorn und Finkenriek dar. Sollte eines dieser beiden Schöpfwerke ausfallen, wird über diese Verbindung die Entwässerung durch das jeweils funktionstüchtige Schöpfwerk sichergestellt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Bedeutung der Wilhelmsburger Wettern ist dem Vorhabensträger bekannt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Zuge der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße soll die Südliche Wilhelmsburger Wettern verlegt werden. Obwohl in den Unterlagen ausgeführt wird, dass das neue Profil mindestens dem alten entsprechen soll, fehlen hierfür die notwendigen Nachweise in Form von Querschnitten, zumal keine Angaben über Sohltiefen, Böschungsgestaltungen etc. gemacht werden. In jedem Fall entsprechen die vorgesehenen Profile offenbar nicht denjenigen, die die Südliche Wilhelmsburger Wettern derzeit im direkten Bereich des Anschlusses Wilhelmsburg-Süd aufweist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung zur Umverlegung der südlichen Wilhelmsburger Wettern ist in Abstimmung mit der zuständigen Behörde anzupassen. Die entsprechenden Nachweise sind zu erbringen.

In der Südlichen Wilhelmsburger Wettern befindet sich laut wasserwirtschaftlichem Regionalplan eine Stauanlage südlich der Straße Kornweide. Während für den nördlichen Teil der Wettern ein Wasserstand von NN -0,15 m vorgesehen ist, wird für den südlich gelegenen Teil ein Wasserstand von NN -0,30 m angegeben. Wie bei allen anderen betroffenen Kreuzungsbauwerken wird beispielsweise in der Unterlage Nr. 10.2, Blatt Nr. 16 der Wasserstand der Wettern mit ca. NN -0,10 m benannt. Wie korrespondiert diese Angabe mit den vorgesehenen Wasserständen?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Wasserstand von -0,10 bezieht sich auf die Bestandsvermessung.

Im Zuge der Planungsanpassung zur südlichen Wilhelmsburger Wettern erfolgt eine Abstimmung bezüglich der maßgebenden Wasserstände mit den zuständigen Behörden.

Es ist unabdingbare Voraussetzung für die Zustimmung zur geplanten Verlegung der Südlichen Wilhelmsburger Wettern, dass ein hydraulischer Nachweis über die künftige Leistungsfähigkeit des neuen Gewässers erbracht wird. Am sinnvollsten ist eine Simulation, in die alle

geplanten Kreuzungsbauwerke mit ihren jeweiligen Abmessungen integriert werden, um den Nachweis zu erbringen, dass das neu geplante Gewässer die Aufgabe der Verbindung zwischen den beiden Schöpfwerken mindestens im bisherigen Umfang übernehmen kann.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung zur Umverlegung der südlichen Wilhelmsburger Wettern ist in Abstimmung mit der zuständigen Behörde anzupassen. Die entsprechenden Nachweise sind zu erbringen.

Für die Umverlegung und Dimensionierung der Wettern im Bereich der AS HH-Wilhelmsburg Süd ist folgende Nachweisführung vorgesehen:

Nachweis Einhaltung der kritischen Schleppspannung unter Berücksichtigung der maßgebenden Förderleistung des angrenzenden Schöpfwerks

Vergleich der Volumina des bestehenden Gewässerabschnitts zum geplanten Gewässerabschnitt

Abgleich Querschnitt Bestandsdurchlass unter alter WBR zu neuen Querschnitten Eine Simulation ist nicht vorgesehen.

Gewerk-Nummer 20.33 Entwässerungsleitung

Mulde 1 soll nach Unterlage 13.1, Punkt 3.5 einen Überlauf in die neue Südliche Wilhelmsburger Wettern aufweisen, außerdem mündet die unter Mulde 1 liegende Entwässerungsleitung in die Wettern, und zusätzlich ist noch ein Überlauf der Mulde in den Regenwasserkanal im Mittelstreifen vorgesehen (Abschlag 1?), der mit einer Ableitung von 0,7 l/sec. angegeben wird. Letzterer findet sich im Lageplan (Unterlage Nr.7, Blatt 1), im Höhenplan 8.1 und im Übersichtslageplan Entwässerung (Unterlage Nr. 13.4).

U 13 geht davon aus, dass die Beschreibung in Unterlage 13.1, Punkt 3.5 nicht korrekt ist, zumal die Beschreibung, dass Mulde 1 „in die im Knotenpunkt gelegenen Freiflächen" überlaufen kann, auch nicht zutrifft. Es wird davon ausgegangen, dass ein möglicher Überlauf aus der Mulde nur der Rohrleitung unter dem Mittelstreifen zugeleitet wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Überlauf aus der Mulde 1 wird nur der Rohrleitung unter dem Mittelstreifen zugeleitet. Die Unterlagen werden überarbeitet.

Gewerk-Nummer 20.39 Entwässerungsleitung (Abschlag 6)

Der im Bauwerksverzeichnis angegebene Baubeginn (0+979) stimmt nicht mit den Darstellungen in Lageplan und Höhenplan überein. Nach dem Höhenplan ist Baubeginn bei ca. 0+815. Dies muss angepasst werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planunterlagen werden angepasst.

Gewerk-Nummern 20.43 und 20.45 Entwässerungsleitungen (Abschlag 10)

Nach Unterlage 13.1, Punkt 1.3 steht der Grundwasserspiegel im gesamten Gebiet bei etwa NN +0,5 m an. Von ca. Bau-Km 2+350 bis 2+600 liegen die Sohlen der Entwässerungsleitungen mit Höhen zwischen NN +0,35 m und NN +0,51 m damit im Grundwasser. Damit könnte eine regelhafte Ableitung in die Neuenfelder Wettern bei Abschlag 10 verbunden sein. In den Unterlagen wird jedoch unterstellt, dass hier keine Einleitung erfolgt. Mit welchen Mengen muss hier gerechnet werden?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Als Grundwasserstand ist eine mittlere Höhe anzugeben. Der momentan in Unterlage 13.1 angegebene Grundwasserspiegel stellt einen Maximalwert im Bereich Bau-km 2+350 bis 2+600 dar.

Die mittlere Höhe des Grundwasserspiegels beträgt -0,01 mNN gemäß Ganglinie der Wasserstände der naheliegenden Messstelle 5057.

Somit findet eine dauerhafte Grundwassereinleitung in die Neuenfelder Wettern nicht statt.

Gewerk-Nummer 20.47

Hier besteht entsprechend der o.g. Kriterien ein Prüfungsbedarf, der voraussichtlich ebenfalls zu dem Ergebnis kommt, dass eine Behandlung - hier vermutlich dann über eine zentrale Anlage - erforderlich macht.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es handelt sich hier um die Ableitung von Abwasser im Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg Mitte. Hier wird das Straßenwasser zweier Teilabschnitte der neuen Trasse an das bestehende Straßenentwässerungssystem angeschlossen. Vorgesehen ist hier ein mit den zuständigen Behörden abgestimmtes Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsabscheider.

Zusätzliche Behandlungsanlagen sind mit den zuständigen Behörden abzustimmen.

Gewerk-Nummer 20.53

Der Entwässerungsabschnitt EA1 wird zum Teil über ein - neu herzustellendes - Regenrückhaltebecken entwässert. Dieses soll als weitgehend trockenes Becken mit Absetzbereich ausgestaltet werden. Anhand der wenigen über das Becken zur Verfügung stehenden Informationen lässt sich deren Wirksamkeit (erforderl. Durchgangswert < 0,4) zur Reinigung des Straßenabwassers nicht ausreichend bewerten. Grundsätzlich sind „einfache" Beckenkonstruktionen nicht ausreichend, den heutigen Gewässerschutzanforderungen gerecht zu werden. Hat das Becken eine Leichtstoffabscheidung? Wie ist die Leichtstoffrückhaltung bei den Mulden (im Überlauffall) gewährleistet?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Maßnahme befindet sich nicht in einem Wasserschutzgebiet, weshalb die RiSt-Wag keine Anwendung findet.

Das Becken soll als Bodenfilterbecken ausgebildet werden. Dem vorgeschaltet ist ein Absetzbecken. Das Filterbecken selbst ist zweistufig ausgelegt, im Normalfall wird das Wasser über die belebte Bodenzone geleitet, bei Starkregenereignissen wird das Wasser teilweise nur nach mechanischer Reinigung gedrosselt abgegeben. Ein zusätzlicher Leitflüssigkeitsabscheider ist nicht vorgesehen.

Bezüglich des Leichtflüssigkeitsrückhalts in den Mulden stellt sich die Situation wie folgt dar: Bei einem Unfall treten deutlich weniger als 1 m3 Leichtflüssigkeit aus (Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 19, Reihe 2.3, Ausg. 2009). Diese Menge kann in den Mulden zwischengespeichert werden. Anschließend findet ein Bodenaustausch statt. Geringe Mengen an Leichtflüssigkeit werden in der belebten Bodenzone zurückgehalten.

Zu Unterlage 12.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Auf Seite 123 muss es in der 6. Zeile statt „(Maßnahme 3.2 A)" heißen: (Maßnahme 3.1 A).
Zu Maßnahmenblatt 6.4 A

Im Maßnahmenblatt wird der ehemalige Verlauf der Südlichen Wilhelmsburger Wettern als Verbindung für die zwei neu vorgesehenen Gewässer in der östlichen Innenfläche erwähnt. Im entsprechenden Maßnahmenplan (Unterlagen Nr. 12.2, Karte 4.1) ist diese Verbindung nicht enthalten. Was gilt?

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Es gilt das Maßnahmenblatt. Die neuen Stillgewässer werden im Verlauf der heutigen Wettern hergestellt. Das Gewässerbett dazwischen wird nicht verfüllt. Es ist in Zukunft nicht mehr zu unterhalten sondern kann im Rahmen einer natürlichen Vegetationsentwicklung ggf. auch verlanden.*

Zu Unterlage 13.1. Erläuterungsbericht RW-Entwässerung

Zu 1.2: Die Aussage des letzten Halbsatzes ist falsch. Westlich der Bahn werden die betroffenen Gewässer vom zuständigen Bezirk Hamburg-Mitte unterhalten, soweit sie sich im Eigentum der FHH befinden. Östlich der Bahn und nördlich Kornweide ist der Wasserverband Wilhelmsburger-Osten für die Gewässerunterhaltung zuständig.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Der Erläuterungsbericht RW-Entwässerung ist entsprechend zu ändern.*

Zu Unterlagen Nr. 13.5 Blatt Nr. 1 und 3

Die hier angegebenen Sohlhöhen stimmen nicht mit denen im Höhenplan, Blatt Nr. 2 angegebenen Sohlhöhen überein. (Abschlag 7 bei Sohlhöhe von NN + 0,16! Abschlag 6 Sohlhöhe NN + 0,54, ankommende Drainleitung auf NN + 0,36)

Bei Abschlag 9 bestehen noch größere Differenzen. Hier bitte die Stimmigkeit prüfen.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Der Höhenplan gilt. Die Höhen im Lageplan werden angepasst.*

Gleisabwasser

Neben dem Straßenabwasser soll auch Gleisabwasser gesammelt und in die Gewässer bzw. Regenkanäle abgeleitet werden. Z.Zt. gibt es keine gesicherten Erkenntnisse zu Belastungen von Gleisabwässern. Eine Studie der Eawag (Schweiz) - deren grundsätzliche Übertragbarkeit hier angenommen wird - zeigt jedoch, dass erhebliche Mengen von problematischen Stoffen von Bahngleisen in den Boden oder die Gewässer gelangen könnten. Gemäß der Gesetzeslage ist Abwasser entsprechend seiner Belastung nach Stand der Technik zu behandeln. Ausgehend von dem Vorsorgeauftrag der zuständigen Behörden ist zuerst von einer Behandlungsbedürftigkeit auszugehen, soweit nicht Gegenteiliges bewiesen wird. Dieser Punkt ist somit noch zu prüfen, da die tatsächliche Belastung unbekannt ist. Hiernach müsste dann die Reinigung ausgelegt werden. Ggf. wäre eine Ableitung des Wassers in das Schmutzwassersiel anzudenken.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Im Zuge der Bahnfolgemaßnahmen zur neuen Wilhelmsburger Reichsstraße sind sowohl Gleisrückbau- als auch Gleisneubaumaßnahmen vorgesehen. Hinsichtlich eines möglichen Schadstoffeintrages durch Gleiswasser führt der überwiegende Rück-*

bau der Gleisanlagen zu einer deutlichen Verbesserung der Bestandsituation. Bei den erforderlichen neuen Maßnahmen handelt es sich um geringfügige Um-/Neubauten mit einer Nutzung als Servicegleise und einer damit verbundenen Minimierung von Schadstoffeintragungen. Weiterhin unterliegt die Bahn Produktenanforderungen für Eintragsstoffe nach Stand der Technik, so dass beim Einsatz von Vegetationshemmstoffen nur zugelassene und kontrollierte Stoffe genutzt werden dürfen.

Im Planänderungsverfahren wurde die Stellungnahme in Bezug auf das Gleisabwasser ergänzt:

3.2 Gleisentwässerung:

Die Stellungnahme aus dem ersten Verfahren bleibt gültig. Die bisherigen Antworten (insbesondere Mail von Herrn Glüsen am 29.11.12 an Herrn Krause) sind nicht befriedigend. Wenn von einer vollständigen Versickerung auszugehen wäre, müsste die DB keine Einleitungserlaubnisse beantragen (vgl. z.B. Abschlag 9). Hinsichtlich der Station und der Einleitungsmenge sind die Unterlagen übrigens z.T. noch nicht stimmig bzw. nicht angepasst worden (vgl. Darstellungen unter 13. 1 Punkt 4, 13.2-1 und 13.5).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Wasser soll grundsätzlich versickert werden und sobald das nicht mehr möglich ist, wird das Wasser über Sickerrigolen den Gewässern zugeführt.

Bereits in der ersten Erwiderungsrunde wurde geantwortet, dass hinsichtlich eines möglichen Schadstoffeintrages durch Gleiswasser der überwiegende Rückbau der Gleisanlagen zu einer deutlichen Verbesserung der Bestandsituation führt. Bei den erforderlichen neuen Maßnahmen handelt es sich um geringfügige Um-/Neubauten mit einer Nutzung als Servicegleise und einer damit verbundenen Minimierung von Schadstoffeintragungen. Weiterhin unterliegt die Bahn Produktenanforderungen für Eintragsstoffe nach Stand der Technik, so dass beim Einsatz von Vegetationshemmstoffen nur zugelassene und kontrollierte Stoffe genutzt werden dürfen.

Bezüglich möglicher bedenklicher Belastungen des im Gleichbereich anfallenden Regenwassers fehlen, wie schon im November 2011 kommuniziert, die wissenschaftlichen Grundlagen und Regelwerke. Es ist weder ausreichend untersucht, ob und wenn welche bedenklichen Belastungen auftreten, noch welche Verfahren und Bauweisen etc. zur Vermeidung deren Eintrags in das Grundwasser notwendig sind. Das EBA geht davon aus, dass dieses (Ab-)wasser - von atypischen Fällen abgesehen - unbelastetes Niederschlagswasser ist und gem. § 55 Abs. 2 (u.a.) ortsnah versickert werden kann bzw. soll.

Die Anlage 13.2-1 ist entsprechend zu ändern.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Im Planänderungsverfahren hat BSU/U12 erklärt, die Grundwasserbelange seien weitestgehend in den Abstimmungsgesprächen abgehandelt. Details ergäben sich dann noch in den Genehmigungsverfahren für Grundwasserabsenkungen. Auch insoweit sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Entscheidungsbedarf mehr und verweist auf die wasserrechtlichen Entscheidungen un-

ter Ziffer 2.18, S. 37 dieses Beschlusses. Die nachstehenden Ausführungen werden daher nur der Vollständigkeit halber wiedergegeben.

Aus Sicht des vorbeugenden Grundwasserschutzes (BSU/U12) ist folgendes anzumerken:

Im Ordner 1, Seite 45, unter Punkt 4.5 „Baugrund/Erdarbeiten" wird hervorgehoben, dass zur besseren Tragfähigkeit des Untergrundes stellenweise Bodenverbesserungsmaßnahmen im anstehenden Boden erforderlich werden. Als geeignet werden z.B. die Erstellung von ungebundenen oder gebundenen Baugrundverbesserungssäulen oder auch der Einsatz von Bindemitteln im Tiefenmischverfahren genannt. Hier wird nicht näher beschrieben, um was für Materialien es sich handelt. Da diese u.U. mit dem Stau- bzw. Grundwasser in Berührung kommen, ist ihre Schadlosigkeit nachzuweisen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die genaue Art und Vorgehensweise bei der Untergrundverbesserung wird im Zusammenhang mit der teilweise notwendigen Altlastensanierung in der Ausführungsplanung festgelegt. Dabei muss der Schutz des Grundwassers gewährleistet sein. Die Maßnahmen sollten mit der zuständigen Behörde abgestimmt werden.

Für das Trogbauwerk ist ein Bodenaustausch vorgesehen. Ebenso sind offensichtlich Aufschüttungen notwendig. Welches Material soll verwendet werden und in welchen Mengen?

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die erforderlichen Maßnahmen zur Gründung des Trogbauwerks werden zur Zeit im Rahmen weiterführender Planungsphasen mit dem Bodengutachter abgestimmt. Daher kann noch keine genau Angabe zu Material und Menge gemacht werden.

Unabhängig von dem für die Ausführung gewähltem Verfahren ist zu gewährleisten, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen im Gründungsbereich des Troges keine nachteiligen Auswirkungen auf die Beschaffenheit des Grundwassers erfolgen.

Für den Einbau von Recyclingmaterial als Unterbau der Trasse ist zu beachten, dass unterhalb des Unterbaus der Trasse die Kleischichten erhalten bleiben. Ist dies der Fall, kann einem Einbau von Recyclingmaterial zugestimmt werden. Werden die Kleischichten entfernt, würde das Recyclingmaterial bei hohen Grundwasserständen in Kontakt mit dem Grundwasser stehen. Der Vorhabensträger hat demzufolge nachzuweisen, dass am Einbauort der Abstand zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand nicht < 1,50 m liegt und keine nachteiligen Auswirkungen auf die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Grundwassers zu besorgen sind.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Zur Zeit ist noch nicht festgelegt, an welchen Stellen ein Bodenaustausch vorgenommen wird.

Der Hinweis wird daher zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungsphasen sowie in der Ausführung berücksichtigt.

Auch Stauwasser gilt als Grundwasser, so dass nachzuweisen ist, dass ein dauerhafter Kontakt des Recyclingmaterials zu einem Stauwasserkörper (= Grundwasser, das sich niederschlagswasserbedingt über dem Klei bildet und einen dauerhaft zusammenhängenden Grundwasserkörper bzw. hier Stauwasserkörper bilden kann) nicht besteht.

Dieses ist im Rahmen des Baugrundgutachtens nachzuweisen. Auch für Stauwasser gilt die LAGA_Mitteilung 20.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Zur Zeit ist noch nicht festgelegt, ob und an welchen Stellen Recyclingmaterial eingebaut wird.

Der Hinweis wird daher zur Kenntnis genommen und in den weiteren Planungsphasen sowie in der Ausführung berücksichtigt.

Für die Wasserhaltungen können anhand der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen keine wasserrechtlichen Genehmigungen erfolgen. Hierzu sind weitere Unterlagen erforderlich, die an BSU/U12 zu senden sind. Die Liste der Unterlagen, die der Antragsteller für die Genehmigung einzureichen hat, ist unter folgenden Internet-Links zu finden:

http://www.hamburg.de/voruebergrundwasserabsenkungen/151638/grundwasserabsenkungen.html oder http://www.hamburg.de/grundwassernutzungen/1044824/Grundwassernutzungen.html

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Ausführung eventuell notwendiger Grundwasserabsenkungen wird erst im Rahmen der weiteren Planungsschritte festgelegt. Vor Beginn werden die notwendigen Antragsunterlagen zur Genehmigung eingereicht.

Hinweis:

Im Bereich der Umbaumaßnahme Kornweide liegen die Grundwassermessstellen 1514, 1515 und 1546 (s. Lageplan ganz links - bunte Quadrate). Sollten sie von der Baumaßnahme betroffen sein, sind ihr Erhalt oder ihre Verlegung mit U11 – Herrn Korytko (Tel. 428 45 – 2016) abzustimmen. Zumindest aber sind sie gegen Beschädigungen durch den Bau zu schützen, und ihre Zugänglichkeit ist für Probenahmen und Wasserstandsmessungen sicherzustellen.

Die Messstelle 1267 ist bereits zurückgebaut.

Der Brunnen 33797 dient landwirtschaftlichen Zwecken und liegt im Bereich des zukünftigen Rückhaltebeckens. Er ist sachgemäß zurückzubauen und an anderer Stelle dann neu zu errichten, wenn er weiterhin benötigt wird. Dies ist mit dem Eigentümer (Ramkes (Rinder-+ Pferdeweide) Hauland) abzuklären.

Für den sachgemäßen Rückbau gilt das Merkblatt Nr. 8 (Download unter http://www.hamburg.de/merkblaetter-boden-grundwasser/)

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Bereich der Grundwassermessstellen ist eine mögliche Baustellenzufahrt vorgesehen. Eine Sicherung dieser Messstellen ist in Abstimmung mit der zuständigen Behörde im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen.

Der Brunnen 33797 liegt ebenfalls im Bereich der Baustellenandienung bzw. der späteren Zufahrt zum Regenrückhaltebecken. Sollte der Brunnen weiterhin benötigt werden ist er an anderer Stelle neu zu errichten.

Folgende Nebenbestimmungen sind in die Planfeststellung aufzunehmen:

Bei der Baumaßnahme anfallendes Aushubmaterial ist entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (27.09.1994) ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Bei der Verwertung sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen

- Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)" zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006). Diese Regeln gelten nicht für Oberboden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden und bei der Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht ist der § 12 der BundesBodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.

Für eventuell notwendig werdende Pfahlgründungen ist ein Verfahren zu wählen, das eine Verschleppung von Schadstoffen aus der Auffüllung durch die Kleischicht in den obersten Hauptwasserleiter verhindert. Das Pfahlgründungsverfahren ist mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) -U23 - abzustimmen.

Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden (Verfärbung, Geruch), ist das Amt für Verbraucherschutz des Bezirksamt HamburgMitte -VS314- Tel. 42854-4673 zu benachrichtigen. Der Baubeginn ist vorab ebenfalls dieser Dienststelle anzuzeigen.

Das Straßenabwasser ist vor Einleiten ins Grundwasser und in Oberflächengewässer nach Stand der Technik vorzureinigen.

Für die Versickerungsmulden ist ein Flächenverhältnis von Au:As > 15, d.h. pro qm Straßenfläche 0,07 qm Versickerungsmulden vorzusehen.

Die Sickermulden sind mit mindestens 20 bis 30 cm Mutterboden zu bedecken und zu begrünen. Die Einleitung hat über die Bankette zu erfolgen.

Die Versickerungsmulden - einschließlich Rigolen - sind mit ZO-Material auszugestalten, um somit einen möglichst hohen Rückhalt für Schadstoffe zu gewährleisten und um erhöhte Schadstofftransporte durch die Bodenpassage ins Grundwasser und in die Oberflächengewässer zu verhindern.

Um die Filterwirkung der Versickerungsmulden zu gewährleiten, ist der Oberboden in den Mulden spätestens nach 20 Jahren auszutauschen.*

Von allen zur Verbesserung der Tragfähigkeit vorgesehenen Bodenmaterialien und Bindemitteln sind Analysendaten bzw. Beschreibungen inkl. Mengenangaben BSU/U12 vorzulegen. Ihre Schadlosigkeit ist jeweils nachzuweisen.

* Aufgrund der nach 20 Jahren in den Mulden angereicherten Schadstoffe ist davon auszugehen, dass der auszutauschende Boden auf einer Deponie zu entsorgen ist.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise in den Nebenbestimmungen werden beachtet.

Ausnahme: Pkt. 8: Die Forderung, den Oberboden der Muldenandeckung nach 20 Jahren auszutauschen, wird zurückgewiesen. Es gibt keine wissenschaftlichen Untersuchungen, die zu der Erkenntnis führen, dass bei der geplanten Versickerung über Bankett und Mulden, die Filterwirkung der Mulden bzw. deren Oberbodenandeckung erschöpft ist. Ein großer Teil der Stofffracht wird bereits im bzw. auf dem Bankett zurückgehalten. Das Bankett "wächst nach oben", es wird deshalb regelmäßig geschält. Diese Schälintervalle richten sich nach dem Bedarf, im Allgemeinen erfolgt dies nach 5 - 12 Jahren. Die Entsorgung des Schälgutes erfolgt nach den jeweils geltenden Bestimmungen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger im Hinblick auf den Austausch des Oberbodens an. Im Übrigen sind die Nebenbestimmungen entsprechend der Zusage der Vorhabensträger zu beachten.

Anmerkungen zu den Versickerungsmulden:

In einigen Bereichen ist der für eine ausreichende Filtration geforderte Abstand von 1m zwischen Sohle der Mulde und dem höchsten Grundwasserstand nicht einzuhalten. Aufgrund der besonderen hydrologischen Verhältnisse in Wilhelmsburg kann dies hier toleriert werden, wenn die o.g. Nebenbestimmungen beachtet werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es wird auf die Antwort zum Punkt "Nebenbestimmungen" (s.o.) verwiesen.

Hier noch eine Ergänzung mit der Bitte um Weiterleitung an die Planfeststellungsbehörde:

Laut LBP (Unterlage 12.2, Anlage I, Maßnahmen - NR. 3.2 A und Karte 4.6) sowie der Darstellung in Unterlage Nr. 3.1, Blatt 2, soll die derzeitige Straßenbrücke über den Ernst-August-Kanal rückgebaut werden, und die Uferbereiche sollen eine ökologische Aufwertung erhalten.

Diese Maßnahme findet sich nicht im vorliegenden Bauwerksverzeichnis. Sie ist in das Bauwerksverzeichnis aufzunehmen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung berücksichtigt bereits den Rückbau der bestehenden Straßenbrücke über den Ernst-August-Kanal.

Der durch die Stadt Hamburg durchzuführende Rückbau selber ist nicht Gegenstand des Verfahrens und daher nicht im Bauwerksverzeichnis aufgeführt.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Im Zuge des Planänderungsverfahrens haben die Vorhabensträger klargestellt, dass der Abbruch der Brücke über den Ernst-August-Kanal nicht beantragt ist. Die Planfeststellungsbehörde ordnet einen solchen Abbruch auch nicht an. Auf Ziffer 4.14.1.6.2, S. 259 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Planänderungsverfahren hat BSU/U sich wie folgt geäußert:

Seitens U2 (Bodenschutz / Altlasten) ist folgendes anzumerken:

Zur Unterlage 12.2, Planänderung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmenblätter 3.1 A – 3.4 A, Entsiegelung der Wilhelmsburger Reichsstraße in verschiedenen Teilabschnitten:

Bei der Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht sind die Vorgaben des § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten. Darüber hinaus wird insbesondere für die neu herzustellenden durchwurzelbaren Bodenschichten auf die von der LABO in Zusammenarbeit mit dem LAB, der LAGA und der LAWA erarbeiteten Vollzugshilfe zu § 12 BBodSchV hingewiesen sowie auf die DIN 19731, die in den Hinweisen zur Technischen Durchführung der Aufbringung Hilfestellungen gibt, um z. B. Verdichtungen zu vermeiden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden dankend zu Kenntnis genommen.

Die Beachtung der benannten rechtlichen und fachlichen Vorgaben zum Bodenschutz ist Stand der Technik und findet im Rahmen der Ausführungsplanung und beim Bau der Maßnahme Berücksichtigung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Zusage der Vorhabensträger ist verbindlich.

Stellungnahme U13 (Wasserwirtschaft)

Die zur Verfügung stehende Zeit für die Erstellung einer Stellungnahme zum Planänderungsvertrag reicht im laufenden Geschäftsprozess nicht aus, die übermittelten Planunterlagen intensiv zu prüfen. Insofern ist nach nur kursorischer Betrachtung der übermittelten Planänderungsunterlagen festzuhalten, dass den in den zwischenzeitlich erfolgten Abstimmungsgesprächen vereinbarten Änderungen der Wasserwirtschaftlichen Belange grundsätzlich entsprochen wurde.

Im Einzelnen:

Zum Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5):

Nach wie vor scheint die eigentliche Gewässerausbaumaßnahme „Verlegung Südliche Wilhelmsburger Wettern" nicht in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen worden zu sein. Aufgenommen sind „nur" die entsprechenden Querungsbauwerke. Die Aufnahme der eigentlichen Gewässerausbaumaßnahme in das Bauwerksverzeichnis muss nachgeholt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Umverlegung der Südlichen Wilhelmsburger Wettern ist im Bauwerksverzeichnis unter der Nummer 20.37a aufgeführt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabensträger.

Zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12):

1. Ausgleichsmaßnahmen

1.1 3.1A Entsiegelung der Wilhelmsburger Reichsstraße (südlicher Abschnitt)

Unter dieser Ausgleichsmaßnahme wird auf Seite 135 des LBP und im entsprechenden Maßnahmenblatt auch die „Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit bei der Gewässerverbindung zwischen Kuckucksteich und Mahlbusen (Aufhebung von Verrohrungen und naturnahe Gestaltung der Gewässerprofile und Ufer)" erwähnt. Diese Ausgleichsmaßnahme wird seitens U 1 ausdrücklich begrüßt. Es handelt sich hierbei um eine Gewässerausbaumaßnahme, für die eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich ist. Ich gehe davon aus, dass die Genehmigung im Rahmen der konzentrierenden Wirkung dieses Planfeststellungsverfahrens erwirkt werden soll? Für eine abschließende Beurteilung dürfte die alleinige Nennung der Maßnahme allerdings nicht ausreichend sein. Für eine entsprechende Verbindlichkeit müsste sie außerdem in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Rahmen der Maßnahme 3.1 wird über die textlichen Festsetzungen hinaus bewusst keine Verortungen und Detailplanungen der im einzelnen enthaltenen Maßnahmen (z.B. Gehölzpflanzungen und Gewässerfreilegung) vorgenommen. Dies wird

auch im Rahmen des Planänderungsverfahrens weiterhin abgelehnt. Lage, Gestaltung und Dimensionierung des freigelegten Gewässerprofils können sinnvollerweise erst dann konkretisiert werden, wenn im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit aktuellen Stadtentwicklungen und Planungen (z.B. zur Folgenutzung des igs-Geländes) ein Freiflächen-Gestaltungskonzept sowie eine Wegekonzept für den Bereich erstellt wird. Ggf. sind dann wasserrechtliche Genehmigungen nachträglich zu beantragen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

1.2 3.2A Entsiegelung der Wilhelmsburger Reichsstraße (nördlicher Abschnitt)

Bisher enthielt diese Maßnahme auch den Rückbau des bisherigen Brückenbauwerkes über den Ernst-August Kanal. Nunmehr ist der Rückbau explizit aus dieser Maßnahme ausgeschlossen worden, die Kompensationsleistung aber gleich geblieben. Dieser Umstand erscheint zumindest fragwürdig, da mit dem Brückenabriss auch Teilentsiegelungen verbunden gewesen wären.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bei dem Rückbau des Brückenbauwerkes über den Ernst-August-Kanal entsprechend dem alten Maßnahmenkonzept standen funktionale Aspekte im Vordergrund, insbesondere die Ausgleichsfunktionen für das Landschaftsbild und die Biotopverbundfunktionen in der Freiraumachse Ernst-August-Kanal. Der Rückbau des Brückenbauwerks wurde bei der rechnerischen Bilanz nach Staatsrätemodell nicht berücksichtigt, da die maßgeblichen Strukturen unter der Brücke (Straßen Vogelhüttendeich und Honartsdeicher Kehre (=Versiegelung), Ernst-August-Kanal) unverändert bleiben. Insofern ändert sich durch die geänderte Planung die rechnerische Bilanz nicht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabensträger.

1.3 7.1 Biotopentwicklung „Kornweide"

Das vorgesehene Ausgleichsflurstück 4476 grenzt an das Gewässerflurstück 5812 Neuer Brausielgraben mitsamt Arbeits- und Schauweg. Dieser Arbeits- und Schauweg dient gleichzeitig als Zufahrt zum Kleinschöpfwerk „Neues Brausiel". Es wird befürchtet, dass durch die geplante Schilfanpflanzung auf dem Flurstück 4476 die Unterhaltung des direkt angrenzenden Arbeits- und Schauweges und damit die Erreichbarkeit des Kleinschöpfwerkes erheblich erschwert wird. Insofern wird gebeten, die Anpflanzung von Schilf im östlichen Randstreifen des Ausgleichsflurstückes noch einmal zu überprüfen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Auf die Anpflanzung von Schilf und die Entwicklung von Röhrichtstreifen auf der Ostseite des Flurstücks 4476 kann aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht verzichtet werden. Eine eventuelle Ausbreitung des Schilfs auf das angrenzende Gewässerflurstück 5812 ist grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Allerdings wird die Ausbreitung durch die regelmäßige Mahd, die ohnehin im Rahmen der üblichen Gewässerunterhaltung stattfindet, eingedämmt werden. Schilf stellt an Gewässern außerdem einen

ortsüblichen und natürlichen Bewuchs dar und ist im Bestand bereits an vielen Stellen des Kanal- und Grabensystems vorhanden. Die Bedenken werden zurückgewiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Die Ausgleichsmaßnahme wird nicht für das Flurstück 5812 bzw. den Brausielgraben festgesetzt und ändert deshalb nichts an den Befugnissen, hier Einklang mit naturschutzrechtlichen Bestimmungen ggf. überwachsende Pflanzen zur Erhaltung des Schauwegs zu entfernen.

2. Ersatzmaßnahmen

2.1 10E Grünlandentwicklung „Neue Höder Wettern"

Bei der Maßnahmenbeschreibung auf Seite 148 (Ordner 5), wird bei den „naturschutzfachlichen Zielsetzungen der BSU" als begleitende Maßnahmen auch die Anhebung der Wasserstände genannt. U 1 geht davon aus, dass mit diesem Hinweis die bereits vereinbarten und genehmigten höheren Wasserstände in der Neuen Höder Wettern gemeint sind.

Sollten weitere, über die bisherigen Genehmigungen hinausgehende Wasserstandserhöhungen vorgesehen werden, wäre eine Genehmigung der zuständigen Wasserbehörde erforderlich. Angesichts der unterschiedlichen Ansprüche an das Gewässer hält U 1 eine weitere Wasserstandserhöhung für wenig realistisch.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In den Maßnahmenblättern sind die bereits genehmigten höheren Wasserstände in der neuen Höder Wettern gemeint. Darüber hinaus gehende Wasserstandserhöhungen sind nicht vorgesehen.

3. Zur Wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 13):

3.1 Unser Hinweis bezüglich Unterlage 13.1 Punkt 1.2 aus der vorhergehenden Stellungnahme wurde bei der Änderung nicht berücksichtigt. Der Hinweis bleibt gültig.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Erläuterungsbericht RW-Entwässerung ist entsprechend zu ändern.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Unterlage 13.1 ist bislang nicht entsprechend geändert worden. Das ist aber unschädlich, weil mit der falschen Aussage über die Unterhaltungspflichten keine Regelungswirkung einhergeht. Deswegen reicht die Klarstellung aus, dass die betroffenen Gewässer westlich der Bahn vom zuständigen Bezirk Hamburg-Mitte unterhalten werden, soweit sie sich im Eigentum der FHH befinden. Östlich der Bahn und nördlich Kornweide ist der Wasserverband Wilhelmsburger-Osten für die Gewässerunterhaltung zuständig.

4.14.2.31 BWVI/WL2 (ehemals BWA/Agrar)

Zu den zugeleiteten Planfeststellungsunterlagen wird aus Sicht der Abteilung Agrarwirtschaft der BWA wie folgt Stellung genommen:

Stellungnahme

Die von der Abteilung Agrarwirtschaft vertretenen Belange Landwirtschaft und Wald werden durch das Planfeststellungsverfahren berührt.

Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die Bahnfolgemaßnahmen werden gemäß den Planfeststellungsunterlagen ca. 1,28 ha Wald beseitigt. Die Beseitigung von Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes erfordert gemäß Landeswaldgesetz die Schaffung von Ersatzwald in einer zu klärenden Größe. Es wird um Berücksichtigung des Erfordernisses im Verfahren gebeten.

Im Zuge des Planänderungsverfahrens hat die BWVI ihre Stellungnahme ergänzt:
Auf Seite 110 der Unterlage 12.2 Planänderung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes, wird ein ermittelter Verlust an Waldfläche von 1,23 ha angegeben. Auf Seite 134 wird beschrieben, dass von den insgesamt vorgesehenen 10,23 ha Gehölzflächen im Bereich der alten Wilhelmsburger Reichsstraße mindestens 3 ha zu flächigen Waldbeständen zu entwickeln sind – möglichst im Anschluss an vorhandene Waldbestände. Hiermit sind wir einverstanden. Es wäre allerdings wünschenswert, dass die Wald-Ersatzflächen in der Planung räumlich verortet würden. Durch die rein textliche Festsetzung, dass die Waldkompensation in den Maßnahmen 3.1.A bis 3.4.A enthalten ist, ist der Waldersatz schwer nachzuvollziehen. Wenn dies den Plangenehmigungsvorgang verzögern würde, wäre es auch möglich, dass im Rahmen des Planvollzuges die entsprechende räumliche Festlegung möglichst frühzeitig mit uns abgestimmt wird.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Auf eine räumliche Verortung der vorgesehenen Waldersatz-Anpflanzungen im Bereich der alten Trasse wurde bislang ganz bewusst verzichtet und wird auch im Zuge der Planänderungen abgelehnt, da es aus fachlicher Sicht nicht zwingend erforderlich ist. Dieses Vorgehen wurde seinerzeit mit der BWVI, Abteilung Agrarwirtschaft (...) abgestimmt.

Es wird zugesagt, im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung die erforderlichen Abstimmungen zur räumlichen Festlegung mit der BWVI, Abteilung Agrarwirtschaft vorzunehmen.

Im Bereich des Maßnahmenkomplexes 3 "Rückbau alte Wilhelmsburger Reichsstraße" sind auf insgesamt 5,66 ha Anpflanzungen von flächigen oder linearen, naturnahen Gehölzbeständen überwiegend einheimischer Bäume und Sträucher geplant. Diese Anpflanzungen sind unter Rücksichtnahme auf die aktuell in dem ganzen Bereich stattfindenden Maßnahmen von igs und IBA nicht räumlich fest verortet, sondern nur textlich für den Bereich der alten Trasse festgesetzt. Bei den textlichen Festsetzungen in den Maßnahmenblättern werden dahingehend Ergänzungen vorgenommen, dass von den 5,66 ha mindestens 3 ha zu flächigen Waldbeständen zu entwickeln sind - möglichst im Anschluss an vorhandene Waldbestände. Die Funktion als Ersatzmaßnahme für Wald wird im jeweiligen Maßnahmenblatt ebenso festgesetzt. Damit wird der Ersatz von Wald, wie zwischenzeitlich mit der Behörde für Wirtschaft und Arbeit abgestimmt, nachgewiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträger an. Es kann offen bleiben, ob das Vorhaben tatsächlich Eingriffe in Wald mit sich bringt oder nicht. Es ist jedenfalls zulässig, wenn einer der Vorhabensträger auf eigenem Grundstück – nämlich der Alttrasse – ohnehin erforderliche Maßnahmen für den Verlust von Gehölzen so ausgestaltet, dass mindestens 3

ha zu flächigen Waldbeständen zu entwickeln sind. Darin mag ein überschießender Ausgleich liegen. Das ist aber nicht unzulässig.

Landwirtschaftliche Betroffenheiten ergeben sich aufgrund der geplanten, im LBP dargestellten Kompensationsmaßnahmen.

Zu den Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Siedenfelder Weges werden gegen die dargestellten Maßnahmen keine Bedenken erhoben, insoweit nach unserem Kenntnisstand mit der Pächterin bereits entsprechende Maßnahmen abgestimmt worden sind. Allerdings erscheint die berücksichtigte Aufwertung von lediglich 2 Wertpunkten gemäß Staatsrätemodell zu gering bemessen und nicht ausreichend. Es wird daher um Überprüfung der vorgenommenen Bewertung der Zielsituation bei den Maßnahmen 8.1 E und DB 8.3 E dahingehend gebeten, ob eine Bewertung von WP 8 gemäß Staatsrätemodell angezeigt ist. Die niedrige Aufwertung ist unverständlich, da die Flächen in räumlich-funktionalem Zusammenhang zu den südlich des Siedenfelder Weges belegenen wertvollen Klappertopfwiesen liegen, daher sollte eine höherwertige Entwicklung möglich sein. Als Ergebnis der Überprüfung wird erwartet, dass die Kompensationsfläche im LBP reduziert werden kann. Entsprechend sollten Flächen südlich Kornweide 7.1. A) aus der Planung ausgenommen werden.

Zu den Kompensationsmaßnahmen im Bereich Kornweide werden im Hinblick auf die betriebliche Betroffenheit des landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetriebes R... Bedenken gegen die geplante Kompensationsmaßnahme 7.1 A erhoben. Die Maßnahme ist aus betrieblicher Sicht aufgrund von Mehrfachbetroffenheiten abzulehnen und im Zusammenhang mit der o.g. Neubewertung auch nicht erforderlich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise zu den Kompensationsmaßnahmen 8.1 E und DB 8.3 E werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich jedoch um eine Vorgabe der BSU Amt NR, zu der bereits intensive Abstimmungen stattgefunden haben. Die Bewertung wird beibehalten. Im Übrigen haben zwischenzeitlich Abstimmungen mit der BSU, Amt NR zu den Kompensationsflächen im Bereich Kornweide stattgefunden. Im Ergebnis wird das Maßnahmenkonzept dort u.a. aufgrund der Belange der landwirtschaftlichen Nutzung teilweise geändert.

Im Übrigen wird um Überprüfung des LBP und der Eingriffs-Ausgleichsbewertung insoweit gebeten, als die positiven Auswirkungen einer Reduzierung der Lärmimmissionen im Plangebiet, die mit der angestrebten Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße und der Lärmschutzmaßnahmen einhergehen, auf die Bewertung der Biotope im Plangebiet (hier insbesondere Fauna) nicht hinreichend berücksichtigt scheinen. Im Ergebnis durfte davon auszugehen sein, dass die Situation im Plangebiet nicht nur zu keiner Verschlechterung fuhrt, sondern aufgrund der Zurücknahme der Durchschneidung mit der Verlagerung eine Aufwertung für z.B. lärmempfindliche Vögel oder lichtempfindliche Insekten und deren Biotope verbunden sein durfte. Dies sollte entsprechend in der Berechnung der Kompensationseffekte berücksichtigt werden. Es wird diesbezüglich auf das B-Planverfahren Francop 7/ Neuenfelde 12 (Ortsumgehung Finkenwerder) verwiesen, wo bei der Eingriffsbemessung nicht allein die direkte Flächenbetroffenheit, sondern auch die Zerschneidungswirkung und u.a. Verlärmung zur Bemessung des Eingriffsumfangs herangezogen wurde.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Entlastungseffekte durch den Rückbau der B 4/75 werden bei der Eingriffsbilanzierung verbal-argumentativ berücksichtigt und spielen bei der Beurteilung der Erheb-

lichkeit von Auswirkungen durch die verlegte Straße eine besondere Rolle. Eine quantitative Bilanzierung dieser Wirkungen in Form einer Aufwertung in Wertpunkten ist jedoch wegen der bestehenden Vorbelastungen und der vielfältigen Veränderungen in Wilhelmsburg fachlich nicht sinnvoll und nicht mit ausreichender Belastbarkeit möglich. Der Planungsraum in Wilhelmsburg ist wegen der zahlreichen Vorbelastungen und städtebaulichen Veränderungen nicht mit dem Planungsraum der Ortsumgehung Finkenwerder vergleichbar. Zudem sieht die Bewertungsmethodik des Staatsrätemodells die hier erforderliche Feinabstufung der Wertzu- oder abnahmen an sich nicht vor.

Die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen werden insofern berücksichtigt, als dass die betriebsbedingten Auswirkungen der Trasse nicht als erheblicher Eingriff gewertet werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Stellungnahme der BWVI zielt darauf ab, die für die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen benötigten Flächen zu reduzieren, umso weniger Landwirtschaftsflächen in Anspruch nehmen zu müssen. Das entspricht dem Gebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG. Allerdings gibt es abgesehen von der Verpflichtung auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen kein Gebot, naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen auf möglichst kleiner Fläche auszuführen. Es gibt auch kein Gebot, den naturschutzfachlichen Ausgleich auf ein Mindestmaß zu beschränken. Daher besteht auch kein Anlass, die Ausgleichsmaßnahmen daraufhin zu überprüfen, ob sie auf kleinerer Fläche durchgeführt werden könnten. Da auch die Eigentümer der betroffenen Flächen keine Bedenken geäußert haben, trifft die Planfeststellungsbehörde keine Anordnung zu einer Verringerung der Ausgleichsflächen. Dazu gäbe es auch dann keinen Anlass, wenn die Annahme der BWVI richtig wäre, dass der geplante Ausgleich zu niedrig bewertet ist.

Im Grunderwerbsverzeichnis werden noch die Flurstücke 9803 und 9804 der Gemarkung Wilhelmsburg unverändert aufgeführt obwohl gemäß Karte 4.9 A der Unterlage 12.2 diese Kompensationsmaßnahme entfällt. Dies ist auch dem geänderten LBP auf Seite 146 bei der Beschreibung der Maßnahme 7.3 A zu entnehmen. Daher sollte die Spalte „Dauernd zu erwerbende Fläche" für diese beiden Flurstücke auf 0 gesetzt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Dem Hinweis wird gefolgt.

Das Grunderwerbsverzeichnis sowie die Grunderwerbspläne werden überarbeitet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan „LBP-Maßnahme Kornweide Nord" (Unterlage 14.2, Blatt E2) werden insoweit nicht festgestellt, als dort die Inanspruchnahme der Flurstücke 9803 (Nr. E2.03.1) und 9804 (E2.02.1) dargestellt ist.

4.14.2.32 Bezirksamt Hamburg-Mitte MR 3

Übergeordnete Planung -SL1

Die Überbrückung des Ernst-August-Kanals (Erläuterungsbericht 4.7.15) führt durch die Höhe der Trasse über Gelände als auch durch die Höhe der Lärmschutzwände (4,5m) zu einer zusätzlichen starken räumlichen und optischen Zäsur. SL1 spricht sich dafür aus, die Spannweite des Brückenbauwerks zugunsten nicht nur der darunter herführenden Straßen, sondern auch der Böschungsbereiche des Kanals so großzügig wie möglich zu planen. Hintergrund ist auch die besondere Bedeutung des Kanals im LaPro und Freiraumverbundsystem (Auf die parallel erfolgende Stellungnahme von SL3 wird verwiesen). Unter Berücksichtigung stadtgestalterischer Aspekte wird seitens SL1 ausdrücklich begrüßt, dass die Lärmschutzwände im Bereich des Brückenbauwerks zu großen Teilen transparent gestaltet werden (Erl.ber. 4.7.15.5/7),

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die geplante Brücke ist Bestandteil des Gestaltungskonzeptes für die Gesamtmaßnahme gewesen. Sie ist länger als die vorhandene Brücke und wirkt dadurch transparenter.

Gemäß Entwurf wird der Kanal mit den Böschungen im vorhandenen Zustand belassen. Beidseitig neben dem Kanal ist ausreichend Platz für Verkehrswege, die eine entsprechende Durchgängigkeit gewährleisten.

Eine Verlängerung der Brücke um ein weiteres Feld würde zu erheblichen Mehrkosten führen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an und trifft keine weiteren Anordnungen zur Spannweite der Brücke.

Im Bereich der S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg / Berta-Kröger-Platz wird auf einen aktiven Lärmschutz östlich der S-Bahn-Trasse verzichtet. Seitens SL1 wird darauf hingewiesen, dass für die sog. „Mitte Wilhelmsburg" derzeit diverse Bau- und Umgestaltungsmaßnahmen konkret geplant werden bzw. kurz vor der Umsetzung stehen (u.a. Umbau S-Bahn-Haltestelle, neue Mantelbebauung des EKZ, Umgestaltung Bahnhofspassage und Berta-Kröger-Platz), die eine Aufwertung insbesondere auch der öffentlichen Freiräume zum Ziel haben. Vor diesem Hintergrund spricht sich SL1 ausdrücklich dafür aus, auch für diese Bereiche den Lärmschutz zu optimieren und die genannten Maßnahmen nicht durch eine Lücke in den aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der S-Bahn-Trasse zu hinterfragen,

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Bereich zwischen der Neuendorfer Straße und der Keindorffstraße ist zum Schutz der Wohnbebauung zwischen den S-Bahn- und den Güterzuggleisen eine Schallschutzwand geplant. Die Schallschutzwand verläuft entlang der Gütergleise, da diese die Hauptlärmquelle in dem Bereich darstellen.

Eine zusätzliche Schallschutzwand entlang der S-Bahngleise führt nur zu sehr geringen zusätzlichen Entlastungen. Bereits durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen können in der Gesamtlärmbetrachtung die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung eingehalten werden, so dass eine zusätzliche Schallschutzwand aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich ist.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde haben die Vorhabensträger mit E-Mailsvom 09.04.2013 und vom 10.04.2013 mitgeteilt, die Emissionen der Bahngleise 3+4 lägen bei 76,9 (Tag) und 78,0 dB(A) (Nacht), dazu kämen noch die Emissionen der Gleise 5 bis 8, so dass insbesondere im Nachtbereich von einer Differenz > 20 dB(A) auszugehen sei. Gegen den Bahnlärm schützte die Lärmschutzwand an Gleis 3. Die Emissionen der Gleise 1+2 (S-Bahn) lägen bei 66,2 dB(A) am Tage und 59,5 dB(A) in der Nacht. Der Bereich des S-Bahnhofs liege in einer leichten Einschnittslage. Durch eine zusätzliche Lärmschutzwand würde ausschließlich der S-Bahnlärm gemindert werden, so dass nur von einer sehr geringen zusätzlichen Pegelminderung auszugehen sei. Nach überschlägiger Berechnung durch die Lärmschutzgutachter würde die Lärmschutzwand an den in dem Bereich liegenden Berechnungspunkten (die nach der bisherigen Planung noch Grenzwertüberschreitungen aufweisen) zu einer zusätzlichen durchschnittlichen Pegelminderung von 0,2 dB(A) in der Nacht führen (bei einer Höhe von 5,5m über SOK und einer Länge von ca. 390 m). Die Kosten für die Lärmschutzwand würden sich auf 770.000 € brutto (5,5m x 390m x 300 €/m² + MWSt) belaufen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es ist rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Vorhabensträger davon abgesehen haben, im Bereich des S-Bahnhofs Wilhelmsburg eine zusätzliche Lärmschutzwand östlich der S-Bahngleise zu errichten. Die für die Herstellung der Lärmschutzwand aufzuwendenden Kosten stehen außer Verhältnis zum Schutzzweck (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG). Die durchschnittliche Pegelminderung beträgt 0,2 dB(A) und dürfte in nur wenigen Fällen dazu führen, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte – bei Verzicht auf passiven Lärmschutz – eingehalten werden. Dies liegt u.a. daran, dass sich die S-Bahngleise im Bereich des S-Bahnhofs unterhalb des angrenzenden Straßenniveaus befinden und dass sich die Gebäude, an denen nach wie vor Grenzwertüberschreitungen auftreten, im betreffenden Bereich nicht auf Flächen befinden, die unmittelbar an das Bahngelände angrenzen. Dem stehen erhebliche Kosten gegenüber. Insbesondere auch unter Berücksichtigung der erheblichen Vorbelastung, die bisher von den Schienenwegen ausgeht und die die Vorhabensträger bereits in gravierendem Maße senken (vgl. dazu oben Ziffer 4.10.1.2.2, S. 98), erscheinen die von den Vorhabensträgern geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Bahnbereich als ausreichend. Angesichts der minimalen Pegelminderung, die sich mit Hilfe einer Lärmschutzwand östlich der S-Bahngleise erreichen ließe, stehen die Kosten außer Verhältnis zum Schutzzweck. Die Vorhabensträger haben daher den erforderlichen passiven Schallschutz bzw. angemessene Entschädigungsleistungen zu gewähren.

Bezüglich der Fußgängerbrücke über die B 4/75 zwischen geplantem BSU-Neubau und S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg (Erl.ber. 4.7.11) ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, wie die Brüstung oberhalb der Abfangungsmauer vor dem BSU-Neubau, nördlich der Neuenfelder Straße, ausgeführt wird. Es steht die Frage offen, ob über die Stützwand hinaus noch eine Lärmschutzwand oder lediglich eine einfache Absturzsicherung in Form eines Geländers geplant ist.

In jedem Fall sollte gewährleistet werden, dass die funktional und gestalterisch bedeutende Fußgängerbrücke weithin sichtbar bleibt. Im Falle einer notwendigen Fortführung der Lärmschutzwand oberhalb der Abfangungsmauer, also auf Höhenniveau der Fußgängerbrücke, sollte die Lärmschutzwand zwingend transparent ausgeführt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung der Fußgängerbrücke sowie der Abfangungskonstruktionen sind nicht Bestandteil des Verfahrens.

Die im Rahmen der IBA 2013 vorgezogenen Maßnahmen wurden mit der Planung zur neuen Wilhelmsburger Reichsstraße abgestimmt. Für den Lärmschutz ist eine Vorsatzschale aus Lärmschutzelementen unterhalb der Kopfbalken der Abfangungskonstruktionen bei den Planungen berücksichtigt worden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die vorgesehene, 6,0 m hohe Lärmschutzwand auf der Westseite der neuen B 75 (Bauwerksverzeichnis Nr. 30.57) beschreibt in dem Bereich, in dem sich die Fußgängerbrücke befindet, einen auf diese Brücke abgestimmten Bogen, so dass die Brücke die Lärmschutzwand nicht überspannt, sondern mit dem westlichen Brückenkopf auf diese Lärmschutzwand trifft. Diese Ausführung geht auf die gestalterischen Anregungen der Freien und Hansestadt Hamburg zurück. Dem Höhenplan (Unterlage 8, Blatt 3A) ist zu entnehmen, dass die Wegefläche der Fußgängerbrücke etwa die gleiche Höhe hat wie die Lärmschutzwand, so dass die Lärmschutzwand die Brücke jedenfalls nicht überragt und insoweit auch keine Sichtbarriere darstellt. Auch das westlich gelegene Gelände liegt nicht deutlich tiefer als die Lärmschutzwand, so dass auch insoweit eine Sichtbehinderung nicht zu befürchten ist. Daher ist es ausreichend, dass die Lärmschutzwand die Fußgängerbrücke jedenfalls nicht überragt. Die Planfeststellungsbehörde hat auch keinen Anlass, hier transparente Lärmschutzwände anzuordnen.

Für den Eingangskomplex zum Inselpark ist in einem Gutachterverfahren im Januar 2011 der Entwurf des Büros Bolles+Wilson mit weiteren Überarbeitungshinweisen prämiert worden. Diese bezogen sich in erster Linie auf die Grundrissorganisation, aber auch auf den Schallschutz des geplanten Demenzgartens. Seitens SL1 wird deutlich gemacht, dass der aktive Schallschutz entlang der B 4/75 in diesem Bereich von entscheidender Bedeutung für die Qualität der hier geplanten Freianlagen ist,

Aufgrund der Länge der geplanten Lärmschutzwände ist davon auszugehen, dass diese das Bild der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße im Stadtteil ganz wesentlich prägen werden. SL1 macht deutlich, dass der hochwertigen Gestaltung der Lärmschutzwände daher eine besondere Bedeutung zukommt (Erl.ber. 4.7.24.5).

Eine durchgängige Einfärbung der Wände in braun-beige wird kritisch gesehen. Vielmehr wird das Potenzial gesehen, die Lärmschutzwände in Teilbereichen zu differenzieren und ggf. thematisch zu gestalten bzw. auf die direkt angrenzenden Quartiere / Nutzungen abzustimmen. Als Beispiele wären zu nennen

- der Eingangskomplex zum Inselpark der IBA GmbH (Gutachterverfahren abgeschlossen im Januar 2011, s.o.), in dessen Südosten sich die Parkanlage anschließt. Hie-

rauf sollte mit einer intensiven Begrünung der Lärmschutzwand Bezug genommen werden,

- die „Welt der Bewegung" (Bauantragsverfahren M/BP/02305/2009, Am Industriebahnhof o.Nr.), in der die Gestaltung der Lärmschutzwände eng an den Themen der Parkanlage orientiert werden könnte, in Kooperation mit der IBA / igs 2013,
- der Bereich der Bahnhofspassage bzw. des Busbahnhofs an der S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg („Freiflächengestaltung Berta-Kröger-Platz / Bahnhofpassage", Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Herr Sönke Gerundt, und Plangenehmigungsverfahren „Neubau des Empfangsgebäudes S-Bahnhof Wilhelmsburg", Eisenbahnbundesamt/LSBG),

Die Begrünung der Lärmschutzwände sollte generell, insbesondere jedoch angrenzend an Grünanlagen, eine wichtige Rolle spielen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bezüglich der Gestaltung der Lärmschutzeinrichtungen hat ein eigenständiger Abstimmungsprozess stattgefunden. An diesem Abstimmungsprozess war die FHH, u.a. durch den Oberbaudirektor, maßgeblich beteiligt.

Die festgelegten Ergebnisse werden in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die gestalterischen Aspekte der Lärmschutzwände werden, sofern nicht z.B. im Hinblick auf die Begrünung planfestgestellt, der Ausführungsplanung überlassen. Gesetzliche oder untergesetzliche Vorgaben für die Gestaltung etwa durch Landschaftsschutzverordnungen oder städtebauliche Verordnungen gibt es nicht, so dass sich die Gestaltungsanforderungen auf eine Art „Verunstaltungsverbot" beschränken, wie es etwa in § 12 HBauO auch für bauordnungsrechtliche Vorhaben gilt. Danach müssen bauliche Anlagen nach Form, Maßstab, Verhältnis der Baumassen und Bauteile zueinander, Werkstoff und Farbe so gestaltet sein, dass sie nicht verunstaltend wirken. Bauliche Anlagen dürfen das Straßen-, Orts- und Landschaftsbild nicht verunstalten.

Die Planfeststellungsbehörde zieht diese Maßstäbe auch für die Beurteilung der Gestaltung der Lärmschutzanlagen heran und stellt fest, dass die Zusagen der Vorhabensträger im Zusammenhang mit den Gestaltungsmaßnahmen 2.1G und DB 2.1G „Lärmschutzwandbegrünung" ausreichen, um eine Verunstaltung ausschließen zu können. Es drängt sich auch nicht auf, dass die Gestaltung hier aus besonderen städtebaulichen Gründen, etwa wegen bereits vorhandener hoher Gestaltungsstandards besonders abwägungsrelevant sein könnte.

Selbstverständlich hält auch die Planfeststellungsbehörde eine ansprechende Gestaltung der Lärmschutzwände für wünschenswert und erklärt ausdrücklich, dass entsprechende Gestaltungsabreden zwischen den Vorhabensträgern und der Freien und Hansestadt Hamburg begrüßt werden.

Bebauungsplanung - SL 2

Von der Planung betroffen sind die im Zusammenhang mit der Internationalen Bauausstellung und der internationalen Gartenschau aufgestellten und z.Zt. im Genehmigungs- und

Feststellungsverfahren befindlichen Bebauungspläne WB 89, 90 und 92. Die z.Zt. ruhenden Planungen zum Bebauungsplan Wilhelmsburg 91 sind nicht betroffen. Dahingehend ist das Kapitel "Lärm und Schadstoffe" unter 3.3.3.1 des Erläuterungsberichts zu korrigieren.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Erläuterungsbericht wird überarbeitet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde nimmt auf die Ausführungen der Vorhabensträger Bezug und verweist zudem auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.10.1, S. 90 und Ziffer 4.14.2.23, S. 328 dieses Beschlusses.

Im Bereich des Bebauungsplans Wilhelmsburg 89 (zwischen den Baukilometern 2+000 und 2+500) nimmt die Lärmschutzwand einen bogenförmigen Verlauf und überplant damit die Straßenverkehrsfläche Fußgängerbereich östlich der zukünftigen BSU. Es wird davon ausgegangen, dass der Bund nicht nur die Lärmschutzwand, sondern auch die Grundstücksvorfläche übernimmt und unterhält.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Entsprechend der Grunderwerbsunterlagen wird die Ausbuchtung zwischen Fahrbahnrand der B 4/75 und Vorderkante Abfangungsmauer vom Vorhabensträger erworben.

Der Bund übernimmt hier die Kosten einer "normalen" fiktiven Lärmschutzwand, wie im RE-Entwurf vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet nicht über Kostenfragen.

Der Bebauungsplan Wilhelmsburg 92 wird im Süden an der Hafenbahn mit einem Regenrückhaltebecken überplant. Dieses ist mit dem Bezirk Hamburg-Mitte nicht abgestimmt und führt zur Reduzierung der igs-Kleingartenersatzfläche. Es sind geeignete Flächen neu nachzuweisen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Nach Abstimmung mit der igs werden die im Bereich des Regenrückhaltebeckens entfallenden 10 Kleingärten in die ehemalige Bauverbotszone entlang der alten Wilhelmsburger Reichsstraße durch die igs umgeplant.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Regenrückhaltebecken nimmt gut 6.000 m² in Anspruch und liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Wilhelmsburg 38, der hier großflächig eine Parkanlage vorsieht. Insoweit ergibt sich nur ein geringer Nutzungskonflikt mit geltendem Planrecht, weil das Regenrückhaltebecken in das Erscheinungsbild einer Parkanlage gut integriert werden kann. Solche Konflikte werden von der BSU/PGS auch gar nicht behauptet.

Konflikte bestehen vielmehr mit dem Bebauungsplanentwurf Wilhelmsburg 92, der hier „Private Grünfläche, Dauerkleingärten" vorsieht. Tatsächlich vorhanden sind solche Kleingärten nicht. Auch die BSU/PGS hatte ursprünglich Konflikte mit hier vorgesehenen Kleingärten gesehen, im Planänderungsverfahren

aber erklärt, das dieser Konflikt gelöst sei. Das korrespondiert mit der Erwiderung der Vorhabensträger, so dass die Planfeststellungsbehörde hier keinen Anlass sieht, Anordnungen zu treffen.

Zwischen den Baukilometern 3+737.696 und 4+136.575 werden städtische Gewerbeflächen des Bebauungsplans Wilhelmsburg 32 mit dem Böschungsfuß überplant. In dem Zusammenhang schließt sich generell die Frage an, warum beidseitige Wirtschaftswege zur Unterhaltung der Gräben und Böschungen sowie der Lärmschutzwände nicht vorgesehen sind.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Es ist vorgesehen, die Gräben, Böschungen und Lärmschutzwände von der Straßenseite der B 4/75 zu unterhalten. In den Lärmschutzwänden werden Service-Türen angeordnet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Vorhaben nimmt in verhältnismäßig geringem Umfang Gewerbeflächen am Vogelhüttendeich in Anspruch. Die betroffenen Eigentümer haben sich entweder nicht gegen das Vorhaben ausgesprochen oder aber inzwischen die notwendigen Grundstücksteile an den Fernstraßenvorhabensträger veräußert. Die Beeinträchtigungen der gemeindlichen Planungshoheit durch diese Inanspruchnahmen sind nicht sehr gravierend, so dass der Gemeinwohlnutzen der neuen B 75 die Beeinträchtigung der Planungshoheit hier rechtfertigt. Hinzu kommt, dass nach der Einziehung der alten Trasse diese Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg erstmals für die Bauleitplanung zur Verfügung stehen. Auch dadurch werden die Beeinträchtigungen am Vogelhüttendeich ausgeglichen.

Dem stehen die auf der Alttrasse vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht entgegen. Wenn die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen mit Planungsabsichten Hamburgs kollidieren, ist es möglich, dass die Flächen durch den Bebauungsplan einer anderen Nutzung zugeführt werden, wenn hinreichend sicher gestellt ist, dass die Ausgleichsflächen mit ihrer bezweckten Funktion an anderer Stelle geschaffen werden. Dazu ist ggf. eine Änderung dieses Planfeststellungsbeschlusses erforderlich, auf die aber gerade in einem Stadtstaat wie Hamburg auch andere Verwaltungseinheiten desselben Stadtstaats mit Aussicht auf Erfolg hinwirken können.

Lärm: In den Bebauungsplänen Wilhelmsburg 89 und 90 sind eine Reihe von Gebäuden bereits genehmigt worden (z.B. igs-Verwaltungsgebäude u.a.). Diese sind insbesondere im Hinblick auf die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen an den Fassaden bei den Lärmschutzberechnungen zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Bebauungspläne Wilhelmsburg 89 und 90 in die darin enthaltenen Gebietausweisungen wurden in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) berücksichtigt. Die Eintragung der Gebietsnutzungen fehlt allerdings in den Lageplänen Unterlage 11.2 und sollte selbstverständlich nachgetragen werden.

Ob die bereits genehmigten Bauvorhaben als Bestand zu berücksichtigen sind, wird geprüft.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben die ausgewiesenen Nutzungen des Bebauungsplans Wilhelmsburg 90 und der noch nicht festgestellten Bebauungspläne Wilhelmsburg 89 und 96 in die Planunterlagen aufgenommen (vgl. etwa S. 8 des Erläuterungsberichts zur Planänderung und Lagepläne, Unterlage 11.2, Blätter 2 und 3) und – soweit rechtlich erforderlich – die genehmigten Bauvorhaben als Bestand berücksichtigt.

Dadurch, dass zukünftig eine wesentliche Lärmquelle entfällt, ergeben sich insbesondere für die Wohnbebauungen des Bebauungsplans Wilhelmsburg 90 ruhige Gebäudeseiten und Außenbereiche. Die Wohnlagen erhalten eine z.T. bedeutende qualitative Aufwertung. Die im Bebauungsplan Wilhelmsburg 90 festgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen könnten für Neuplanungen entfallen.

Verkehr: Die Abwägungen und die Entwürfe der Bebauungspläne Wilhelmsburg 89 und 90 gehen von einer Wilhelmsburger Reichsstraße in ihrer heutigen Trasse aus. Das Planfeststellungsverfahren führt, vorausgesetzt es wird erfolgreich abgeschlossen, zu einer völligen neuen städtebauliche Situation für die Bebauungspläne Wilhelmsburg 89 und 90 als Mosaiksteine der Mitte Wilhelmsburg. Diese werden Teil einer möglichen Entwicklung Richtung Spreehafen wie sie im Planwerk Neue Mitte Wilhelmsburg aus dem Jahr 2008 bereits aufgezeigt wurde.

Einerseits wird es begrüßt, dass sich für die Planungen der Bebauungspläne Wilhelmsburg 89 und 90 durch die Richtung Norden in Höhe der Rotenhäuser Straße verlegte Abfahrt der zukünftigen Wilhelmsburger Reichsstraße die Verkehrsbelastungen nicht wesentlich erhöhen.

Andererseits ist es nicht akzeptabel, dass, wie in Kapitel 3.3.2 der Verkehrsuntersuchung "Verkehrsmodell Elbinsel, Kleinräumige Verkehrsverlagerungen bei einer Verlegung der B 4/75" beschrieben, durch die prognostizierten Verkehre auf der Thielenstraße die östlich der Bahn gelegenen gewachsenen Wohngebiete wie z.B. das alte Eisenbahner-Viertel und auch in Planung befindliche Vorhaben wie z.B. das "Neue Korallusviertel" (Bebauungsplan Wilhelmsburg 96) durch Straßenverkehr zusätzlich belastet werden (siehe hierzu auch Stellungnahme SL4).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Durch die Verlegung der Anschlussstelle besitzt die Thielenstraße eine gesteigerte Verbindungsfunktion, woraus eine Belastungszunahme um ca. 2.000 Kfz/24h resultiert. Eine weitere Zusatzbelastung um ca. 1.500 Kfz/24h auf der Thielenstraße resultiert aus der geplanten Siedlungsentwicklung im Bahnhofsviertel (Korallusviertel, Berta-Kröger-Platz). Innerhalb der genannten Gebiete ist die Zusatzbelastung zum überwiegenden Teil auf die Siedlungsentwicklung zurückzuführen. Allerdings ist nach Verlegung der Anschlussstelle die Funktion der Wittestraße zu überprüfen, da diese Straße ausschließlich zur Erschließung des dortigen Gebietes dienen sollte und nicht zur Aufnahme von zusätzlichen Durchgangsverkehren geeignet ist. Ggf. sind hier verkehrsreduzierende Maßnahmen wie Durchfahrtverbote anzuordnen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde nimmt auf die Erwiderung der Vorhabensträger Bezug und verweist zudem auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses.

Naturschutzrechtlicher Ausgleich: Der Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße mit der Zielsetzung der Anlage einer extensiven Grünanlage (siehe Ausführungen SL3) ist nicht mit den langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen insbesondere im Hinblick auf die zukünftige wohn- bauliche und gewerbliche Entwicklung abgestimmt. Im Bereiche der Mitte Wilhelmsburg z.B., Menge Straße/ Neuenfelder Straße, stehen die Flächen der alten Trasse z.T. nicht zur Verfügung. Der Masterplan 2013+ trifft hier Aussagen zu Gunsten der Entwicklung von Baugebieten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen sind dem Vorhabensträger bekannt. Den Zielsetzungen fehlt es jedoch an der nötigen Planreife und Verbindlichkeit, um sie bei der Maßnahmenplanung für die Verlegung der B 4/75 berücksichtigen zu können. Durch die Verlegung der B 4/75 werden die bisherigen Verkehrsflächen überwiegend nicht mehr benötigt, ein Rückbau mit einer Folgenutzung wird erforderlich. Den Rückbau wird sich der Vorhabensträger als Kompensation anrechnen lassen. Sollten anschließende Planungen oder Vorhaben auf die zurückgebauten Flächen zugreifen, so muss im Rahmen der dann erforderlichen Zulassungsverfahren eine Verlagerung der Kompensationsfunktionen stattfinden. Dies liegt dann in der Verantwortung des jeweiligen Vorhabensträgers.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wird auf S. 327 dieses Beschlusses verwiesen.

Landschaftsplanung - SL 3

Verlegung der Straße Vogelhüttendeich / Gestaltung Ernst-August-Kanal: Die Verlegung der Straße Vogelhüttendeich an den Ernst-August-Kanal wird von SL 3 abgelehnt. Durch die Verlegung werden Biotopstrukturen am Kanal unnötig zerstört und die Erholungsfunktion beeinträchtigt. Für den Uferbereich des Ernst-August-Kanals sieht das Landschaftsprogramm „Grünanlage“ sowie „Entwicklungsbereich Naturhaushalt vor. Die Flächen liegen innerhalb einer Landschaftsachse. Im Baustufenplan Wilhelmsburg liegen die Flächen planungsrechtlich im Außenbereich, Festsetzung Landschaftsschutz. Aus Sicht von SL 3 ist dieser Eingriff vermeidbar, folgende Alternativen werden als zumutbar angesehen: Der Vogelhüttendeich könnte in seiner jetzigen Lage erhalten werden und die neue Wilhelmsburger Reichsstraße mittels einer Unterführung queren. Sofern dies technisch nicht realisierbar wäre, könnte alternativ der Vogelhüttendeich seine jetzige Lage bis zum Böschungsfuß der Wilhelmsburger Reichsstraße behalten und entlang der Böschung in Richtung Norden zum geplanten Brückenbauwerk auf die neu geplante Trasse des Vogelhüttendeichs geführt werden. Eine fußläufige Verbindung sowie ein Radweg entlang des Kanals, als reizvolle Abkürzung zum Buscher Weg in Verbindung mit der Nutzung weiterer Aufwertungspotenziale, würden dabei begrüßt werden. Durch Verzicht auf die Straßenführung könnten die Flächen als Ausgleichsflächen genutzt werden. Es wird an dieser Stelle deutlich auf das Vermeidungsgebot gemäß § 15 (1) BNatSchG hingewiesen, nach dem vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sind.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Auf die Empfindlichkeiten im Bereich Ernst-August-Kanal wurde mit der gesamten Planung soweit wie möglich Rücksicht genommen. Die verlegte Straße Vogelhütten-

deich schwenkt zwischen der neuen B 4/75 und der Bahn vom Gewässerufer ab um ausreichend Platz für die Entwicklung naturnaher Uferstrukturen zu schaffen. Diese neuen, naturnahen Uferstrukturen dienen den Biotopverbundfunktionen und Erholungsfunktionen der Freiraumachse.

Eine Unterquerung des Vogelhüttendeiches in seiner jetzigen Lage erfordert eine deutliche Gradientenanhebung der geplanten Wilhelmsburger Reichsstraße. Außerdem müsste dann eine zusätzliche Autobahnbrücke erstellt werden. wegen der hieraus resultierenden unverhältnismäßigen Kosten wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

Eine alternative Führung des Vogelhüttendeichs entlang des Böschungsfußes der geplanten Wilhelmsburger Reichsstraße würde sehr enge Radien mit den dann notwendigen Kurvenverbreiterungen erfordern. Im Ergebnis würde dies eine unübersichtliche, umwegige Linienführung gerade auch für den nicht motorisierten Verkehr bedeuten.

In Verbindung mit einer direkten fuß-/radläufigen Verbindung wie vorgeschlagen, ergibt sich mit der in der Genehmigungsunterlage geplanten Lösung eine sichere, übersichtliche Straße.

Auf die ökologisch sensiblen Flächen im Bereich Ernst-August-Kanal wurde in der gesamten Planung soweit möglich Rücksicht genommen. Die verlegte Straße Vogelhüttendeich schwenkt zwischen der neuen B 4/75 und der Bahn vom Gewässerufer ab, um ausreichend Platz für die Entwicklung naturnaher Uferstrukturen zu schaffen. Diese neuen, naturnahen Uferstrukturen dienen den Biotopverbundfunktionen und Erholungsfunktionen der Freiraumachse.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Vorhabensträger haben inzwischen in der Planänderung den Vorschlag des Bezirksamtes Hamburg-Mitte aufgegriffen und eine Führung des Vogelhüttendeichs entlang des Böschungsfußes sowie einen zusätzlichen Geh- und Radweg vorgesehen. Damit hat sich die Stellungnahme des Bezirksamtes insoweit erledigt. Die vorgeschlagene Führung des Vogelhüttendeichs in alter Trasse wird wegen der hohen Kosten einer weiteren Unterführung und den konstruktiven Hindernissen einer möglicherweise zu geringen lichten Höhe nicht weiter in Betracht gezogen.

Unterlage 12.3. Blatt Nr. 1 Gesetzlich geschützte Biotope: Im Süden des Untersuchungsgebietes, an die Kuckuckswettern angrenzend, befindet sich eine Fläche „Biotope der Sümpfe und Niedermoore". Hier ist die Abgrenzung zu überprüfen. Die Fläche ist nach hiesigem Kenntnisstand größer und erstreckt sich südlich der Kuckuckswettern bis zur Straße Hauland. Dies betrifft auch die Unterlage 12.2, Karten 2.1 und 2.3. Die Planung wäre in Abstimmung mit BSU/NR entsprechend anzupassen.

Unterlage 12.2. Kap. 6.1.1: Es werden Maßnahmen zum Ausgleich der durch die igs- Lärmschutzwand entstehenden Eingriffe aufgeführt. Das Ausgleichskonzept der igs 2013 wird jedoch nicht thematisiert. Es ist zu gewährleisten, dass die Konzepte aufeinander abgestimmt sind und es zu keinen Überschneidungen der Ausgleichsflächen kommt.

Maßnahmenkonzept LBP: Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass das Maßnahmenkonzept im Detail sowie die konkreten Flächen mit BSU/NR (als für das Naturschutzrecht in

diesem Verfahren zuständige Behörde) abgestimmt werden. Im Folgenden wird zu konkreten Maßnahmen Stellung genommen:

Gestaltungsmaßnahmen (Unterlage 12.2. Kap. 6.1.3 sowie Maßnahmenblätter)

Maßnahmen 2.1 G sowie DB 2.1 G: Vorgesehen ist eine Lärmschutzwandbegrünung mit 2-3 Pflanzen einer Art alle 5-7m. Die Stückzahl sollte im Zuge der Ausführungsplanung dahingehend erhöht werden, dass rechnerisch eine Mindeststückzahl von 1 Pflanze auf 2 lfm nicht unterschritten wird. In den Maßnahmenplänen ist - ausgenommen der Bereich Rotenhäuser Straße - durchgehend eine Begrünung der Lärmschutzwand eingetragen. Aus dem Maßnahmenblatt geht hervor, dass eine Begrünung nur abschnittsweise auf Wandlängen von 10 - 100m vorgesehen ist und eine Festlegung erst in der Ausführungsplanung erfolgt. Es wird darauf hingewiesen, dass der Begrünung im Hinblick auf die Einbindung der Lärmschutzwände in das Stadtbild eine besondere Bedeutung zukommt. Es wird daher im Zuge der Ausführungsplanung um Abstimmung mit M/SL gebeten.

Maßnahmen 2.3 G sowie DB 2.3 G: Verwendet werden sollte eine Regelsaatgutmischung Landschaftsrasen mit Kräutern.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Bezüglich des geschützten Biotops im südlichen Wilhelmsburger Park ist keine Anpassung erforderlich. Im Rahmen der Planbearbeitung traten unterschiedliche Abgrenzungen des geschützten Biotops auf. Es hat hierzu durch die BSU/NR eine abschließende Prüfung und Festlegung der Abgrenzungen des geschützten Biotops stattgefunden. Diese ist wie dargestellt als verbindliche Abgrenzung für die weiteren Planungen zu Grunde gelegt worden.

Eine Überschneidung von Kompensationsmaßnahmen der igs und der B 4/75 wird es nicht geben. Entsprechende Abstimmungen mit der igs und der BSU/NR haben stattgefunden. Das Maßnahmenkonzept des LBP wurde mit der BSU/NR mehrfach abstimmt.

Der Forderung nach einer größeren Anzahl von Pflanzen zur Lärmschutzwandbegrünung wird für Teilbereiche umgesetzt. An den Außenseiten der Lärmschutzwände wird dort wo eine Begrünung möglich ist, eine dichtere Begrünung mit einer größeren Anzahl von Pflanzen vorgesehen. Als rechnerische Mindeststückzahl wird dort 1 Pflanze auf 2 lfm vorgesehen. Für den zum igs-Gelände ausgerichteten Abschnitt, der vorgezogen gebaut wird, wird die Begrünung durch den LSBG und der igs-Gmbh durchgeführt. Auch hier ist eine dichtere Bepflanzung vorgesehen.

Die Anzahl und Abstände der Pflanzen auf der Straßenseite der Lärmschutzwände ist bewusst im Hinblick auf das architektonische Gestaltungskonzept der Lärmschutzwände geringer und flexibler gewählt worden. Es sollen fahrbahnseitig keine vollständig begrünten Wände entstehen. Statt dessen soll sich für den Autofahrer ein aufgelockertes, abwechselndes Erscheinungsbild ergeben. Dies erleichtert zudem den straßenseitigen Unterhaltungsaufwand.

Die Maßnahmenbeschreibung der Maßnahmen 2.3 sowie DB 2.3 G werden in den Maßnahmenblättern um folgenden Hinweis ergänzt: Ansaat sofort nach Oberbodenandeckung mit einer auf den Standort abgestimmten Regelsaatgutmischung "Landschaftsrasen mit Kräutern" oder vergleichbaren Produkten mit einem hohen

Kräuteranteil. Nach Möglichkeit ist Saatgut aus gebietseigenen bzw. regionalen Herkünften zu verwenden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die südlich der Kuckuckswettern gelegenen Biotope erstrecken sich entgegen der Einschätzung des Bezirksamtes Hamburg-Mitte nicht weiter nach Süden. Die Schutzausweisung endet etwa in Höhe des Baukilometers 1+000.

Die angesprochene weiter gehende Begrünung der Lärmschutzwände ist Bestandteil der Planänderung. Daher besteht kein weiterer Entscheidungsbedarf. Gleiches gilt für die im Rahmen der Planänderung ergänzte Beschreibung der Maßnahmen 2.3G und DB 2.3G.

Maßnahmen 2.7 G. Regenrückhaltebecken: Das Becken liegt im südlichen Wilhelmsburger Park. Die Planung ist mit der igs 2013 und M/MR abzustimmen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung zum Regenrückhaltebecken ist im Vorfeld abgestimmt worden.

Aktuelle Änderungsvorschläge werden nun im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gesammelt und in die Planunterlagen eingearbeitet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der Lage des Regenrückhaltebeckens wird auf S. 342 dieses Beschlusses verwiesen.

Ausgleichsmaßnahmen (Unterlage 12.2. Kap. 6.1.4 sowie Maßnahmenblätter)

Maßnahmen 3.1. A - 3.3 A: Die Maßnahmen 3.1 A und 3.2 A sehen den vollständigen Rückbau der alten Wilhelmsburger Reichsstraße vor mit dem Entwicklungsziel einer extensiven Grünanlage. Max. 2 % der Fläche stehen für künftige Fuß- und Radwege zur Verfügung, Gehölzbestände sind auf 40% der Fläche vorgesehen, andere naturnahe Biotope wie Hochstaudenfluren und Extensivrasen sind auf 58% der Fläche geplant. Maßnahme 3.3 A erhält für den Abschnitt Rotenhäuser Straße bis Schlenzigstraße eine querschnittreduzierte Straßenverbindung und verfolgt für den Abschnitt südlich der Rotenhäuser Straße auch den vollständigen Rückbau. Es wird an dieser Stelle deutlich darauf hingewiesen, dass über die Neuordnung der Flächen und ihre stadtplanerische Gestaltung noch kein abschließendes Konzept vorliegt.

Vor diesem Hintergrund wird der gewählte Planungsansatz mit einer anrechenbaren Kompensationsleistung von insgesamt 365.937 Punkten auf der jetzigen Trasse (3.1 A - 3.3 A) kritisch gesehen.

Es sollte nicht ausgeblendet werden, dass für die Achse auch andere Nutzungen wahrscheinlich sind, die eine geringere naturschutzfachliche Wertigkeit zur Folge haben. Für Abweichungen vom hier definierten Ausgleichsziel wären dann eine Vielzahl neuer Planfeststellungen / Planfeststellungsänderungsbeschlüsse erforderlich. Diese Konsequenz liegt weder im bezirklichen Interesse, noch in dem der Fachbehörden. Der Planfeststellungsbeschluss sollte daher dahingehend ausgestaltet werden, dass eine Lösung gesucht wird, die künftige Entwicklungen einbezieht (beispielsweise durch einen niedrigeren Punktwert für eine geringere durchschnittliche Aufwertung der jetzigen Trasse und eine zusätzliche anderweitige Ausgleichsfläche). Der konkrete Ansatz wäre im Detail zu klären. Auf eine ausführliche Beschreibung im Maßnahmenblatt incl. aller Details und teilweise auch unklaren Angaben zum

Umgang mit dem vorhandenen Baumbestand sollte verzichtet werden (es steht offensichtlich nicht fest, welche Gehölze im jetzigen Straßenbegleitgrün konkret erhalten werden können, die Planfeststellung müsste aber auch die Hamburger Baumschutzverordnung berücksichtigen, wodurch der Verlust von Gehölzbeständen zu konkretisieren wäre im Hinblick auf den erforderlichen Ausgleich). Alternativ könnte für die Trasse pauschal ein niedriger Durchschnittswert (z.B. 2 Punkte) als Aufwertung / m^2 angegeben werden, so dass bei späteren Planungen die Möglichkeit besteht innerhalb der Trasse Ausgleichsmaßnahmen zu vollziehen. Beispielsweise könnte im Planfeststellungsbeschluss formuliert werden, dass im Gesamtraum der alten Trasse dauerhaft ein Mindestwert von xy Punkten gewährleistet wird. Spätere Planungen könnten dann konkretisieren wie dies erfolgt und sich dabei innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses bewegen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise zum Rückbau der alten B 4/75 werden zur Kenntnis genommen. Der Anteil von 2 % verbleibender Versiegelungsfläche wurde anhand des Rahmenplans 2014+ der igs-GmbH (Stand 30.11.2009) ermittelt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, das nur Ost-West-Wegeverbindungen berücksichtigt wurden. Ein evtl. geplanter Multi-Purpose-Way sowie andere Nord-Süd-Verbindungen blieben nach Abstimmung mit der igs-GmbH bei der Maßnahmenplanung ausdrücklich unberücksichtigt (Abstimmung bei der igs-GmbH am 10.12.2009 mit entsprechendem Ergebnisvermerk vom 11.12.2009). Anhand des Rahmenplans 2014+ wurden nur die sich ergebenden Ost-West-Verbindungen aufgenommen und flächenmäßig abgegrenzt. Mit einem Sicherheitsaufschlag ergeben diese einen Flächenanteil von 2 %. Dieser Wegeanteil gewährleistet auch bezüglich der Funktionen für Fuß- und Radfahrer ein Zusammen wachsen der bislang getrennten Parkteile. Nord-Süd-Wegeverbindungen bestehen schon mit den beiden vorhandenen Parallelwegen zur B 4/75, so dass sich keine zwingenden Gründe für einen reduzierten Rückbau der B 4/75 ergeben. Für die Realisierung eines Multi-Purpose-Way muss im Zusammenhang mit den beiden Parallelwegen eine separate Lösung gefunden werden, z.B. in Form einer Verlagerung von einem der Wege.

Die langfristigen städtebaulichen Zielsetzungen sind dem Vorhabensträger bekannt. Den Zielsetzungen fehlt es jedoch an der nötigen Planreife und Verbindlichkeit, um sie bei der Maßnahmenplanung für die Verlegung der B 4/75 berücksichtigen zu können. Durch die Verlegung der B 4/75 werden die bisherigen Verkehrsflächen überwiegend nicht mehr benötigt, ein Rückbau mit einer Folgenutzung wird erforderlich. Den Rückbau wird sich der Vorhabensträger als Kompensation anrechnen lassen. Sollten anschließende Planungen oder Vorhaben auf die zurückgebauten Flächen zugreifen, so muss im Rahmen der dann erforderlichen Zulassungsverfahren eine Verlagerung der Kompensationsfunktionen stattfinden. Dies liegt dann in der Verantwortung des jeweiligen Vorhabensträgers.

Seitens des Vorhabensträgers besteht insgesamt daher nicht die Absicht, bezüglich der Kompensationsleistung der dargestellten Maßnahmen von dem gewählten Planungsansatz abzuweichen. Die konkreten Vorgaben zur Begrünung mit Gehölzen sind innerhalb der Maßnahmen 3.1 bis 3.3 erforderlich um die Funktionen der betroffenen Wald- und sonstigen Gehölzbestände auszugleichen bzw. deren Funktionen zu ersetzen. Wenn innerhalb der Maßnahmen 3.1 bis 3.3 Einschränkungen der bishe-

rigen Planung erfolgen würden, müssten zunächst zusätzliche externe Maßnahmen gefunden werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen auf der bisherigen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße wird auf S. 327 dieses Beschlusses verwiesen.

Maßnahme 4.1 .A / Fledermauskästen / Maßnahmenblatt: Die „regelmäßige Kontrolle" sollte zeitlich konkret definiert werden.

Maßnahmen 5.1 A und 5.2 A: Die Aufwertung des Ufers wird inhaltlich begrüßt. Der Verlegung der Straße Vogelhüttendeich wird jedoch in der dargestellten Form seitens SL 3 nicht zugestimmt. (Vergleiche Text zum Punkt „Verlegung der Straße Vogelhüttendeich"). Der Aussage, dass das Landschaftsbild durch diese Maßnahmen wieder hergestellt wird, kann aufgrund der schweren Beeinträchtigung durch den Verlust der Grünflächen durch die Verlegung des Vogelhüttendeichs nicht zugestimmt werden.

Maßnahme 6.4 A: Die Maßnahme sieht die Anlage von Kleingewässern im Bereich der Anschlussstelle vor. Es fehlen Angaben, wie ein Einwandern von Amphibien in den Straßenraum ausgeschlossen wird.

Die Maßnahmen 7.1 A bis 7.3 A sind bei SL 3 bisher nicht bekannt. Es wird davon ausgegangen, dass die Flächen mit BSU/NR abgestimmt sind und für Ausgleichszwecke zur Verfügung stehen.

Maßnahme 7.1 A. Biotopentwicklung Kornweide: Ob eine Aufwertung um 2 Punkte/m^2 auf gesetzlich geschützten Biotopflächen bzw. eine Aufwertung um 4 Punkte/m^2 auf den übrigen Flächen erreicht werden kann, ist mit BSU/NR zu klären. Die Gehölzpflanzung zur Kornweide wird in Frage gestellt. Der offene und landschafts-bildtypische Charakter der Grünlandflächen sollte erhalten werden.

Maßnahme 7.3 A. Biotopentwicklung Stübenhofer Weg: Ob eine Aufwertung um 4 Punkte/m^2 auf den Grünlandflächen erreicht werden kann, ist mit BSU/NR zu klären.

Maßnahmenpläne, Unterlage 12.2

Karte 4.1: Zu Beginn der Baustrecke befinden sich beidseitig Tabuflächen. Diese sind jeweils zu 3 Seiten durch einen Schutzzaun gesichert, direkt zur neuen Trasse ist kein Schutz vorgesehen. Dieser sollte ergänzt werden. Von der Georg-Wilhelm-Straße zur heutigen Trasse ist entlang der Gleise (parallel zur Kornweide) eine Wegeverbindung geplant. Die Maßnahme ist in ihrer Lage im Hinblick auf den vorhandenen Gehölzbestand zu überprüfen. Z.T. befinden sich nach hiesiger Einschätzung auch noch nördlich des Böschungsfußes Gehölze, die durch den Wegebau betroffen wären. Dieser Eingriff ist zu vermeiden. Die Baumschutzverordnung ist zu beachten. Zusätzlich ist für die Wege-Führung die Planung „Klimahäuser am Haulander Weg" zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Funktionskontrolle der Fledermauskästen (Maßnahme 4.1 A) erfolgt jährlich. Diese Angabe wird im Maßnahmenblatt ergänzt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Maßnahmenblatt ist nicht geändert worden. Daher ordnet die Planfeststellungsbehörde an, dass die Funktionskontrolle der Fledermauskästen (Maß-

nahme 4.1A) einmal jährlich innerhalb des Unterhaltungszeitraums zu erfolgen hat (siehe Ziffer 2.20, S. 43 dieses Beschlusses).

Auf die Empfindlichkeiten im Bereich Ernst-August-Kanal wurde mit der gesamten Planung soweit wie möglich Rücksicht genommen. Die verlegte Straße Vogelhüttendeich schwenkt zwischen der neuen B 4/75 und der Bahn vom Gewässerufer ab um ausreichend Platz für die Entwicklung naturnaher Uferstrukturen zu schaffen. Diese neuen, naturnahen Uferstrukturen dienen der Biotopverbundfunktion und werten die Erholungsfunktion der Freiraumachse auf. Weiterhin sind auf den Böschungen des neuen Straßenkörpers dichte Gehölzpflanzungen vorgesehen und die Lärmschutzwände werden begrünt. Die Brücke im Zuge der vorhandenen B 4/75 wird zurückgebaut, so dass es dort zu einer Entschneidung kommt und neue, naturnahe Uferstrukturen entwickelt werden können. Unbestritten stellt die Verlegung zunächst einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild dar und führt zu bleibenden visuellen Veränderungen aus bestimmten Perspektiven. Da es sich jedoch im Prinzip um eine Verlagerung einer vorhandenen Straße im kleinräumigen Zusammenhang handelt, wird durch die geplanten Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen einschließlich der Rückbaumaßnahmen eine landschaftsgerechte Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne von § 15 BNatSchG möglich. Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden dadurch im räumlich-funktionalen Zusammenhang in bestmöglicher Weise kompensiert.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit der Umplanung des Vogelhüttendeichs hat sich die Stellungnahme erledigt.

Mit der Anlage neuer Kleingewässer innerhalb der Anschlussrampen der AS Wilhelmsburg Süd im Rahmen der Maßnahme 6.4 A wird im Prinzip ein ähnlicher Zustand wieder hergestellt, wie er momentan im Bereich der Anschlussstelle vorhanden ist. Schutzmaßnahmen für Amphibien sind in dem Bereich nicht erforderlich, da der Bereich der Anschlussstelle WH-Süd durch die vielfältigen Zerschneidungswirkungen durch Straßen- und Bahntrassen weder im Bestand noch in der Planung einen bedeutenden Amphibienlebensraum oder -wanderkorridor darstellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträger an.

Bezüglich der Maßnahmen 7.1 A bis 7.3 A erfolgten Abstimmungen mit BSU/NR. Dies gilt auch für die anrechenbare Aufwertung nach dem Staatsrätemodell und die einzelnen Maßnahmeninhalte. An den Gehölzpflanzungen zu Kornweide innerhalb der Maßnahme 7.1 A wird aufgrund der gewünschten Abschirmungsfunktionen für Biotope und Arten festgehalten. Der Bereich Kornweide wird schon jetzt von Gehölzbeständen unterschiedlichsten Charakters geprägt. Die geplanten Gehölzpflanzungen zur Kornweide werden den Landschaftsbildcharakter nicht erheblich beeinträchtigen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträger an.

Bezüglich der Tabuflächen zu Beginn der Baustrecke (Maßnahme 1.2 V, Maßnahmenplan Blatt 1) ist keine Ergänzung des Schutzzaunes erforderlich. Vom Fahrbahn-

bereich aus ist ein Befahren der Flächen mit Baumaschinen aufgrund der Topographie nicht möglich. Die Straße befindet sich in Dammlage, die Tabuflächen beginnen im unteren Bereich der Böschungen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträger an.

Mit der Planung des Fuß- und Radwegs zur Georg-Wilhelm-Straße wird geringfügig in Gehölzstrukturen innerhalb des Grünlands nördlich des Böschungsfußes der Bahn eingegriffen (Biotoptyp HHM, siehe Bestands- und Konfliktplan Unterlage 12.2, Karte 2.1). Dies ist unvermeidbar, da der Bahndamm verbreitert werden muss, in den Bahndamm ein Durchlassbauwerk für die verlegte Südliche Wilhelmsburger Wettern platziert werden muss und neben dem Bau der Wettern und des Radweges auch ausreichende Arbeitsstreifen in dem Bereich zwingend erforderlich sind. Die Gehölzverluste wurden im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird nur die Verlegung der Wilhelmsburger Wettern an der Nordseite des Bahndammes zugelassen. Die Anlage eines Radeweges wird nicht zugelassen. Auf Ziffer 4.14.1.1.1.7, S. 130 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Verbreiterung des Bahndamms und die Anlage der verlegten Wilhelmsburger Wettern sind jedoch zulässig.

Integrierte Stadtteilentwicklung - SL 4

Bei der Abwägung der Vor- und Nachteile des neuen Trassenverlaufs fällt auf, dass kein Bezug zu den Entwicklungen und Neubauvorhaben des im Jahr 2005 vom Hamburger Senat festgelegten Sanierungsgebietes rund um den S-Bahnhof, das Wilhelmsburger Einkaufszentrum (WEZ) und den Berta-Kröger-Platz genommen wurde. Daraus folgend ergeben sich zwei Hauptkritikpunkte an der vorliegenden Planung und eine Frage:

1. Zu Pkt. 3.3.3.1 und 4.7.25 und 5.1.4 des Erläuterungsberichtes: Die generelle Verringerung der Lärmbelastung im Stadtteil durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen wird begrüßt. Allerdings ist nicht nachvollziehbar, warum der Lärmschutz östlich auf Höhe des S-Bahnhofes unterbrochen wird; dieser ist durchgehend anzulegen.

2. Begründung: Vis-à-vis des neuen Bahnhofes entsteht zurzeit das neue Einkaufszentrum in Verbindung mit einer Neugestaltung der öffentlichen Freiflächen. Durch den vorgesehenen Abbruch der eingeschossigen Pavillonbauten und die Ausrichtung des Neubaus als ‚Mantelbebauung' um den bestehenden MARKTKAUF wird die städtebaulich schwierige Pavillonlandschaft aufgelöst und anstelle dessen eine zusammenhängende Platzfläche vom S-Bahnhof über die Bahnhofspassage bis zum zentralen Stadtplatz, dem Berta-Kröger-Platz, geschaffen. Die Bahnhofspassage zwischen dem S-Bahnhof Wilhelmsburg und dem Berta--Kröger-Platz wird als zentrale Fußwegeachse mit entsprechenden Blickbeziehungen ausgebildet. Durch die Anlage einer großen Rasenfläche und die geplante Außengastronomie entlang der Passage ergeben sich hochwertige Aufenthaltsräume, deren Qualität besonders von Lärmschutz östlich der Bahn beeinflusst wird. Durch die fehlende Barrierewirkung der zurzeit noch bestehenden Bebauung würden außerdem die auf Höhe des Bahnhofes in der neuen Freiraum-Achse gelegenen Wohnhäuser verlärmt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Bereich zwischen der Neuendorfer Straße und der Keindorfstraße ist zum Schutz der Wohnbebauung zwischen den S-Bahn- und den Güterzuggleisen eine Schallschutzwand geplant. Die Schallschutzwand verläuft entlang der Gütergleise, da diese die Hauptlärmquelle in dem Bereich darstellen.

Eine zusätzliche Schallschutzwand entlang der S-Bahngleise führt nur zu sehr geringen zusätzlichen Entlastungen. Bereits durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen können in der Gesamtlärmbetrachtung die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung eingehalten werden, so dass eine zusätzliche Schallschutzwand aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich ist.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre obigen Ausführungen zur Stellungnahme des Fachamtes SL1.

Zu Pkt. 3.3.2 des Erläuterungsberichtes: Die neue Trasse sieht keine Abfahrt auf Höhe der Neuenfelder Straße, dafür eine Abfahrt auf Höhe der Rotenhäuser Straße vor. Dies führt zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrsbelastung auf der Dratelnstraße, an der sich unter anderem ein Schulzentrum befindet. Laut Verkehrsmodell wird sich außerdem der Verkehr an der Thielenbrücke nahezu verdoppeln und im gründerzeitlichen, dicht bebauten Bahnhofsviertel in Richtung WEZ von zurzeit 1.200 auf 4.300 Pkw täglich steigen. Eine Verlagerung von Verkehr in dicht bebaute Wohngebiete bzw. Tempo-30-Zonen zugunsten einer Verkehrsberuhigung der zentralen Wilhelmsburger Ost-West-Verbindung Neuenfelder Straße / Mengestraße ist schwer nachvollziehbar und vor Ort nicht vermittelbar. Hauptziel des Sanierungsgebietes Wilhelmsburg 96 - Berta-Kröger-Platz ist zudem die Aufwertung des Zentrums als Einzelhandelsstandort. Dazu werden verschiedene Neu- und Ausbauvorhaben insbesondere mit den Eigentümern des Wilhelmsburger Einkaufszentrumsverfolgt. Die gute Erreichbarkeit des Zentrums ist ein wichtiger Aspekt der Attraktivität des Zentrums.

Sollte die Realisierung einer Abfahrt auf Höhe Neuenfelder Straße als Alternative zur Rotenhäuser Straße nicht umsetzbar sein, sollten verkehrslenkende Maßnahmen zur Entlastung der Wohngebiete östlich der Bahn und zur besseren Erreichbarkeit des WEZ getroffen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Zur planvollen Abwicklung des regionalen und überregionalen Verkehrs entwickelt die FHH derzeit ein Gesamtverkehrs- und mobiltätskonzept für den Süderelberaum. Gezielte Lenkung des Verkehrs zur Vermeidung von Umwegfahrten oder Schwerverkehrsfahrten in Wohnstraßen sind Werkzeuge bei der Umsetzung der Ziele- Verkehr bündeln/Entlastung von Wohngebieten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der nachteiligen verkehrlichen Auswirkungen der neuen Anschlussstelle Rotenhäuser Straße wird auf Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Plan „RahmenV5725-LP1000-V3-C_BL3" ist im Bereich des Fußes der neuen Fußgängerbrücke laut Plangraphik Neubebauung vorgesehen. Es ist nicht erkennbar, worum es sich hier handelt. Eine Bebauung an dieser Stelle würde den Planungen zur Umgestaltung der Freiflächen im Sanierungsgebiet Wilhelmsburg S6 widersprechen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planungen im Bereich des Fußes der neuen Fußgängerbrücke sind nachrichtlich übernommen worden und sind nicht Gegenstand des Verfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt:

Die Prüfung der umfangreichen Planungsunterlagen für die Verlegung der B 4/57 (Wilhelmsburger Reichsstraße), die Anpassung von Eisenbahnbetriebsanlagen und die Errichtung von Lärmschutzanlagen im Plangebiet haben zu dem Fachpunkt Immissionsschutz / Lärm keine weiteren Hinweise oder Korrekturen ergeben.

Für Bodenschutz in diesem Verfahren ist die BSU (U 23-Flächenrecycling /Vorhaben) zuständig.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Fachamt Bauprüfung:

Beim Umbau von öffentlicher Wegen (Straßen) sind die Feuerwehrbelange bzw. evtl. die notwendige Anleiterbarkeit, sofern die bestehenden Gebäuden Bedarf haben, zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Entlang der neuen Trasse der B 4/75 befinden sich unmittelbar keine Gebäude, bei denen eine Anleiterbarkeit notwendig ist. Die im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Mitte angrenzenden bestehenden Gebäude können über die Rotenhäuser Straße erreicht werden.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Wasserbehörde:

Im Rahmen des Projektes ist die Oberflächenentwässerung der neu herzustellenden Straßen- und Nebenflächen zu gewährleisten.

Entsprechende Mengennachweise und Einleitungspunkte in Gewässer oder Regensiele sind in den Planunterlagen aufgeführt.

Insbesondere stellt M/MR 13 die Einleitung in die Bauwiesenwettern in Frage. Hinsichtlich der hydraulischen Leistungsfähigkeit und der Einleitmenge in die Gewässer wird zuständigkeitshalber auf die Stellungnahme von M/MR 3, Gewässerplanung, verwiesen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Planung wird im Bereich Rotenhäuser Straße bezüglich der erlaubten Einleitmenge abgestimmt und überarbeitet.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Nach der Planänderung ist eine Einleitung in die Bauwiesenwettern nicht mehr vorgesehen. Die Einleitung erfolgt stattdessen in den Jaffe-Davids-Kanal.

Es werden keine Aussagen zu der einzuleitenden Wasserqualität getroffen. Ferner wird davon ausgegangen, dass es sich bei allen Gewässern um künstliche Gewässer handelt und

es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Wie bei natürlichen Gewässern nehmen auch künstliche Gewässer auf der Elbinsel Wilhelmsburg am Wasserhaushalt teil und haben sich im Laufe der Jahrzehnte zu einem sehr wertvollen Biotopsystem entwickelt. Hierdurch begründet sind an die künstlichen Gewässer gleiche Anforderungen wie an natürliche Gewässer zu stellen.

Zur Beurteilung der Erlaubnisfähigkeit von Oberflächenwassereinleitungen, sind für das direkt in Gewässer oder aus Notüberläufen von Versickerungsmulden, aus Rückhaltebecken sowie auch als indirekte Einleitungen über Regensiele Nachweise nach Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" beizubringen. Aus den Nachweisen entscheidet sich, ob weitergehende, technische Abwasserreinigungen als Bedingung zur Einleitung in ein Oberflächengewässer in Abhängigkeit der Gewässerkennzahl erforderlich sind.

Da die Planfeststellungsunterlagen eine Betrachtung der Wasserqualität der abzuleitenden Oberflächenwässer von den Straßenflächen völlig außer Betracht lässt, kann die Sicherstellung der Oberflächenwässerung aus wasserbehördlicher Sicht derzeit als nicht gewährleistet angesehen werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Regelfall entwässert die geplante Wilhelmsburger Reichsstraße über ein modifiziertes Mulden-Rigolen System (MRS). Damit das von den Mulden einsickernde Wasser nicht gezielt gefasst und abgeführt wird, wird der Filtersand bis 30 cm unter die Rohrsohle eingebaut. Die Vollsickerrohre führen also nur Wasser, wenn der Grundwasserspiegel entsprechend ansteigt.

Die Vollsickerrohre werden an querende Gräben angeschlossen. Die Einleitmenge beträgt grundsätzlich 0,0 l/s. Eine Ableitung in die Vorflutgewässer erfolgt nur bei hohen Grundwasserständen. Unter Berücksichtigung des Sicherheitsbedürfnisses der Straße wird die jährliche Einleitmenge in die Vorflutgewässer auf ein höchstmögliches Maß reduziert. Die Sickerpassage bewirkt in diesem Zuge eine effektive Reinigung des Niederschlagswassers und einen sehr stark verzögerten Abfluss.

Nördlich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Süd kann im Bereich des neuen Trogbauwerks dieses System nicht angewandt werden, so dass hier das Abwasser gesammelt wird und über ein Bodenfilterbecken abgeleitet wird.

Im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Mitte wird das Straßenwasser zweier Teilabschnitte der neuen Trasse vsl. in die Bauwiesenwettern eingeleitet. Vorgesehen ist hier ein mit den zuständigen Behörden abgestimmtes Absetzbecken mit Leichtflüssigkeitsrückhaltung.

Eine weitere Ausnahme vom Regelfall bildet die Richtungsfahrbahn nach HH-Harburg im Teilabschnitt nördlich des Ernst-August-Kanals. Hier erfolgt die Ableitung der Abwässer über einen dort für die Entwässerung der alten B 4/75 bestehenden Leichtflüssigkeitsabscheider.

Die entsprechenden Anlagen zur Sicherstellung der Oberflächenentwässerung werden mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Im Planänderungsverfahren hat das Bezirksamt Hamburg-Mitte sich insoweit weiter geäußert:

Für die dauerhaften Einleitungen der RiStWag-Anlage Rotenhäuser Straße und Retentionsbodenfilter gelten folgende einzuhaltende Mindestanforderungen:

Parameter	Einheit	Ablauf Filter
Abfiltrierbare Stoffe	mg/l	10
Ammonium-N	mg/l	2
Gesamt-P	mg/l	0,5
TOC	mg/l	10
DOC	mg/l	5
Blei (Pb) gesamt	µg/l	10
Kupfer (Cu) gesamt	µg/l	10
Zink (Zn) gesamt	µg/l	50

Für diese zwei Einleitungen sind beim Bezirksamt Hamburg-Mitte (Wasserbehörde/MR 13) wasserrechtliche Erlaubnisse (Betriebserlaubnis) zu beantragen, in denen nähere Angaben zur Wartung, Ausbildung der Einleitstelle, Anpassungen zu Umweltauflagen (z.B. Änderungen der Einleitparameter), gesetzlichen Regelungen und ggf. weitere erforderliche Detailregelungen festgeschrieben werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Einsatz der RiStWag-Anlage und des Retentionsbodenfilters erfolgt in Abstimmung mit der Wasserbehörde entsprechend dem Schutzbedürfnis des jeweiligen Vorflutgewässers. Ein detaillierter Nachweis für die Reinigungsleistung der Anlagen hinsichtlich einzelner Stoffparameter ist nicht notwendig und nicht üblich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Eine Einleitung in die Bauwiesenwettern ist nicht mehr vorgesehen.

Eine Festsetzung von Einleitwerten im Sinne starrer Grenzwerte erfolgt nicht. Allerdings weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die vom Bezirksamt angegebenen Werte Zielwerte der Wasserbewirtschaftung sind und die Ergebnisse der angeordneten Eigenüberwachung an diesen Zielwerten gemessen werden. Die Wasserbehörde kann dann bei Abweichung von den Zielwerten die gebotenen Maßnahmen ergreifen und z.B. auch nachträgliche Anordnungen im Sinne des § 13 WHG bei der Planfeststellungsbehörde beantragen (§ 19 Abs. 4 WHG).

Nach dem Verbesserungsgebot des § 27 WHG sind die Gewässer so zu bewirtschaften, dass ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Dieses Verbesserungsgebot gilt aber nicht unmittelbar für die Vorhabensträger, sondern richtet sich an die für die Gewässerunterhaltung Verantwortlichen und setzt z.B. eine Maßnahmenplanung voraus, die vom Fernstraßenbaulastträger nicht erwartet werden kann oder muss. Es ist derzeit auch nicht erkennbar, dass die beantragten Einleitungen gegen Maßgaben eines vorhandenen Maßnahmenplans verstoßen würden.

§ 27 WHG enthält aber auch das Verschlechterungsverbot, das nach dem Urteil des OVG Hamburg vom 18. Januar 2013 – 5 E 11/08 auch in Fällen wie dem hier vorliegenden unmittelbar anzuwenden ist. Es verbietet die Verschlechterung des Gewässers. Eine Verschlechterung ist jede substantielle negative Einwirkung auf das Gewässer, wenn sie nach Intensität und Umfang Bedeutung für den gesamten betroffenen Oberflächenwasserkörper hat. Veränderungen, die von der natürlichen Dynamik des Oberflächenwasserkörpers ausgeglichen werden können, liegen dagegen regelmäßig im Toleranzbereich des Gewässers und verstoßen nicht gegen das Verschlechterungsverbot. Das gilt - unter Berücksichtigung bereits bestehender Schädigungen und feststellbarer Instabilität - auch für Beeinträchtigungen im Bagatellbereich.

Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde zwar keine Anhaltspunkte für die Gefahr einer Verschlechterung der Gewässerqualität durch die genehmigten Einleitungen. Diese Einschätzung setzt aber einen ordnungsgemäßen Regelbetrieb der Reinigungsanlagen voraus und beinhaltet selbstverständlich Prognoseunsicherheiten.

Das nach § 19 Abs. 3 WHG notwendige Einvernehmen der Wasserbehörde mit den wasserrechtlichen Entscheidungen war daher nur durch die Anordnung der Eigenüberwachung zu erreichen. Die Anordnung stützt sich auf § 13 Abs. 2 Buchst. c WHG und § 16b Abs. 2 HWaG. Die Anordnung dieser Nebenbestimmung ist verhältnismäßig, weil vor allem in den ersten Jahren des Betriebes sicher zu stellen ist, dass die Immissionen in die Gewässer wie erwartet ausfallen. Ist das der Fall, besteht die Möglichkeit, die Eigenüberwachungsmaßnahmen im Einvernehmen mit der Wasserbehörde zu reduzieren. Es kann auch nicht ohne Weiteres angenommen werden, dass eine Verschlechterung der Gewässerqualität ausgeschlossen ist und deshalb eine Eigenüberwachung verzichtbar wäre. Immerhin liegen die Jahresmittelwerte 2012 für die Belastung der Elbe mit Blei, Kupfer und Zink an der Messstelle Seemannshöft noch unter den Zielwerten des Bezirksamtes, so dass es gerechtfertigt ist, die Entwicklung dieser Immissionen wenigstens zu beobachten. Da eine solche Überwachungspflicht den Betreiber der Einleitungen nach § 16b Abs. 1 HWaG ohnehin trifft, ist die konkret gefasste Anordnung der Eigenüberwachung angemessen.

Soweit die Wasserbehörde bestimmte Anforderungen an Bau, Betrieb und Unterhaltung der Reinigungsanlagen gestellt hat, werden diese durch diesen Beschluss nicht als Auflage formuliert, weil die Pflicht zu ordnungsgemäßem Bau, Betrieb und Unterhaltung sich bereits aus § 3 FStrG ergibt. Es spricht aber viel dafür, das diese Anforderungen jedenfalls eingehalten werden, wenn die Anlagen mindestens vierteljährlich, sowie nach Unfällen mit ausgetretenen Betriebsstoffen, nach der Frostperiode, nach Starkregen und bei Niederschlagsereignissen nach langen Trockenperioden kontrolliert werden, Ablagerungen von Sinkstoffen im Schlammsammelraum und der Beckensohle entfernt und ordnungsgemäß entsorgt werden sowie festgestellte Mängel z.B. Verstopfungen, Beschädigungen an Anlagenteilen und Beschädigungen der Innenbeschichtungen umgehend beseitigt werden.

Des Weiteren ist vorgesehen die Wilhelmsburger Wettern in einem Teilbereich zu verlegen. Planunterlagen aus denen sich die Details hinsichtlich Lage (auch Querprofile), Ausführung und Gestaltung erkennen lassen, sind beizubringen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung wird in diesem Punkt präzisiert. Entsprechende Nachweise und Querschnitte für die Umverlegung der südl. Wilhelmsburger Wettern werden nachgereicht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Bezirksamt Hamburg-Mitte hat inzwischen mitgeteilt, das mit der Planänderung alle erforderlichen Unterlagen für die Genehmigung des Gewässerausbaus an der Wilhelmsburger Wettern vorliegen und insoweit keine fachlichen Bedenken bestehen. Dementsprechend umfasst dieser Beschluss auch die Befugnis zum Ausbau der Wilhelmsburger Wettern entsprechend den festgestellten Unterlagen (Ziffer 2.18.3, S. 42 dieses Beschlusses).

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben die wasserrechtlichen Genehmigungen, Bewilligungen und Erlaubnisse für Gewässerbenutzungen und Einleitungen nur dem Grunde nach erteilt werden. Die nachträgliche Ergänzung dieser dem Grunde nach erteilten Entscheidungen, insbesondere mit weiteren Nebenbestimmungen und Detailregelungen, bleibt dann der zuständigen Behörde Vorbehalten. Aus diesem Grunde sind beim Bezirksamt Hamburg-Mitte (Wasserbehörde/MR 13) rechtzeitig vor Baubeginn die weiteren erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen, wie etwa Einleitungserlaubnisse, Entnahme von Oberflächenwasser, temporäre abschnittsweise Anhebung des Wasserspiegels, zu beantragen. Hierzu ist die Ausführungsplanung vorzulegen.

Dann werden unter anderem die Ausbildung der Einleitstelle, Grenzwerte für die Einleitung zum Schutz der Gewässerqualität und weitere Details durch die Wasserbehörde geregelt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Erforderliche Genehmigungen werden rechtzeitig vor Baubeginn beantragt.

Die Ausführungsdetails zu den Gründungen der Bauwerke werden zurzeit erarbeitet. Gegebenenfalls notwendige Wasserhaltungen sind entsprechend der vorgesehenen Ausführung zu beantragen und genehmigen zu lassen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Ziffer 2.18, S. 37 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes,

Gewässerplanung und -Unterhaltung:

Erläuterungsbericht, Unterlage 13.1.

1.2. (Ergänzung) ...der Gräben durch die Hamburger Wasser- und Bodenverbände, sowie dem Bezirksamt Hamburg-Mitte.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Erläuterungsbericht wird den Hinweisen entsprechend ergänzt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die zugesagte Ergänzung ist noch nicht erfolgt, ist aber auch nicht entschei-

dungserheblich, weil der Erläuterungsbericht die Rechtslage insoweit nicht ändert.

Maßnahmen an bestehenden Gewässern

Südl.- Wilhelmsburger Wettern

Der Aussage, dass die Grabenprofile den vorhandenen entsprechen, kann nicht gefolgt werden.

Die Möglichkeit der Versickerung des anfallenden Regenwassers vor Ort, wird bezweifelt. Sie ist explizit nachzuweisen, oder kann nicht angesetzt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung wird in diesem Punkt im Rahmen der Ausführungsplanung präzisiert. Entsprechende Nachweise und Querschnitte für die Umverlegung der südl. Wilhelmsburger Wettern werden nachgereicht.

Generell entwässert die geplante Wilhelmsburger Reichsstraße im Regelfall über ein modifiziertes Mulden-Rigolen System (MRS). Damit das von den Mulden einsickernde Wasser nicht gezielt gefasst und abgeführt wird, wird der Filtersand bis 30 cm unter die Rohrsohle eingebaut. Die Vollsickerrohre führen also nur Wasser, wenn der Grundwasserspiegel entsprechend ansteigt.

Die Vollsickerrohre werden an querende Gräben angeschlossen. Die Einleitmenge beträgt grundsätzlich 0,0 l/s. Eine Ableitung in die Vorflutgewässer erfolgt nur bei hohen Grundwasserständen. Unter Berücksichtigung des Sicherheitsbedürfnisses der Straße wird die jährliche Einleitmenge in die Vorflutgewässer auf ein höchstmögliches Maß reduziert. Die Sickerpassage bewirkt in diesem Zuge eine effektive Reinigung des Niederschlagswassers und einen sehr stark verzögerten Abfluss.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Bezirksamt hat inzwischen mitgeteilt, dass die Frage der Versickerung im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd mit der Planänderung geklärt sei.

Allgemein zu 5. Maßnahmen an bestehenden Gewässern

Anhand der bestehenden Unterlagen, kann keine detaillierte Stellungnahme erfolgen.

Insbesondere die Verlängerung und Verlegung der südl. Wilhelmsburger Wettern muss genauer dargestellt werden.

Es muss ein Nachweis der Leistungsfähigkeit bezüglich der Mehrmengen geführt werden.

Hierbei ist die Bedeutung für das Gesamtsystem erheblich. Es ist zu überprüfen ob die Mehrmengen im Notfall auch nach Osten, zum Pumpwerk Finkenriek abgeführt werden können.

Eine Erläuterung zum Stauwehr S25 fehlt völlig.

Bezüglich der Leistungsfähigkeit ist die neue Trasse mit ihrem stark geknickten Verlauf als kritisch anzusehen. Über eine Sicherung dieser Punkte ist keine Erläuterung zu finden.

Es fehlen Schnitte und Erläuterungen zur Ausbildung der verlegten südl. Wilhelmsburger Wettern, somit ist eine Beurteilung nach EG-Wasserrahmenrichtlinie nicht möglich.

Hier muss eine detailliertere Planung erfolgen.

Der durch die Verlängerung erhöhte Aufwand in der Unterhaltung ist nicht dargestellt.

Im Bereich der gesamten Trasse, werden augenscheinlich Gräben und Mulden aufgehoben. Diese sind genauer zu betrachten und im Zusammenhang des Gesamtsystems zu beurteilen.

Die Regenwasserbehandlung erscheint insbesondere in die Kuckuckswettern mit dem anschließenden § 30 Biotop nicht ausreichend.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für die Umverlegung und Dimensionierung der Wettern im Bereich der AS HH-Wilhelmsburg Süd ist folgende Nachweisführung vorgesehen:

1. Nachweis Einhaltung der kritischen Schleppspannung unter Berücksichtigung der maßgebenden Förderleistung des angrenzenden Schöpfwerks

2. Vergleich der Volumina des bestehenden Gewässer zum geplanten Gewässer

3. Abgleich Querschnitt Bestandsdurchlass unter alter WBR zu neuen Querschnitten

Eine detaillierte Planung wird mit den zuständigen Behörden abgestimmt und nachgereicht.

Durch die fehlende Aussage über die Veränderung im Gesamtentwässerungssystem, erscheint auch die Regenrückhaltung nicht ausreichend.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Generell entwässert die geplante Wilhelmsburger Reichsstraße im Regelfall über ein modifiziertes Mulden-Rigolen System (MRS). Damit das von den Mulden einsickernde Wasser nicht gezielt gefasst und abgeführt wird, wird der Filtersand bis 30 cm unter die Rohrsohle eingebaut. Die Vollsickerrohre führen also nur Wasser, wenn der Grundwasserspiegel entsprechend ansteigt.

Die Vollsickerrohre werden an querende Gräben angeschlossen. Die Einleitmenge beträgt grundsätzlich 0,0 l/s. Eine Ableitung in die Vorflutgewässer erfolgt nur bei hohen Grundwasserständen. Unter Berücksichtigung des Sicherheitsbedürfnisses der Straße wird die jährliche Einleitmenge in die Vorflutgewässer auf ein höchstmögliches Maß reduziert. Die Sickerpassage bewirkt in diesem Zuge eine effektive Reinigung des Niederschlagswassers und einen sehr stark verzögerten Abfluss.

Die Einleitmengen aus dem Bodenfilterbecken sowie aus dem Kanal an der Rotenhäuser Straße werden in Abstimmung mit den zuständigen Behörden festgelegt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Bezirksamt Hamburg-Mitte hat inzwischen mitgeteilt, das mit der Planänderung alle erforderlichen Unterlagen für die Genehmigung des Gewässerausbaus an der Wilhelmsburger Wettern vorliegen und insoweit keine fachlichen Bedenken bestehen. Dementsprechend umfasst dieser Beschluss auch die Befugnis zum Ausbau der Wilhelmsburger Wettern entsprechend den festgestellten Unterlagen.

Die Anlage und Änderung des Bauwerks 10.16, Bauwerk 6, Querung Kuckuckswettern ist in der Bauausführungsplanung mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte z.B. im Hinblick auf Lage und Ausführung des Staubauwerks abzustimmen.

Im Planänderungsverfahren hat sich das Bezirksamt Hamburg-Mitte im Übrigen wie folgt geäußert:

Für die Anschlüsse der Mulden-Rigolensysteme an die vorhandene Oberflächenentwässerung ist für jede Einleitung jeweils eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Anschlüsse der Mulden-Rigolen-Systeme wird mit dem Planfeststellungsbeschluss erteilt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Ziffer 2.18.2, S. 38 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Für temporäre Wasserhaltungen mit Einleitungen in Gewässer, temporäre Gewässerverrohrungen, Verfüllungen bzw. Anlagen am Gewässer (z.B. Spundwände) sind wasserrechtliche Erlaubnisse bzw. wasserrechtliche Genehmigungen zu beantragen in der die Gewässerbenutzungen geregelt werden. Hierunter fallen z.B. Grenzwerte für Einleitungen zum Schutz der Wasserqualität, Ausbildung von Einleitstellen und weitere Details (z.B. einzusetzendes Bodenmaterial). Aussagefähige Unterlagen sind beim Bezirksamt Hamburg-Mitte (Wasserbehörde/MR 13) rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Zuge der weiteren Bearbeitung werden für die temporären Wasserhaltungen in Abhängigkeit zur vorgesehen Ausführung die erforderlichen Einleitgenehmigungen beantragt. Alle Auflagen, die sich daraus ergeben, werden eingehalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Auf Ziffer 2.18, S. 37 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Entgegen der Absprachen ist das Staubauwerk an der Kuckuckswettern komplett überplant und kein Ersatz vorgesehen worden.
Das Staubauwerk ist ein wichtiger Bestandteil der Wilhelmsburger Gesamtsystems, da es den Osten entwässerungstechnisch vom Westen trennt und bei erhöhten Regenereignissen als Notentwässerung des Wilhelmsburger Ostens zum Pumpwerk Kuckuckshorn dient.
Das Staubauwerk muss auf jeden Fall auf der Westseite, in direkter Nähe der Trasse neu gebaut werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Entwurfsplanung wird in Abstimmung mit dem LSBG und dem Büro Schönfeld erstellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Bauwerksverzeichnis sieht unter Ziffer 10.16 die Querung der Kuckuckswettern einschließlich eines Staubauwerks mit elektrischer Schiebervorrichtung vor.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes,

Grünanlagen und Naturschutz:

Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 12.1.)

Bei der Bewertung der Biotoptypen (Seite 69) fällt auf, dass Einzelbäume, Baumgruppen, Baumreihen und Alleen als Biotoptyp eingetragen sind aber keine Wertstufe erhalten. Bei der

Darstellung (Unterlage 12.1. Seite 198) Verlust/Beeinträchtigung der Biotoptypen werden diese Typen nicht erwähnt und im weiteren Verlauf somit nicht gewertet.

Da in diesem Fall die Hamburger Baumschutzverordnung zu berücksichtigen ist, ist ein entsprechendes Bewertungsverfahren anzuwenden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Rahmen der UVS werden die mit dem Vorhaben verbundenen Biotoptypenverluste vor dem rechtlichen Hintergrund des UVPG dargestellt. Darstellungs- und Bewertungsmaßstab und -methodik sind ausgerichtet auf die Darstellung der entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen.

Die Hamburger Baumschutzverordnung entfaltet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine eigenständige Wirkung im Hinblick auf die Zulassung von Gehölzfällungen und der dafür erforderlichen Kompensation. Maßgeblich für das Verfahren ist die vollständige Bewertung und Bilanzierung der betroffenen Gehölzstrukturen gemäß der Eingriffsregelung §§ 14 und 15 BNatSchG und des Hamburger Staatsrätemodells im Rahmen des LBP.

Die Gehölzbestände im Untersuchungsgebiet wurden im Rahmen der Biotoptypenkartierung überwiegend flächig erfasst. Dies gilt auch für das Straßenbegleitgrün. Somit sind auch Gehölzverluste bei der Bewertung und Auswirkungsprognose im Rahmen der UVS weitestgehend berücksichtigt. Eine weitere Differenzierung, z.B. eine separate Darstellung von Gehölzverlusten, wird im Rahmen der UVS für nicht entscheidungserheblich gehalten. Eine Ergänzung der UVS zu diesem Thema wird abgelehnt. Es wird in dem Zusammenhang auf den LBP verwiesen, in dem ohnehin eine detailliertere Darstellung erfolgt.

4.3.2.3 Betroffenheit von Einzelbäumen

Hier wird auf die Statistik und tabellarische Übersicht hingewiesen. Leider ist die Tabelle in den Unterlagen nicht enthalten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Tatsache, dass die Tabelle mit einer statistischen Übersicht über die betroffenen Bäume entgegen der Zusage der Vorhabensträger nicht Bestandteil der Planänderungsunterlagen geworden ist, ändert nichts an der Beurteilung des Baumschutzes. Dafür spricht schon, dass die Tabelle der Planfeststellungsbehörde, dem Bezirksamt Hamburg-Mitte und der BSU/NR bekannt ist und das Einfügen der Tabelle in die Planunterlagen nicht zu einer anderen naturschutzrechtlichen Einschätzung in Bezug auf die Bäume führen würde. Auf die Ausführungen zum Baumschutz wird verwiesen.

Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)

Allgemein

In der Betroffenheitsliste (Unterlage 12.2.; Seite 73 Biotoptypengruppen) wird beschrieben, dass Teile des Biotoptypens Wald verloren gehen. Der Bezug zur UVS wird nicht erläutert und es ist weiterhin unklar, inwiefern Bäume und -gruppen darin Berücksichtigung finden.

Darstellungen zum Baum- und Gehölzbestand (Unterlage 12.2.)

In den Unterlagen des LBPs werden keine Aussagen zu Einzelgehölzen und -gruppen getroffen. Es fehlen qualifizierte Bestandsaufnahmen mit ausreichend detaillierten Angaben zu Art, Stammdurchmesser, Kronendurchmesser und Besonderheiten. Diese sind zur Beurteilung der geplanten Eingriffe erforderlich und nachzureichen.

Vor dem Hintergrund der Hamburger Baumschutzverordnung, die besagt, dass alle Bäume ab einem Stammdurchmesser von 25cm geschützt sind, sind die Ausführungen zum Baumbestand sehr irreführend und unklar.

So wird in der Karte „Schutzgüter Pflanzen und biologische Vielfalt" (Unterlage 12.1. Karte 3} unterschieden zwischen Einzelbäumen und Gehölzflächen. Dabei fehlen Angaben zu den Bäumen innerhalb dieser Gehölzflächen bzw. Angaben (wie Stammdurchmesser, Art etc.) zu Klassifizierung welche Bäume als Einzelbäume gewertet werden und welche nicht. Ein Abgleich/ Überprüfung der eventuell betroffen Bäume bzw. welche geschützt/erhalten bleiben ist so nicht möglich.

Stellungnahme der Vorhabensträger
In der Unterlage 12.2 werden im Kap. 4.3.2 die Beeinträchtigungen der Biotopfunktion / Biotopverbundfunktion und Habitatfunktion dargestellt. Dabei handelt es sich lediglich um einen Teil der Eingriffsbilanzierung gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit dem Hamburger Staatsrätemodell unter Berücksichtigung der aktuellsten methodischen Standards beim Bundesfernstraßenbau (s. Kap. 4.1, Unterlage 12.2). Auch auf den Verlust von Einzelbäumen wird in dem Zusammenhang auf Seite 73 eingegangen.

Auch im Rahmen der UVS werden die mit dem Vorhaben verbundenen Biotoptypenverluste dargestellt (s. Kap. 4.5.3, Unterlage 12.1). Vor dem rechtlichen Hintergrund des UVPG erfolgt dies jedoch in einem anderen Maßstab, nach anderen methodischen Vorgaben und mit einer anderen rechtlichen und fachlichen Zielsetzung. Insofern ist es nicht erforderlich, bezüglich einzelner Betroffenheiten (wie z.B. der Betroffenheit des Biotoptyps Wald) einen Bezug zwischen beiden Unterlagen darzustellen.

Die Hamburger Baumschutzverordnung entfaltet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine eigenständige Wirkung im Hinblick auf die Zulassung von Gehölzfällungen und der dafür erforderlichen Kompensation. Maßgeblich für das Verfahren ist die vollständige Bewertung und Bilanzierung der betroffenen Gehölzstrukturen gemäß der Eingriffsregelung §§ 14 und 15 BNatSchG und des Hamburger Staatsrätemodells im Rahmen des LBP.

Die Hinweise zur Darstellung der Betroffenheit von Baum- und Gehölzbeständen werden jedoch aufgenommen. Es erfolgt eine ergänzende Darstellung der räumlichen Verteilung der betroffenen Bäume, die nicht im Rahmen der Flächenbilanz im LBP berücksichtigt sind. Für diese Bäume werden außerdem Angaben zu Baumarten und Stammdurchmessern ergänzt. Bei der Bilanz der Einzelgehölze werden nicht berücksichtigt:

- *Bäume innerhalb der bereits flächig bilanzierten Gehölzbestände,*
- *Bäume, die bereits nicht mehr vorhanden sind (z.B. aufgrund von Bautätigkeiten der igs und des BSU-Neubaus),*

- *Bäume, für die Baumschutzmaßnahmen im LBP vorgesehen sind,*
- *Bäume außerhalb von Baukörper, Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen*

Die Gehölze wurden 2011 noch einmal vor Ort aufgesucht um den Bestand zu prüfen und die Gehölzart festzustellen.

Insgesamt sind so für die Straßenverlegung rd. 8 ha flächige Gehölzbiotope und zusätzlich 427 Einzelbäume als Verlust zu bilanzieren. Bei den Einzelbäumen beträgt der durchschnittliche Stammdurchmesser 0,34 m und der durchschnittliche Kronendurchmesser 7,62 m. Von den 427 Bäumen haben 144 eine Stammdurchmesser < 25 cm. Für die Bahnfolgemaßnahmen beläuft sich der Eingriff auf rd. 2,6 ha flächige Gehölzbiotope und 77 Einzelbäume. Bei diesen Bäumen beträgt der durchschnittliche Stammdurchmesser 0,28 m und der durchschnittliche Kronendurchmesser 5,73 m. Von den 77 Bäumen haben 34 einen Stammdurchmesser < 25 cm. Eine Bilanzierungstabelle mit einer detaillierteren Aufschlüsselung der Baumverluste kann vorgelegt werden.

Zum funktionalen Ausgleich der Baumverluste wurden die Möglichkeiten zusätzlicher Baumpflanzungen im Bereich der vorhandenen Maßnahmenflächen geprüft. Die Zahl der geplanten Neupflanzungen wurde deutlich erhöht (von 256 auf 671 Stück).

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.2. Seite 73 und Seite 101) wird von einem anlage- und baubedingten Verlust von 319 Einzelgehölzen ausgegangen, jedoch fehlen die graphischen Darstellungen in der Maßnahmenkarte und Ausführungen dazu, wie diese Zahl errechnet wurde. Fehlende Erläuterungen und graphische Darstellungen sind nachzureichen.

Des Weiteren kann der Äußerung nicht gefolgt werden, dass durch die geplante Maßnahme keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergibt. Durch die Entnahme diverser Bäume und Gehölzflächen, die einen nicht unerheblichen Bestandteil des Landschaftsbildes darstellen, wird dieses meines Erachtens sehr stark beeinträchtigt.

Anschlussstelle Süd

Im Bereich der geplanten Anschlussstelle ist die Darstellung des von der Planung betroffenen Baumbestandes nicht ausreichend (Bezug: Ordner 1, Lagepläne Blatt4). Zur Nachvollziehbarkeit des Gehölzverlustes ist eine qualifizierte Bestandsaufnahme des gesamten (auch betroffene Straßenbäume) Baumbestandes den Unterlagen beizufügen.

Alle Beurteilungen des zu fällenden Baumbestandes erfolgen Einzelbaum bezogen. Als Grundlage ist die Hamburger Baumschutzverordnung zu berücksichtigen. Die Zahl der nicht zur Fällung beantragten Bäume (Kennzeichnung mit einemschwarzen Kreuz im Lageplan, Ordner 1) entspricht nicht den zum Erhalt gekennzeichneten Bäume im Maßnahmenplan (Unterlage). Hier hat eine Ergänzung zu folgen.

Zusätzlich befinden sich hier im Bereich der Straße Hauland zwischen Bahndamm und Kornweide eine Lindenallee, die einen bedeutenden Bestand darstellt, der entsprechend zu berücksichtigen und zu werten ist. Entlang der Straße Hauland befinden sich zudem Ausgleichspflanzungen von anderen Vorhaben, welche im Verhältnis 1:1 an geeigneter Stelle fachgerecht gepflanzt und ihre Erhaltung dauerhaft gesichert werden muss.

Anschlussstelle Mitte

Im Bereich der geplanten Anschlussstelle ist die Darstellung des von der Planung betroffenen Baumbestandes nicht ausreichend (Bezug: Ordner 1, Lagepläne Blatt4). Zur Nachvollziehbarkeit des Gehölzverlustes ist eine qualifizierte Bestandsaufnahme des gesamten (auch betroffene Straßenbäume) Baumbestandes den Unterlagen beizufügen.

Alle Beurteilungen des zu fällenden Baumbestandes erfolgen Einzelbaumbezogen. Als Grundlage ist die Hamburger Baumschutzverordnung zu berücksichtigen. Die Zahl der nicht zur Fällung beantragten Bäume (Kennzeichnung mit einem schwarzen Kreuz im Lageplan, Ordner 1) entspricht nicht den zum Erhalt gekennzeichneten Bäume im Maßnahmenplan (Unterlage). Hier hat eine Ergänzung zu folgen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hamburger Baumschutzverordnung entfaltet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine eigenständige Wirkung im Hinblick auf die Zulassung von Gehölzfällungen und der dafür erforderlichen Kompensation. Maßgeblich für das Verfahren ist die vollständige Bewertung und Bilanzierung der betroffenen Gehölzstrukturen gemäß der Eingriffsregelung §§ 14 und 15 BNatSchG und des Hamburger Staatsrätemodells im Rahmen des LBP.

Die Hinweise zur Darstellung der Betroffenheit von Baum- und Gehölzbeständen werden jedoch aufgenommen. Die graphische Darstellung wird ergänzt bezüglich der räumlichen Verteilung der betroffenen Bäume, die nicht im Rahmen der Flächenbilanz im LBP berücksichtigt sind. Im Erläuterungsbericht werden für diese Bäume Angaben zu Baumarten und Stammdurchmessern ergänzt.

Unbestritten stellt die Verlegung der Bundesstraße zunächst einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild dar und führt zu bleibenden visuellen Veränderungen aus bestimmten Perspektiven (vgl. z.B. Kap. 4.2.6 im LBP, Unterlage 12.2.). Da es sich jedoch im Prinzip um eine Verlagerung einer vorhandenen Straße im kleinräumigen Zusammenhang handelt, wird durch die geplanten Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen einschließlich der Rückbaumaßnahmen eine landschaftsgerechte Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne von § 15 BNatSchG möglich. Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden in allen wesentlichen Bereichen (der Anschlussstelle Süd, der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße und dem Ernst-August-Kanal) dadurch im räumlich-funktionalen Zusammenhang in bestmöglicher Weise kompensiert. Es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Die Betroffenheit von bestehenden Ausgleichsflächen anderer Vorhaben wird in Abstimmung mit der BSU/NR im Rahmen des Vorhabenplanung berücksichtigt.

Anschlussstelle Nord

Gleiches gilt wie bei den vorangegangen Anschlussstellen.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Im Zuge der Planänderung ist im LBP die Betroffenheit von Einzelbäumen textlich und zeichnerisch deutlicher u.a. durch neue Pläne „Konflikte Gehölzbiotope“ dargestellt. Für den funktionalen Ausgleich von Baumverlusten sind gegenüber der ursprünglichen Planung zahlreiche zusätzliche Baumpflanzungen

vorgesehen. Die neue Ausgleichsmaßnahme 11.A beschreibt 315 Einzelbaumpflanzungen, die nicht bereits Bestandteil der übrigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind.

Im Planänderungsverfahren hat das Bezirksamt Hamburg-Mitte zur Frage des Baumschutzes ausgeführt:

Die Anmerkungen und Forderungen zu der Darstellung, Konfliktbewertung und Ausgleich/ Ersatz für den Baumbestand sind in der vorliegenden Planänderung überwiegend berücksichtigt worden.

Nicht berücksichtigt wurde die empfohlene Darstellung der Gehölzbestände im Maßstab 1:250 bzw. 1:500. Das Bezirksamt Hamburg-Mitte geht davon aus, dass im Rahmen der Ausführungsplanung, die Bestandsbäume und die Ersatzpflanzungen in diesem Maßstab angegeben werden. Ansonsten ist eine Prüfung hinsichtlich der zu berücksichtigen Schutzmaßnahmen, insbesondere in der Bauphase, nicht möglich. (...)

Die Methode der Kompensationsermittlung für die Einzelbäume wird in der textlichen Darstellung nicht deutlich. In den Vorgesprächen diskutierte Tabellen, sind nicht in die Unterlagen aufgenommen worden.

Auch die Nichtberücksichtigung von bedeutenden und herausragenden Einzelbäumen innerhalb der flächig bilanzierten Gehölzbestände stellt nicht die übliche Verfahrensweise dar. Deshalb fordert das Bezirksamt Hamburg-Mitte weiterhin diese Bäume einzeln zu bewerten, zu bilanzieren und in die Tabelle der Einzelbäume aufzunehmen.

Weiterhin wurde in den Vorgesprächen zur Planänderung eine Tabelle Flächenbilanz Bäume und Gehölze vorgelegt. Die Tabelle ist in den Planänderungsunterlagen nicht enthalten. MR 32 hält es für sinnvoll diese Tabelle in den Unterlagen aufzunehmen, da die Tabelle die verschiedenen Gehölztypenbestände und ihre Flächenanteile anschaulich darstellt.

Die Anzahl der Baumpflanzungen im Bereich der alten Trasse haben sich erhöht. Insgesamt sind nun 80 Einzelbäume im Bereich der alten Wilhelmsburger Reichsstraße vorgesehen. Zusätzliche Einzelbäume werden an dieser Stelle vor dem bereits genannten Hintergrund zu Maßnahmenkomplex 3 kritisch gesehen.

Hinsichtlich des textlichen Hinweises, dass Pflanzungen teilweise auch auf Flächen Dritter vorgesehen sind, wird davon ausgegangen, dass die Flächen tatsächlich zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Vorhabensträger im Planänderungsverfahren

Im Ergebnis der vorausgehenden mehrfachen Abstimmungen mit der BSU NR und dem Bezirksamt Mitte erfolgte seitens des Gutachters eine verbal-argumentative Ableitung.

Als bedeutende und herausragende Einzelbäume innerhalb von flächigen Gehölzbeständen werden aus gutachterlicher Sicht nur solche Bäume angesehen, die sich etwa aufgrund ihres Alters, ihrer Struktur oder ihrer Größe sehr deutlich von einem im Übrigen relativ homogenen Gesamtbestand abheben, und daher über eine flächenbezogene Bewertung nicht ausreichend berücksichtigt würden. Im Einzelfall können auch Bäume mit besonderen Lebensraumfunktionen besitzen entsprechend eingestuft werden, z.B. Altbäume mit Wochenstubenquartieren für Fledermäuse.

Im vorliegenden Fall sind die betroffenen flächigen Gehölzbestände relativ homogen ausgeprägt. Damit eignet sich für sämtliche Bestände eine Bewertung nach Staatsrätemodell. Besondere oder herausragende Einzelbäume im obigen Sinne sind in den betroffenen Beständen nicht vorhanden. Der Biotopwert nach Staatsrätemodell bildet den ökologischen Wert der Gehölzbestände damit vollständig ab.

Insofern ist es also nicht richtig, dass bedeutende oder herausragende Einzelbäume innerhalb der flächigen Gehölzbestände nicht berücksichtigt wurden, vielmehr sind in den betroffenen Gehölzbeständen entsprechende Einzelgehölze nicht vorhanden.

Es wird eine Tabelle mit einer statistischen Übersicht über die betroffenen Bäume ergänzt und Anlage dem LBP als beigefügt.

Es ist nicht zutreffend, dass sich die Anzahl geplanter Einzelbaumpflanzungen im Bereich der alten Trasse (Maßnahmenkomplex 3) erhöht hat. Auch in der Vergangenheit waren dort insgesamt 80 Einzelbäume vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Baumschutzverordnung kommt nicht zur Anwendung. Nach § 3 Abs. 2 Buchst. c) der Baumschutzverordnung findet die Baumschutzverordnung keine Anwendung auf „Maßnahmen der zuständigen Behörde für Bäume und Hecken auf öffentlichem Grund". Unter Berücksichtigung des Gesamtzusammenhangs der Bestimmungen kann § 3 Abs. 2 Buchst. c) nur dahingehend verstanden werden, dass die Baumschutzverordnung nicht für Maßnahmen der für Straßenbäume zuständigen Behörde gilt. Gegen die Auslegung, dass nur Maßnahmen für Straßenbäume (also baumpflegerische Maßnahmen) von der Verordnung ausgenommen sein sollten, spricht bereits, dass es für Maßnahmen der Baumpflege keiner Ausnahmeregelung bedarf, da diese nach § 2 nicht verboten sind.

Dementsprechend zieht die Planfeststellungsbehörde auch nicht die Arbeitshinweise zum Vollzug der Baumschutzverordnung von 2011 heran. Danach sollen die Antragsunterlagen u.a. Angaben zum Standort und zur Art des Baumes, zum Stammumfang oder Stammdurchmesser, zur Höhe, zum Kronendurchmesser, bei Hecken zur Höhe, Länge und Art enthalten.

Die Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP) des BMVBS aus dem Jahr 2011 stellen demgegenüber keine konkreten Anforderungen an die Erfassung von Bäumen. Es heißt aber: „Das Maßgebliche muss so erfasst und betrachtet werden, wie es für die Prognose und Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen sowie für die Ermittlung von Art und Umfang funktional geeigneter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich ist. Dem entsprechend sind die Inhalte der Bestandserfassung und die Bearbeitungstiefe zu wählen. (...) Für die Eingriffsbeurteilung müssen Pflanzenarten und / oder Tierarten insoweit erfasst werden, dass eine hinreichend differenzierte und zutreffende Beschreibung und Bewertung der Leistungsfähigkeit und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und die Ableitung notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen möglich ist. (...) Mit den Richtlinien wird keine Bewertungsmethode vorgegeben, sondern ein primär verbal argumentativer Bewertungsrahmen geschaffen. Länderspezifische Regelungen oder

Leitfäden bleiben unberührt." Detailliertere Anforderungen werden nur für artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten aufgestellt.

Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, eine Ergänzung der Planunterlagen im Hinblick auf Bäume zu verlangen. Die Darstellungen der Vorhabensträger im LBP einschließlich der verbal-argumentativen Herleitungen zu Bestand und Konflikten ist ausreichend, um die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen einschätzen zu können und Art und Umfang funktional geeigneter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ermitteln zu können. Dazu bedarf es auch keiner Darstellung der Gehölzbestände im Maßstab 1:250 bzw. 1:500, die das Bezirksamt ohnehin nicht zur Beurteilung der Eingriffsregelung fordert, sondern zur Überwachung in der Bauphase. Schutzmaßnahmen in der Bauphase können sich aber nur auf erhaltungswürdige, aber gefährdete Bäume beziehen. Dazu ist eine umfassende Darstellung der Gehölzbestände, insbesondere der zu beseitigenden Gehölze, nicht erforderlich.

Angesichts der Ausführungen der Vorhabensträger zu herausragenden Einzelbäumen im Bereich flächiger Gehölzbestände sieht die Planfeststellungsbehörde auch keinen weiteren Anlass, Einzelnachweise zu fordern. Auch die Tatsache, dass die Tabelle mit einer statistischen Übersicht über die betroffenen Bäume entgegen der Zusage der Vorhabensträger nicht Bestandteil der Planänderungsunterlagen geworden ist, ändert nichts. Dafür spricht schon, dass die Tabelle der Planfeststellungsbehörde, dem Bezirksamt Hamburg-Mitte und der BSU/NR bekannt ist und das Einfügen der Tabelle in die Planunterlagen nicht zu einer anderen naturschutzrechtlichen Einschätzung in Bezug auf die Bäume führen würde.

Selbst wenn im Übrigen auf der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße mehr Bäume gepflanzt werden sollten, als bisher im LBP vorgesehen, hätte die Planfeststellungsbehörde dagegen keine Bedenken, weil die alte Trasse dem Eigentümer nahezu uneingeschränkt zur Anlage von Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung steht. Auf S. 327 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

Schließlich ist zu bemerken, dass das Bezirksamt Hamburg-Mitte keine inhaltlichen Einwände gegen die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme erhebt, insbesondere nicht mehr davon ausgeht, dass es zu wenige Ersatzpflanzungen geben werde.

Darstellung der vorhandenen und betroffenen Ausgleichsflächen

Alle betroffenen Ausgleichsflächen sind in der Planung beachtet worden. Es ist jedoch unklar, wie im Bereich der geplanten Anschlussstelle Nord mit der Überlappung einer Ausgleichsfläche mit zwei nach § 30 BNatSchG Biotopen umgegangen wird.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Am Nordende der Neubaustrecke befindet sich ein naturnahes, nährstoffreiches Kleingewässer mit einem naturnahen Gehölz feuchter bis nasser Standorte und Schilf-Röhricht. Dort befindet sich außerdem eine bereits vorhandene Ausgleichsfläche aus einem Vorhaben an der Bundesautobahn A 252/255, Umgehung Veddel. In diesem Bereich sind die Vermeidungsmaßnahmen 1.2V (Tabuflächen und Schutzzäune) und 1.5V (Amphibienschutzzäume während der

Bauzeit) vorgesehen. Daraus ergibt sich, dass die „überlappenden" Maßnahmen nicht im Widerspruch zum Biotopschutz oder der vorhandenen Ausgleichsfläche stehen, sondern diesen gerade dienen.

Zwar wird numerisch dargestellt, wie viel m^2 der einzelnen Ausgleichsfläche verloren geht, jedoch fehlt der Bezug zur Gesamtgröße der Ausgleichsfläche.

Darstellungen zur Planung

Die Darstellungen der Planung, so zum Beispiel im Bereich der neuen Anschlussstelle Süd, sind in einem zu kleinen Maßstab. Eine genaue Überprüfung ist deshalb nur bedingt möglich.

Es wird zudem in Frage gestellt, dass die innerhalb des neugestalteten „Ohres" (neue AS Süd) ergebende Fläche als künftige Ausgleichsfläche ausgewiesen wird.

Weiter als kritisch wird die Darstellung der Ausgleichsfläche 6.3 A betrachtet. Diese sieht eine Entwicklung einer Ruderalfläche vor. Dort ist zurzeit noch wertvoller Baumbestand vorhanden, der indirekt durch die Maßnahme betroffen wäre. Des Weiteren wird diese Fläche als Anbindung für das geplante Projekt „Anbindung Hafenquerspange" vorgesehen. Diese „Doppelbelegung" kann in der Form nicht zugelassen werden, da Ausgleichsflächen dauerhaft zu schützen und zu unterhalten sind.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Betroffenheit von bestehenden Ausgleichsflächen anderer Vorhaben wird in Abstimmung mit der BSU/NR im Rahmen der Vorhabenplanung berücksichtigt.

Die Betroffenheit von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen ist eine davon unabhängige Bilanz.

Am nördlichen Ende der Baustrecke, beim Anschluss an die vorhandene B 4/75, kommt es zu der beschriebenen Überlagerung von geschützten Biotopen und bestehenden Ausgleichsflächen. Wie in Tab. 20 in Unterlage 12.2 dargestellt, kommt es zu einem Teilverlust der Ausgleichsfläche durch anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahmen. Der gesamte westliche Teil der Flächen (3.072 m^2) geht dauerhaft verloren. Die Restflächen, die eine Größe von 8.307 m^2 haben, behalten ihre Funktion.

Die Kritik am Darstellungsmaßstab wird zurückgewiesen. Der Darstellungsmaßstab entspricht dem üblichen Standard und ermöglicht eine Lesbarkeit aller planungsrelevanten Inhalte.

Die Festlegung der Innenflächen im Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd als Ausgleichsfläche ist ein Sonderfall, der sich aus der besonderen Planungssituation (Verlegung einer vorhandenen Straße mit Umbau der Anschlussstelle) und den Besonderheiten des Planungsraumes und den dort relevanten Funktionen ergibt (Starke bestehende Zerschneidungswirkungen, sehr eingeschränkte Biotopverbundfunktionen, Gefahr einer weiteren Isolation von Lebensräumen und Populationen). Durch die geplante Gestaltung der Ausgleichsflächen werden Biotopstrukturen geschaffen, die einzelnen im Planungsraum vorhandenen Arten als Trittsteinbiotop dienen können (z.B. Fledermäuse und Kleinvögel). Auch wenn die Flächen starken Vorbelastungen ausgesetzt sind und ihre Funktion dadurch eingeschränkt wird, so gehören sie zwischen Wilhelmsburger Park und Süderelbe zu den wenigen Flächen, die

überhaupt Funktionen als Trittsteinbiotop wahrnehmen können. Ein genetischer Austausch bleibt damit weiterhin möglich. Die Flächen haben daher eine Bedeutung für den lokalen Biotopverbund.

Bei der Maßnahme 6.3 A geht der Baumbestand bereits durch die in dem Bereich zwingend erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen verloren. Die Gehölze sind also baubedingt und nicht durch die Maßnahme betroffen. Die Verlegung der B 4/75 und die Planungen der Hafenquerspange sind zwei separate Verfahren. Während bei der Hafenquerspange gerade die Linienbestimmung abgeschlossen ist, befindet sich die B 4/75 bereits im Planfeststellungsverfahren. Wie mit evtl. durch eine Hafenquerspange betroffenen Ausgleichsfunktionen umgegangen werden muss, ist in einem späteren Planfeststellungsverfahren für die Hafenquerspange zu klären. Die Zielsetzungen und Ausgleichsfunktionen für die Maßnahme 6.3 A sind jedoch bewusst so gewählt, dass eine erneute Verlagerung der Funktionen nicht zwangsläufig naturschutzfachlichen Zielsetzungen widerspricht. Die geplanten Biotopstrukturen sind kurzfristig auch an anderer Stelle herstellbar. Der Qualität und Funktionalität der Maßnahme ist es förderlich, wenn regelmäßig neue Rohbodenstandorte entstehen. Dies kann auch mit einer räumlichen Verlagerung verbunden sein.

Auf die Empfindlichkeiten im Bereich Ernst-August-Kanal wurde mit der gesamten Planung soweit wie möglich Rücksicht genommen. Die verlegte Straße Vogelhüttendeich schwenkt zwischen der neuen B 4/75 und der Bahn vom Gewässerufer ab um ausreichend Platz für die Entwicklung naturnaher Uferstrukturen zu schaffen. Um die vorhandenen Gehölzbestände zu schonen, müsste eine Trassierung so weit wie möglich den vorhandenen Verlauf des Vogelhüttendeichs aufgreifen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabenträger an.

Die Verlegung der Straße Vogelhüttendeich wird seitens MR32 ebenfalls kritisch betrachtet, da dadurch Bäume und Gehölzfläche entfernt werden, die durch Alternativplanung erhalten bleiben könnte (siehe Stellungnahme SL).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine alternative Führung des Vogelhüttendeichs entlang des Böschungsfußes der geplanten Wilhelmsburger Reichsstraße würde sehr enge Radien mit den dann notwendigen Kurvenverbreiterungen erfordern. Im Ergebnis würde sich eine unübersichtliche, umwegige Linienführung gerade auch für den nicht motorisierten Verkehr geplant werden.

In Verbindung mit der Schaffung einer direkten fuß-/radläufigen Verbindung wie vorgeschlagen, ergibt sich mit der in der Genehmigungsunterlage geplanten Lösung eine sichere, übersichtliche moderne Straße.

Auf die Empfindlichkeiten im Bereich Ernst-August-Kanal wurde mit der gesamten Planung dabei soweit wie möglich Rücksicht genommen. Die verlegte Straße Vogelhüttendeich schwenkt zwischen der neuen B 4/75 und der Bahn vom Gewässerufer ab um ausreichend Platz für die Entwicklung naturnaher Uferstrukturen zu schaffen. Diese neuen, naturnahen Uferstrukturen dienen den Biotopverbundfunktionen und Erholungsfunktionen der Freiraumachse.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der Planänderung im Bereich Vogelhüttendeich wird auf die Ausführungen weiter oben verwiesen.

Darstellung geplante Kompensation/ Ausgleich

Allgemein

Zur Beurteilung des Eingriffes und des daraus resultierenden Ausgleiches und Ersatz wurde das Hamburger Staatsrätemodell angewandt. Der Verweis auf eine Tabelle 10 erschließt sich dem Leser nicht - fehlt im Anhang. Zudem geht die Tabelle in der entsprechenden Kategorie von einem Punktwert von 12 pro m^2 aus. Angeben wird aber der Punktwert 10. Es fehlen Erläuterungen zur Berechnung dieses Wertes.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im LBP (Unterlage 12.2) ist die Tabelle 10 auf der Seite 46 enthalten.

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, wurde die Wertstufe 10 nur für eine Fläche aufgrund von Festsetzungen des B-Plans 92 übernommen (siehe Spalte Bemerkungen/Erläuterungen in der Tabelle 10). Der Vorhabensträger muss sich nicht für die Festsetzungen rechtfertigen, die durch den B-Plan bereits bestehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Baumbestand

Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich wie der Ausgleich der 319 zu fällenden Einzelbäume erfolgen soll. Es wird eine Bilanzierung nach den üblichen Vorgehensweis im Bezirk Hamburg Mitte vorgeschlagen. Die Neupflanzungen sollten den Fällungen gegenübergestellt werden.

Im Maßnahmenblatt 3.1A wird eine Anpflanzung von mindestens 50 Einzelbäumen vorgesehen. Geschätzte Anzahlen sowie fehlende Angaben zu Pflanzqualitäten sind in diesem Fall nicht zulässig. Zudem ist nicht nachvollziehbar wie die (auch wenn nur geschätzt) Anzahl berechnet wurde, die Tabelle und Punktbewertungen des Staatsrätemodells lässt eine solche Vorgehensweise nur bedingt zu - es fehlen Angaben zum genauen Verlust der Bäume sowie die Berechnung wie viele Bäume dadurch ersetzt werden.

Das gilt auch für die geplanten Kompensationsmaßnahmen 3.2A und 3.3A.

Es wird sehr ungenügend mit dem Baumschutz von 45 Einzelbäumen umgegangen (1.3 V). zudem wird die RAS-LP4 nicht ganz korrekt dargestellt. So sind Bäume im Kronenbereich +1,50m in alle Richtungen zu schützen. Weiterhin sind eventuell betroffene Bäume bereits im Vorfeld der Maßnahme vor Befahrung im Wurzelbereich zu schützen (gem. DIN 18920 und RAS-LP4).

Bilanzierung Verlust Bäume und Gehölze nach Staatsrätemodell

Die Bilanzierung nach dem Staatsrätemodell berücksichtigt nicht den Verlust von wertvollen Einzelgehölzen (auch Straßenbäume). Die Darstellungen zum Ausgleich sind nicht ausreichend und nicht verständlich. Es ist zu überprüfen, ob in diesem Fall die Hamburger Baumschutzverordnung anzuwenden ist.

Eine Bilanzierung nach dem Staatsrätemodell erfolgt für Straßenbäume lt. Gutachter nicht. Insofern muss eine Alternative gefunden werden. Somit muss auch für die betroffenen Straßenbäume ein adäquater Ausgleich festgelegt werden.

Maßnahmen zum vorgezogenen Bau der Lärmschutzwand am igs-Gelände

Durch die vorgezogene Maßnahme der Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem igs Gelände wurden, wie richtig dargestellt, 6 Bäume bereits zu Fällung freigegeben (Unterlage 12.2 Seite 114). Als Ausgleich wurden 6 einheimische Bäume mit mindestens 18-20cm Stammumfang und 3x verpflanzt festgesetzt. Eine mögliche Anpflanzung im Bereich des Ernst-August-Kanals war nicht vorgesehen und wurde auch nicht mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt. Daher wird der vorgeschlagene Standort abgelehnt. Da der Ausgleich im örtlichen Zusammenhang erfolgen soll, wird eine Ersatzpflanzung auf dem igs 2013-Gelände vorgeschlagen (in Abstimmung mit derigs2013 gmbh).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hamburger Baumschutzverordnung entfaltet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine eigenständige Wirkung im Hinblick auf die Zulassung von Gehölzfällungen und der dafür erforderlichen Kompensation. Maßgeblich für das Verfahren ist die vollständige Bewertung und Bilanzierung der betroffenen Gehölzstrukturen gemäß der Eingriffsregelung §§ 14 und 15 BNatSchG und des Hamburger Staatsrätemodells im Rahmen des LBP.

Die Hinweise zur Darstellung der Betroffenheit von Baum- und Gehölzbeständen werden jedoch aufgenommen. Die Darstellung wird ergänzt bezüglich der räumlichen Verteilung der betroffenen Bäume, die nicht im Rahmen der Flächenbilanz im LBP berücksichtigt sind. Für diese Bäume werden Angaben zu Baumarten und Stammdurchmessern ergänzt.

Bei der Aufstellung des Maßnahmenkonzeptes standen auch bezüglich der unvermeidbaren Gehölzverluste funktionale Aspekte im Vordergrund, wie z.B. Lebensraumfunktionen für einzelne Tierarten oder Tierartengruppen, Biotopverbundfunktionen, Leitlinienfunktionen, Eingrünungsfunktionen, Gestaltungsaspekte. Daher wurde auf eine quantitative Gegenüberstellung bezüglich des Verlustes und der Neupflanzung von Gehölzen und insbesondere Bäumen bislang verzichtet.

Insgesamt sind so für die Straßenverlegung rd. 8 ha flächige Gehölzbiotope und zusätzlich 427 Einzelbäume als Verlust zu bilanzieren. Für die Bahnfolgemaßnahmen beläuft sich der Eingriff auf rd. 2,6 ha flächige Gehölzbiotope und 77 Einzelbäume. Besondere Landschaftsbildfunktionen haben lediglich einige Gehölzbestände im Bereich der Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd, an der Rotenhäuser Straße und am Ernst-August-Kanal. Den Bäumen sind überwiegend keine besonderen Lebensraumfunktionen zuzuweisen, was u.a. auch an den erheblichen Vorbelastungen und des überwiegend geringen Alters liegt. Außergewöhnliche lokalklimatische oder lufthygienische Funktionen haben die einzelnen Bäume zudem aufgrund der klimatisch und lufthygienisch günstigen Lage Hamburgs und der insgesamt vorhandenen Freiraumkulisse in Wilhelmsburg nicht. Um die vorhandenen Funktionen adäquat auszugleichen, ist aus gutachterlicher Sicht eine Wiederherstellung neuer Grünstrukturen in etwa gleicher Größenordnung im räumlichen Zusammenhang ausreichend.

Mit den derzeitigen Maßnahmen sind rd. 8,22 ha flächige Gehölzpflanzungen geplant. Bislang waren zudem 256 Solitärbäume als Neupflanzung vorgesehen. Zum funktionalen Ausgleich der Baumverluste wurden die Möglichkeiten zusätzlicher Baumpflanzungen im Bereich der vorhandenen Maßnahmenflächen geprüft. Im Ergebnis erhöht sich die Anzahl der Neupflanzungen auf nun 671 Stück.

Ein noch weiter gehender Ausgleich bzw. Ersatz der Gehölzverluste ist aus gutachterlicher Sicht im Gesamtzusammenhang der Maßnahmenplanung im Planungsraum nicht erforderlich. Durch die geplanten Maßnahmen verbleiben insbesondere auch bezüglich der Funktionen der betroffenen Gehölze vor dem Hintergrund von § 15 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen. Durch die Platzierung der Neupflanzungen und das Gesamt-Eingrünungskonzept der Baumaßnahme werden visuelle Wirkungen auf das Landschafts- bzw. Stadtbild ausgeglichen. Das Landschaftsbild wird in landschaftsgerecht wieder hergestellt bzw. neugestaltet. Auch bezüglich sonstiger Funktionen (Lebensraumfunktionen, lokalklimatische Funktionen) verbleiben keine erheblichen Funktionsverluste bzw. Beeinträchtigungen. Es wird an dieser Stelle noch einmal auf die umfangreichen Rückbaumaßnahmen der alten Straße verwiesen. Bereits die außergewöhnlich umfangreichen Entsiegelungsmaßnahmen werden sich sehr positiv auf lokalklimatische Funktionen (z.B. Verdunstungswirkungen, Filterwirkungen der wiederbegrünten Flächen) auswirken. Alle wesentlichen, mit den betroffenen Gehölzen in Verbindung zu bringenden Funktionen in Wilhelmsburg werden durch das Gesamt-Maßnahmenkonzept berücksichtigt. Es verbleiben nach § 15 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Als Pflanzqualität werden wie beim vorgezogenen Bau der Lärmschutzwand Bäume mit mindestens 16-18 cm Stammumfang und 3x verpflanzt festgesetzt.

Der Umfang der Gehölzpflanzungen innerhalb des Maßnahmenkomplexes 3 wurde gutachterlich festgelegt und mit der BSU/NR abgestimmt. Die Anpflanzungen sind für die Funktionserfüllung und die Anerkennung der zugewiesenen Kompensationswerte und Ausgleichsfunktionen erforderlich.

Der Vorwurf eines ungenügenden Baumschutzes wird zurückgewiesen. Durch die Festlegung eines Baum-Schutzes gemäß RAS-LP 4 werden die Inhalte der RAS-LP vollumfänglich zum Gegenstand der Maßnahme gemacht. Bei der weiteren Beschreibung der Maßnahme handelt es sich demzufolge um eine zusammenfassende Kurzdarstellung, da eine vollständige Wiedergabe der RAS-LP 4 verständlicherweise zu umfangreich wäre. Das Maßnahmenblatt kann jedoch um die explizit in der Stellungnahme aufgeführten Hinweise ergänzt werden (Schutz von Bäumen im Kronenbereich +1,50 m). Alle erforderlichen Schutzmaßnahmen werden wie im Maßnahmenblatt angegeben vor Beginn der Straßenbauarbeiten umgesetzt. Hier sind keine zusätzlichen Angaben erforderlich.

Die Begründung für die Ablehnung von Baumpflanzungen am Ernst-August-Kanal wird nicht akzeptiert. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Lärmschutzwand am igs-Gelände wurde noch keine räumliche Verortung der erforderlichen Baumpflanzungen vorgenommen. Dies erfolgte erst im Gesamtzusammenhang mit der Verlegung der B 4/75. Im Gesamtzusammenhang der Maßnahme erfolgen die Ersatzpflanzungen im räumlich-funktionalen Zusammenhang. An den Baumpflanzun-

gen im Bereich Ernst-August-Kanal wird festgehalten, da sie sowohl für das Landschaftsbild als auch für die Biotopverbundfunktionen eine hohe Bedeutung haben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an. Wegen der naturschutzrechtlichen Bewältigung des Baumschutzes wird auf die Ausführungen weiter oben verwiesen.

Ausgleichsmaßnahmen und Anlage 1 Maßnahmenblätter 6.1.4.

Allgemein

Bei diversen Maßnahmenblättern sind keine Stückzahlen für die zu pflanzenden Bäume angegeben. Da es sich um Ausgleichspflanzungen handelt, muss eine Nachvollziehbarkeit für den sich aus dem Eingriff erforderlichen Ausgleich gegeben sein. Deshalb ist die genaue Stückzahl mit den geplanten Qualitäten anzugeben.

Maßnahme 1.4 V: S.9.

Die unter 1.4 V aufgeführten Maßnahmen zum Fledermausschutz werden als nicht ausreichend erachtet, da allein der gewählte Stammdurchmesser von 50cm noch kein Kriterium für vorhandene Fledermausquartiere darstellt.

Maßnahmen 3.2 A und 3.3 A Rückbau nördlicher und mittlerer Abschnitt/ S.41 u. 42

Es fehlt eine Qualitätsangabe (Umfang, Verpflanzung usw.) der Einzelbäume. Diese Qualitätsangabe ist erforderlich damit eine Bilanzierung des Ausgleichs nachvollziehbar wird. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind weiterhin der Zeitplan und die Sicherstellung insbesondere der als Ausgleich geplanten Baumpflanzungen anzugeben.

Maßnahmen 5.1 A und 5.2 A Grünstrukturen Ernst-August Kanal

Da diese Ausgleichsmaßnahmen nicht bilanziert werden, kann auch nicht beurteilt werden, ob mit diesen Maßnahmen die Landschaftsbildfunktion und Erholungsfunktion ausgeglichen wird.

Auf S. 126 (Unterlage 12.2.) wird in der Erläuterung der Maßnahme angegeben, dass diese Gehölze keine besondere Lebensraum- oder Bodenfunktion aufweisen. Dieser Aussage kann in der Form nicht gefolgt werden und ist daher ausreichend zu begründen.

Das Gestaltungskonzept ist zu allgemein und pauschal beschrieben. Welche Flächen sind zum Beispiel mit „weiteren Flächen" gemeint? Eine genauere Darstellung ist in der Ausführungsplanung beizufügen und mit der zuständigen Dienststelle im Bezirk Hamburg Mitte abzustimmen. Dabei ist insbesondere das Pflanzkonzept für die Bäume (genaue Anzahl) auszuarbeiten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Sofern Einzelbaumpflanzungen Gegenstand von Maßnahmen sind, wird in den Maßnahmenblättern immer auch die Stückzahl angegeben. Bei den Maßnahmen 6.1, 6.2 und 6.3 waren bislang keine Anpflanzungen vorgesehen. Bei der Maßnahme 6.4 sind bislang 24 Einzelbäume vorgesehen (s. letzte Seite des Maßnahmenblattes). Durch zusätzlich geplante Ersatzpflanzungen ändert sich diese Bilanz noch einmal. Die Maßnahmenblätter werden überarbeitet.

Als Pflanzqualität werden bei allen Anpflanzungen von Einzelbäumen Bäume mit mindestens 16-18 cm Stammumfang und 3x verpflanzt festgesetzt. Dies wird in den Maßnahmenblättern ergänzt.

Bei den Maßnahmen 5.1 A und 5.2 A handelt es sich um funktionale Ausgleichsmaßnahmen. Die Gehölzpflanzungen beider Maßnahmen gleichen die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in dem Bereich aus. Bei der Maßnahme 5.1 A kompensieren sie zudem die Beeinträchtigungen von Lebensraumfunktionen. Eine Bilanzierung nach Staatsrätemodell ist dafür auf Seite 125 in der Unterlage 12.2 dargestellt. Für die Maßnahme 5.2 A wird keine weitere rechnerische Aufwertung nach dem Staatsrätemodell zum Ansatz gebracht, da es sich um Straßenbegleitgrün auf den Straßenböschungen handelt. Da es sich um Flächen des Baukörpers handelt, sind sie ohnehin bei der Eingriffsbilanz nach dem Staatsrätemodell berücksichtigt (s. Karte 2.4, Unterlage 12.2). Bezüglich der Bodenfunktionen und Lebensraumfunktionen wurde ihnen jeweils ein Wert von 3 zugewiesen, eine noch höhere Bewertung wäre nicht angemessen. Bei der Maßnahme stehen bezüglich der Funktion als Kompensationsmaßnahme tatsächlich nur die Eingrünungsfunktionen für die neue Straße im Bereich Ernst-August-Kanal im Vordergrund.

Die allgemeine Kritik am Gestaltungskonzept wird zurückgewiesen. Die Erläuterungen, Festsetzungen und graphischen Darstellungen zu den Gestaltungsmaßnahmen sind nachvollziehbar und entsprechen dem üblichen Standard im Rahmen von Entwurfsplanungen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit der Stellungnahme der Vorhabensträgerin sowie den Planänderungen in Bezug auf den Baumschutz und die Führung des Vogelhüttendeichs wird den Anliegen des Bezirksamtes Hamburg-Mitte hinreichend entsprochen.

Vorbehaltlich der nachgeforderten genehmigungsrelevanten Planungsunterlagen, sind im Rahmen der Ausführungsplanung bezüglich des Baumbestandes und dem eventuell erforderlichen naturschutzrechtlichen Einvernehmen entsprechende Genehmigungen bei der zuständigen Dienststelle im Bezirk Hamburg-Mitte zu beantragen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hamburger Baumschutzverordnung entfaltet im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine eigenständige Wirkung im Hinblick auf die Zulassung von Gehölzfällungen und der dafür erforderlichen Kompensation. Maßgeblich für das Verfahren ist die vollständige Bewertung und Bilanzierung der betroffenen Gehölzstrukturen gemäß der Eingriffsregelung §§ 14 und 15 BNatSchG und des Hamburger Staatsrätemodells im Rahmen des LBP. Eine nachträgliche Beantragung von Genehmigungen ist nicht erforderlich. Dies käme nur dann zum Tragen, wenn im Rahmen der Ausführungsplanung aus derzeit unvorhersehbaren Gründen zusätzliche Gehölze entfernt werden müssten. Dies wird derzeit ausgeschlossen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf die naturschutzrechtliche Behandlung des Baumschutzes sind Entscheidungen nach der Baumschutzverordnung nicht erforderlich. Für die Erteilung des naturschutzfachlichen Einvernehmens nach § 8 HmbBNatSchAG ist die BSU zuständig.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes,

Revier und Betrieb Finkenwerder, Veddel, Wilhelmsburg (...):

Durch die Verlegung der Abfahrt Wilhelmsburg-Mitte ergeben sich einige verkehrstechnische Probleme. Die bisherige Abfahrt mit Anbindung an die Mengestraße ist eine der Hauptzufahrten zu den Industriegebieten im Wilhelmsburger Westen und eine Hauptzufahrt zu den Zolldurchgängen Ernst-August-Schleuse und Neuhof / Köhlbrandtbrücke. Dieser Verkehr wird bislang über die Mengestraße, Bei der Wollkämmerei und Reiherstieghauptdeich relativ weit von der Wohnbebauung entfernt geführt. Zudem sind die Mengestraße und die Neuenfelder Straße im Anschlussbereich zur Reichstraße auf mehrere hundert Meter vierstreifig ausgebaut.

Bei der neu geplanten Abfahrt mit Anschluss an sie Rotenhäuser Straße wird der Schwerlastverkehr entweder über die Dratelnstraße Richtung Mengestraße oder über die Rubbertstraße, Vogelhüttendeich, Schlenzingstraße zur Harburger Chaussee geleitet. Beide Straßenzüge sind in ihren derzeitigen Ausbauzustand nicht in der Lage das Verkehrsaufkommen von Schwerlastverkehr und Individualverkehr zu bewältigen. Da sich an der Dratelnstraße ein Berufsschulzentrum mit einer hohen Schülerzahl befindet, ist bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen mit einer starken Gefährdung der Schüler zu rechnen.

Eine Verkehrslenkung über die Rotenhäuser Straße in Richtung Georg-Wilhelm-Straße ist nicht möglich da hierbei diverse Wohnquartiere betroffen wären. Daher müssen bauliche Vorkehrungen getroffen werden die, wenn überhaupt, nur den Individualverkehr auf der Rotenhäuser Straße zulassen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Eine Verlegung der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Mitte ist städtebaulich und geometrisch nicht mehr möglich.

Die Lage mit den hieraus resultierenden Folgen ist von der FHH gewünscht und Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts für Wilhelmsburg. Eine Verbesserung der zukünftigen Situation auf der Dratelnstraße ist nicht Gegenstand des Verfahrens und liegt im Ermessen der FHH.

Die Verkehrsführung über die Rotenhäuser Straße entspricht mit der vorhandenen Durchfahrtsbeschränkung der heutigen Situation.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Wegen der verkehrlichen Auswirkungen der neuen Anschlussstelle Rotenhäuser Straße auf das nachgeordnete Straßennetz wird auf Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren erscheinen die Aufstellungsräume auf den Abfahrtsrampen vor den Ampeln für das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu kurz und es ist dann mit einem Rückstau auf die Autobahn zu rechnen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für den Knotenpunkt Rotenhäuser Straße, Rubbertstraße, Dratelnstraße wurde für den Planfall 4 eine Verkehrsqualität von mindestens "D" nachgewiesen. Die Aufstelllängen sind entsprechend in der Planung berücksichtigt worden.

Um das Abfließen der Verkehre von der B 4/75 zu beschleunigen, ist die Lichtsignalsteuerung der Rampen mit dem nachfolgenden Knotenpunkt zu koordinieren.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Mit der Planänderung ist auch eine Aufweitung des Stauraums auf der Nordwestrampe sowie eine Entflechtung der auf die neue B 75 zulaufenden Verkehrsströme vorgesehen. Damit wird dem Anliegen des Bezirksamtes hinreichend entsprochen. Eine Verkehrsqualität von „D" ist zwar durch hohe Belastungen gekennzeichnet, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Dennoch ist der Verkehrszustand bei dieser Verkehrsqualität noch stabil. Eine bessere Verkehrsqualität wäre zwar wünschenswert, ist aber nicht zwingend bzw. kann auch durch Maßnahmen des Stadtstraßenbaulastträgers mit bewirkt werden. Weitere Anordnungen der Planfeststellungsbehörde ergehen daher insoweit nicht.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes,

Planung, Entwurf und Neubau Straßen (Radverkehr) (...):

Allgemeines:

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße beeinflusst wichtige regionale und überregionale Routen für den Alltags- und Freizeitradverkehr, die Erreichbarkeit des Freizeit Rundkurses und die Leichtigkeit, Bedeutung und Akzeptanz des Radverkehrs allgemein. Der Bezirk HH- Mitte plant in Wilhelmsburg zwei große Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am modal Split. Hierbei handelt es sich zum einen um die Neuplanung der bereits bestehenden Veloroute 11 und zum anderen um die Planung des neuen Freizeit Rundkurses Wilhelmsburg, eines Weges mit mehreren Wegezwecken (Nahversorgung, Alltagsverkehr, Freizeitverkehr, Nutzung als Sportstätte) mit hohen Qualitätsansprüchen an Querschnitt, Belag und Ausführung.

Für die Elbinsel wird zurzeit ein Radverkehrskonzept erarbeitet, um dem Stadtteil einen Modellcharakter bezüglich der Radverkehrsanlagen zukommen zu lassen. Zum jetzigen Bearbeitungszeitpunkt sieht es ausdrücklich die Schaffung eines Schnellradweges im Bereich der derzeitigen Wilhelmsburger Reichsstraße vor.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das zur Zeit in der Ausarbeitung befindliche Radverkehrskonzept liegt den erstellten Planungen noch nicht zugrunde. Die notwendigen Maßnahmen sind in Abstimmung mit den zuständigen Behörden festzulegen und in die Planung einzuarbeiten.

Entsprechend der bisher erfolgten Abfrage der vorhandenen Velorouten ergeben sich Schnittstellen zur B 4/75-Planung im Bereich der Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg Süd.

Regelwerke:

Begründet durch die StVO 2009 und die VwV-StVO ist die Gestaltung von neu geplanten Radverkehrsanlagen in der ERA 2010 bzw. in der PLAST-Hmg. 9 geregelt. Letztere befindet sich gerade in der Überarbeitung und soll noch in 2011 in Kraft treten. Sie ist nach in Kraft treten zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Für die bisher in der Planung berücksichtigten Radwege im Bereich der Anschluss-

stelle Hamburg-Wilhelmsburg Süd sind 3,50 m breite Wege mit ungebundenem Aufbau und jeweils zwei 0,5 m breite Bankette vorgesehen worden.

Die Breitenauswahl des selbstständig geführten gemeinsamen Geh- und Radweges ergibt sich hierbei aus nutzungsabhängigen Einsatzgrenzen bei geringem Fußgängerverkehr gemäß ERA 2010.

Der geplante Weg ist für Unterhaltungsfahrzeuge befahrbar und entspricht in etwa der Breite des vorhandenen Wirtschaftsweges, der zur Zeit für die Velorouten genutzt wird.

Die Vorhabensträger sind nicht verpflichtet die neuen Richtlinien auf Kosten des Bundes zu berücksichtigen. Mit den zuständigen Behörden sollten dazu im Rahmen der Ausführungsplanung Abstimmungen stattfinden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Wiederherstellung von Geh- und Radwegen, ggf. auch in geänderter Führung, stellt eine notwendige Folgemaßnahme an diesen Anlagen dar. Folgemaßnahmen sind nur insoweit notwendig, wie sie erforderlich sind, um die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme zu bewältigen. Sie beschränken sich regelmäßig und in zulässiger Weise auf die Anpassung und den Anschluss der Anlagen. Darüber hinausgehende Folgemaßnahmen müssen die Vorhabensträger schon deshalb nicht vornehmen, weil die Planfeststellungsbehörde nur das notwendige als Folgemaßnahme mit Konzentrationswirkung regeln darf, nicht aber das Wünschenswerte. Daher ist es nicht zu beanstanden, wenn sich die Vorhabensträger im Wesentlichen auf die Herstellung gleichwertigen Ersatzes beschränkt. Im Planänderungsverfahren haben die Vorhabensträger zudem zugesagt, den Radweg im Bereich der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd mit einer Befestigung in Asphaltbauweise zu versehen. Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass zu weiteren Anordnungen.

Konkrete Planungen:

Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd:

Derzeitiger Zustand:

Momentan wird der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen auf der Ostseite der A 253 auf der Straße Hauland geführt. Die Straße Kornweide wird unterquert und auf der Nordseite erreicht der Radfahrer Hauland erneut. Hierbei handelt es sich um die kürzeste und deshalb für umwegeempfindliche Verkehrsarten sehr wichtige Nord-Süd-Verbindung.

Geplanter Zustand:

Durch die dargestellte Verlegung der Anschlussstelle ist dieser Verlauf sehr umwegig und unterbrochen. Es ist zwingend notwendig, die in den Plänen dargestellte und aus südlicher Richtung kommend nur bis zur Kornweide geplante Wegeverbindung abzuändern, um an die Straße Hauland anzuschließen. Der in den Plänen dargestellten Variante kann nicht zugestimmt werden. Die Änderung der Pläne ist in Abstimmung mit dem Bezirksamt Mitte, MR, durchzuführen und in 1:250 Plänen darzustellen.

Es ist zu prüfen, ob die westliche Radwegeverbindung durch eine Über- oder Unterführung ersetzt werden kann. Die geplante Verbindung ist auch hier umwegig und gefährlich. Vielmehr sollte geprüft werden, ob das derzeitig bestehende Brückenbauwerkertüchtigt und anschließend genutzt werden kann.

Zur Sicherstellung der Sichtbeziehungen zwischen KFZ-Fahrern und Fahrradnutzern sind auf der Kornweide Schutzstreifen anzulegen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Von Norden entlang der Straße Hauland bzw. Kükenbracksweg kommend ist die neue Führung der Nord-Süd-Trasse nördlich des Bahndamms bis zur Georg-Wilhelm-Straße, dann unter der vorhandenen Eisenbahnüberführung durch und weiter über die Kornweide bis zum Rad-/Gehweg parallel zur neu verlegten südlichen Wilhelmsburger Wettern vorgesehen. Von dort verläuft die neue Route westlich der Bundesstraße bis zum König-Georg-Deich und weiter Richtung Elbe.

In Abhängigkeit zu den Randbedingungen aus den Planungen einer zukünftigen Hafenquerspange lässt sich eine wirtschaftliche Lösung für eine direkte Führung nicht realisieren.

Anstelle einer Radfahrerführung mit Schutzstreifen werden die Radfahrer auf der Kornweide wie im heutigen Bestand auf Radwegen mit 1,15 m breiten Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn geführt. Dies stellt in Verbindung mit dem geplanten Anschluss an den Verlauf der Nord-Süd-Veloroute die eindeutigste Radfahrerführung dar.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Durch die Umplanung des Radwegs in diesem Bereich wurde dem Anliegen des Bezirksamtes gefolgt.

Anschlussstelle Hamburg-Wilhelmsburg-Mitte und Knoten Rotenhäuser Str. Dratelnstr. Rubbertstr.:

Die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern auf der Rotenhäuser Straße westlich des Knotens ist nicht erwünscht. Vielmehr ist die Anlage von Radfahrstreifen auf der Nord- und Südseite der Rotenhäuser Straße zu prüfen. Gleiches gilt für den Nord-Süd-Verlauf der Dratelnstraße.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Auf der westlichen Seite der Rotenhäuser Straße wird auf der Südseite eine Ertüchtigung des Geh- und Radweges in der Regelbreite von 3,0 m aufgrund der notwendigen Fahrbahnanpassung vorgenommen. Die Nordseite bleibt wie im Bestand. Die Dratelnstraße erhält beidseitig neue gemeinsame Geh- und Radwege.

Dabei wurde bei beiden Straßen davon ausgegangen, dass gemäß PLAST 9, Abschnitt 4, Blatt 22 gemeinsame Geh- und Radwege bei geringem Fußgänger- und/oder Radverkehr wie z.B. bei Gewerbegebietsstraßen angewendet werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Anlage von Radfahrstreifen auf der Nord- und Südseite der Rotenhäuser Straße mag sinnvoll sein, wird den Vorhabensträgern aber nicht als notwendige Folgemaßnahme auferlegt, weil dies über Anpassung und Anschluss hinausgehen würde und damit den Rahmen einer notwendigen Folgemaßnahme im

Sinne des § 75 VwVfG sprengen würde. Dem Stadtstraßenbaulastträger bleiben solche Maßnahmen selbstverständlich unbenommen.

Zu erwartende Verkehrsverlagerung im Bereich Schlenzigstraße:

Durch die Abfahrt WB-Mitte erhöhen sich der LKW-Anteil und das gesamte Verkehrsaufkommen im Bereich der Schlenzigstraße-Vogelhüttendeich maßgeblich. Es ist zwingend notwendig, die künftige Situation angemessen an die Anforderungen des Freizeit-Rundkurses, insbesondere unter dem Sicherheitsaspekt anzupassen. Mittel sind dafür zur Verfügung zu stellen. In jedem Fall ist der Freizeit Rundkurs mit seinen besonderen Anforderungen an Sicherheit, Wegebreiten, Belag, Führungselementen etc. angemessen und verkehrssicher zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die neue Wilhelmsburger Reichsstraße steht der Anordnung des Freizeit Rundkurses nicht entgegen.

Wie der Vergleich der Prognoseverkehrsdaten zeigt, ist unabhängig von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße durch die geplante Siedlungsentwicklung in und um Wilhelmsburg mit einer deutlichen flächenhaften Verkehrszunahme zu rechnen. Trotz sehr geringer Verkehrsbelastung gilt dies auch - wenn auch nur geringfügen Maße - für den Vogelhüttendeich.

Zur Erhöhung der Sicherheit können bei Bedarf Verbesserungsmaßnahmen wie z.B. zusätzliche Querungshilfen durch die zuständigen Behörden angeordnet werden. Derartige Maßnahmen sind jedoch eigenständige Vorhaben und nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Über die Anpassung des Knotens Dratelnstraße / Rotenhäuser Straße / Rubbertstraße hinaus werden keine weiteren notwendigen Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz angeordnet. Das gilt auch für Radwege. Auf Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses verwiesen.

Fachamt Management des öffentlichen Raumes,

Planung, Entwurf und Neubau Straßen:

Der Anschluss des Wirtschaftsweges östlich der Anschlussstelle Wilhelmsburg Süd auf der Nordseite der Kornweide ist als Gehwegüberfahrt herzustellen, sodass der Radfahrer und Fußgänger Vorrang hat gegenüber dem Wirtschaftsweg. Ebenso ist mit der Einmündung am östlichen Ende der Baustrecke umzugehen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, geprüft und ggf. in den nachfolgenden Planungsphasen umgesetzt.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Dem Anliegen des Bezirksamtes wurde durch die Planänderung Rechnung getragen.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf das untergeordnete Straßennetz insbesondere im Bereich der zukünftigen Anschlussstelle Wilhelmsburg Mitte (Dratelnstraße / Rotenhäuser

Straße) stellt erhebliche Schwierigkeiten bezüglich der bestehenden Straßenquerschnitte dar.

Wie in der Verkehrsprognose des Büros Argus in Unterlage 17 beschrieben sind z. B. in der Rotenhäuser Str. westlich Dratelnstr. bzw. auf der Thielenbrücke rund 11.000 bzw. 8.000 Kfz/d zu erwarten. Da sich der Verkehr gegenüber dem Status Quo in diesen Querschnitten ca. verfünffacht bzw. verdoppelt, werden Folgemaßnahmen zur Verkehrssicherheit zwingend erforderlich. Diese müssen in der Finanzierung der Gesamtmaßnahme mit berücksichtigt werden.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Folgemaßnahmen im Bereich der westlichen Rotenhäuser Straße sowie auf der Thielenbrücke sind nicht Gegenstand des Verfahrens. Zuständig ist dafür die Freie und Hansestadt Hamburg als Baulastträger der Stadtstraßen.*

Bei den notwendigen Anpassungen der Hauptverkehrsstraßen und der untergeordneten Straßen ist das Fachamt Management des öffentlichen Raumes mit einzubeziehen.

Hierbei sind die weiteren Planungen im Maßstab 1:250 darzustellen. Eine genauere Stellungnahme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ist auf Grund des kleinen Maßstabes (1:1000) nicht möglich.

> *Stellungnahme der Vorhabensträger*
> *Anpassungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen sowie im untergeordneten Straßennetz, soweit nicht unmittelbar durch die Neutrassierung der B 4/75 mit ihren Anschlüssen betroffen, sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.*

> **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**
> **Über die Anpassung des Knotens Dratelnstraße / Rotenhäuser Straße / Rubbertstraße hinaus werden keine weiteren notwendigen Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz angeordnet. Auf Ziffer 4.14.1.4.8, S. 247 dieses Beschlusses verwiesen.**

Auch im Planänderungsverfahren hat sich das Bezirksamt Hamburg-Mitte geäußert.
Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) hat durch Schreiben vom 11. Januar 2013 zu einem Entwurf einer Planänderung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße eine Stellungnahme innerhalb einer Frist von 14 Tagen von den beteiligten Verwaltungen und Einwendenden erbeten. Die dort berücksichtigten Punkte dieses Planänderungsantrages beziehen sich auf den öffentlichen Erörterungstermin im vergangenen Jahr. Anregungen, Kritiken und Vorschläge des bezirklichen Beratungsgremiums, welche am 20.12.2012 von der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte durch Beschluss bekräftigt wurden, sind dort leider nicht enthalten. Bevor es zu einem Planfeststellungsbeschluss der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße kommt, ist es jedoch aus Sicht des Bezirks Hamburg-Mitte und des Beratungsgremiums zwingend notwendig, dass die BWVI sich mit den beschlossenen Positionen des Beratungsgremiums kritisch auseinander setzt. Darüber hinaus erwarte ich, dass die BWVI diese Beurteilung dann in das weitere Planfeststellungsverfahren mit einfließen lässt.

Ergänzend zu den u.a. Stellungnahmen sehe ich mich veranlasst, die Planfeststellungsbehörde auf die Berücksichtigung des Beschlusses der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte (Drs. 20/423/12) durch den Vorhabensträger dringlich hinzuweisen. Der Antrag basiert auf

einer Empfehlung des bezirklichen Beratungsgremiums zur „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße". Der Beschluss wie auch ein Schreiben an die Leitung des Amtes für Verkehr in der BWVI sind diesem Schreiben beigefügt.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde
Das Bezirksamt hat mitgeteilt, dass die Bezirksversammlung wie folgt beschlossen hat:

Innerhalb der letzten 4 Monate hat das Beratungsgremium zum Projekt „Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße" acht Mal getagt. Zusätzlich wurde eine Expertise des Verkehrsexperten Prof. Dr. Knoflacher in Auftrag gegeben, ein erster Bericht des Experten liegt inzwischen vor. Nach einem intensiven Beratungsprozess hat sich das Beratungsgremium auf der Grundlage dieses ersten Berichtes positioniert.
Folgende Positionierungen wurden festgehalten:

1. Aufrechterhaltung der Forderung nach einer detaillierten Stadtentwicklungsplanung und einem Gesamtverkehrskonzept für die Elbinseln inkl. einer sinnvollen Beteiligungsstruktur. (einstimmiger Beschluss)
   Hinweis der Planfeststellungsbehörde
   Die Forderung betrifft weder das Planfeststellungsverfahren noch das Vorhaben. Daher trifft die Planfeststellungsbehörde hierzu keine Entscheidung.
2. Querschnitt der verlegten WRS in Anlehnung an die Anlage 6a des Berichtes von Herrn Prof. Knoflacher (s. Anhang) mit der kleinsten, sinnvollen und unter Sicherheitsaspekten relevanten Trasse incl. der Prüfung bzgl. Sicherheitsstreifen bzw. Nothaltebuchten und einer Mittel-Gleitwand. (mehrheitlicher Beschluss mit 2 Gegenstimmen)
   Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
   Der vorgesehene Querschnitt von 28 m begegnet keinen Bedenken. Auf Ziffer 4.5, S. 54 dieses Beschlusses wird verwiesen.
3. Prüfung anderer mindestens gleich wirksamer Lärmschutzmöglichkeiten an der Ostseite der WRS durch Gewinn von ca. 10m mehr Abstand zu den Gleisen. (einstimmiger Beschluss)
   Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
   Die Forderung setzt einen Querschnitt von 14 m voraus, der mit diesem Beschluss aber nicht festgestellt wird. Dementsprechend bedarf es zu dieser Forderung keiner Entscheidung.
4. Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h auf der verlegten WRS. (einstimmiger Beschluss)
   Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
   Mit diesem Beschluss werden keine straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der neuen B 75 getroffen. Eine solche Anordnung ist nicht aus Sicherheits- oder anderen Gründen geboten. Dabei berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde auch, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde künftig in eigener Zuständigkeit über etwa erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen jederzeit entscheiden kann.
5. ~~Höchstgeschwindigkeit für die Bremer und Winsener Straße zwischen 22:00 und 06:00: 30 km/h. (einstimmiger Beschluss)~~ *(Diese Ziffer ist nicht Bestandteil des nachfolgenden Petitums/Beschlusses, weil es sich hier um Straßen im Bezirk Harburg handelt)*

6. Einrichtung von wirksamen Maßnahmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten. (einstimmiger Beschluss)

   Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
   Mit diesem Beschluss werden keine straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen und auch keine Maßnahmen zur Überwachung solcher Anordnungen getroffen. Dabei berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde auch, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde künftig in eigener Zuständigkeit über etwa erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen jederzeit entscheiden kann.

7. Auslegung der Brücken Kornweide und Ernst-August-Kanal für den Schwerlastverkehr mit 290 t. (einstimmiger Beschluss)

   Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
   Die Auslegung der Kornweidenbrücke auf Schwerlastverkehr könnte zu Lasten der Vorhabensträger angeordnet werden, wenn das Kreuzungsrechtlich geboten wäre oder aber eine notwendige Folgemaßnahme darstellen würde. Beides ist nicht der Fall. Der Baulastträger der Kornweidenbrücke hat kein entsprechendes kreuzungsrechtliches Verlangen ausgesprochen und die Brücke war auch nicht mit der geforderten Bemessung für Schwerlastverkehre wieder herzustellen, weil sie diese Bemessung zuvor nicht hatte. Die Bemessung der Brücke auf solche Schwerlastverkehre ist zulässig und kann auch auf der Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses vorgenommen werden. Angeordnet wird dies aber nicht, weil dazu die Ermächtigungsgrundlage fehlt.

8. Entwicklung des jetzigen Industriegebietes Jaffe-Davids-Kanal zum Mischgebiet jetzt und während der Bauzeit der WRS und damit verbunden besserer Lärmschutz an dieser Stelle. (einstimmiger Beschluss)

   Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
   Die Forderung nach der Ausweisung eines Mischgebiets richtet sich ersichtlich nicht an die Planfeststellungsbehörde. Eine vorauseilende Ausrichtung des Lärmschutzes an der Schutzwürdigkeit eines Mischgebiets ist nicht geboten. Die hier maßgebliche Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) regelt ausdrücklich, dass es maßgeblich auf die im Bebauungsplan ausgewiesene Nutzung ankommt. Das ist gemäß Baustufenplan Wilhelmsburg ein Industriegebiet.

9. Wenn sich durch die vorgenannten Umplanungen der B 4/75 und der Bahntrasse ein verbesserter Lärmschutz ergibt, soll dieses genutzt werden zur weitgehenden Einhaltung der Grenzwerte nach 16. BImSchV in den Wohngebieten. (einstimmiger Beschluss)

   Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
   Da die vorgenannten Umplanungen nicht festgestellt werden, erübrigt sich eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde. Im Übrigen dient das Vorhaben auch dazu, die Lärmbelastung in Wilhelmsburg zu senken.

10. Lärmschutz auch im Bereich Georgswerder/Veddel an beiden Seiten. (einstimmiger Beschluss)

    Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
    Zusätzlicher Lärmschutz außerhalb des Bereiches, in dem die Verkehrswege wesentlich geändert werden, wird nicht angeordnet. Lärmschutzanforderungen

stellt das BImSchG und die 16. BImSchV nur für Verkehrswege, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Das ist im Bereich Veddel nicht der Fall.

11. Lärmschutz durchgängig an der Seite der Bahn von Elbbrücke zu Elbbrücke. (einstimmiger Beschluss)

    Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

    Zusätzlicher Lärmschutz außerhalb des Bereiches, in dem die Verkehrswege wesentlich geändert werden, wird nicht angeordnet. Lärmschutzanforderungen stellt das BImSchG und die 16. BImSchV nur für Verkehrswege, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Das ist im Bereich Veddel nicht der Fall.

12. Eine unabhängige Risikoanalyse hinsichtlich der Fragen
    a. Gibt es zusätzliche Risiken, die aus der neuen Doppeltrasse resultieren?
    b. Wie hoch ist die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Beherrschbarkeit eines Schadensereignisses auf der neuen Doppeltrasse ? (einstimmiger Beschluss)

    Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

    Wegen der Sicherheitsfragen, die die Doppel- bzw. Bündelungstrasse aufwirft, wird auf Ziffer 4.14.1.6.7.3, S. 265 dieses Beschlusses verwiesen.

13. Positionierung bzgl. getrennter Auf- und Abfahrten (s.o.) folgt nach dem Prüfungsergebnis durch Herrn Prof. Knoflacher. (einstimmiger Beschluss)
14. Positionierung bzgl. Lenkung von LKW-Verkehr folgt nach dem Prüfungsergebnis getrennte Auf- und Ausfahrten durch Herrn Prof. Knoflacher. (einstimmiger Beschluss)
15. Eine einvernehmliche Beurteilung des Gesamtprojektes und dessen Auswirkungen auf die Bevölkerung und den Stadtteil, auf die alle Teilnehmer des Beratungsgremiums hinwirken, kann erst nach Abarbeitung der Änderungsvorschläge sowie der Diskussion des vollständigen Gutachtens erfolgen. (einstimmiger Beschluss)

Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte möge daher beschließen:

1. Die Bezirksversammlung erachtet die geleistete Arbeit des Beratungsgremiums zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße als einen wichtigen Schritt.
2. Die Positionierungen des Beratungsgremiums werden durch die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte gestützt.
3. Die zuständigen Stellen werden aufgefordert, die Positionierungen des Beratungsgremiums in den Planungsprozess für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße einzuarbeiten.
4. Dabei soll beachtet werden, dass LKW-Verkehre nicht in die umliegenden Wohngebiete Wilhelmsburgs, des Kleinen Grasbrooks (Harburger Chaussee) oder der Veddel (inkl. Am Zollhafen und Tunnelstraße) verdrängt werden.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde

Zu den vorstehenden Ausführungen bedarf es keiner Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

Zu 11 Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP):

Allgemeines:

(...)

Bevor im Weiteren auf die Details eingegangen wird, sei vorausgeschickt, dass bei zukünftigen Bebauungsplanverfahren erhebliche Schwierigkeiten gesehen werden, wenn die alte Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße - wie vorgesehen - als Ausgleichsfläche beansprucht wird. Daher wird die Inanspruchnahme der alten Trasse -besonders im Abschnitt nördlich der Mengestraße- für Ausgleichsmaßnahmen ausdrücklich abgelehnt.

> **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde**
> **Gegen die auf der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen bestehen keine Bedenken. Auf S. 327 dieses Beschlusses wird verwiesen.**

Unterlage 12.2. LBP. Maßnahmenblätter. Maßnahmenkomplex 3 -Ausgleich nach Landeswaldgesetz:

Neu ist, dass die Maßnahmen des Maßnahmenkomplexes 3 auch Funktionen als Ersatzmaßnahmen für Wald nach Landeswaldgesetz übernehmen sollen. Von den insgesamt vorgesehenen 10,23 ha Gehölzflächen (Neupflanzungen und ehemaliges Straßenbegleitgrün) sind laut Maßnahmenbeschreibung mindestens 3 ha zu flächigen Waldbeständen zu entwickeln - möglichst im Anschluss an vorhandene Waldbestände.

Hierzu wird grundsätzlich angezweifelt, dass überhaupt eine Betroffenheit von Wäldern vorliegt, die eine Beurteilung nach Landeswaldgesetz erfordert. Aus dem LBP geht eindeutig hervor, dass die Biotopstrukturen im Untersuchungsgebiet in hohem Maße urban geprägt sind. Große Flächenanteile werden von relativ vegetationsarmen Flächen der Siedlungsbereiche, Verkehrsanlagen sowie Industrie- und Gewerbeanlagen bestimmt. Da es im Bezirk Hamburg Mitte keinen Wald nach Landeswaldgesetz gibt, könnte der Satz zu Missverständnissen führen. Sollte die Maßnahme tatsächlich Funktionen für Wald nach dem Landeswaldgesetz übernehmen, dann kann es sich nicht um eine Ersatzmaßnahme für Wald handeln. Dies ist sicher auch nicht gemeint, könnte aber so verstanden werden.

Auf Brachflächen innerhalb oder am Rand der Bahnanlagen haben sich Sekundärbiotope entwickelt. Dabei handelt es sich überwiegend um verbuschende Ruderalfluren trockener, tw. auch feuchter Standorte und Birkengebüsche. Eine Betroffenheit zusammenhängender Waldflächen, die als Aus- gleich eine Entwicklung von mindestens 3ha flächiger Waldbestände begründet, wird daher seitens SL 3 nicht gesehen.

Der Ansatz, die alte Trasse im beschriebenen Umfang als Ausgleichsfläche anzuerkennen, wird grundsätzlich kritisch beurteilt (lediglich max. 2 % der Flächen dürfen zukünftig für Fuß- und Radwege befestigt werden). Es sollte nicht ausgeblendet werden, dass für die Achse auch andere Nutzungen wahrscheinlich sind, die eine geringere naturschutzfachliche Wertigkeit zur Folge haben. Die Suche nach geeigneten Ausgleichsflächen wird somit in nachfolgende Planverfahren verlagert.

Die nun vorgelegte Planänderung versucht leider nicht dieses Problem zu lösen, sondern verstärkt es gegenüber der letzten Fassung, da die Maßnahmen zusätzlich die beschriebenen Funktionen nach Landeswaldgesetz übernehmen sollen. Dies bedeutet, dass in nachfol-

genden Verfahren entsprechende Flächenareale gefunden werden müssen, die außerdem diesen Anforderungen genügen. Die Änderung wird daher abgelehnt und die Maßnahme weiterhin grundsätzlich in Frage gestellt.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Maßnahmen bleiben unverändert erhalten. Die funktionale Zuordnung von Waldersatzpflanzungen nach Landeswaldgesetz im Bereich der alten Trasse war aufgrund von Einwänden der BVWI, Abteilung Agrarwirtschaft (WL22) Gegenstand der Erörterung und wurde im Rahmen des Verfahrens abgestimmt und zugesagt.

Dadurch, dass der Maßnahmenkomplex 3 nun auch der funktionalen Kompensation von Wald dient, entsteht kein Mehrbedarf an Kompensationsfläche und kein zusätzlicher Bedarf für Gehölzpflanzungen. Es handelt sich um eine zusätzliche Funktionszuweisung, die die ohnehin geplanten und erforderlichen Gehölzpflanzungen im Maßnahmenkomplex 3 erfahren haben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Gegen die auf der alten Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen bestehen keine Bedenken. Auf S. 327 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der LBP sieht vor, dass von den insgesamt vorgesehenen 10,23 ha Gehölzflächen (Neupflanzungen und ehemaliges Straßenbegleitgrün) innerhalb des Maßnahmenkomplexes 3 mindestens 3 ha möglichst im Anschluss an vorhandene Waldbestände zu flächigen Waldbeständen zu entwickeln sind. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken gegen diese Ausgleichsmaßnahme. Auf S. 348 dieses Beschlusses verwiesen.

Unterlage 12.2. LBP. Maßnahmenblätter. Maßnahme 4.1 A:

In der ersten Stellungnahme wurde darauf hingewiesen, dass die „regelmäßige Kontrolle" der Fledermauskästen zeitlich konkret definiert werden sollte. Im Erwiderungsdokument zur ersten Stellungnahme wurde eine Ergänzung des Maßnahmenblatts (jährliche Funktionskontrolle) zugesagt. Diese Änderung wurde jedoch nicht vorgenommen und sollte ergänzt werden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Das Maßnahmenblatt wird ergänzt. Es werden jährliche Kontrollen vorgesehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Das Maßnahmenblatt ist nicht geändert worden. Daher ordnet die Planfeststellungsbehörde an, dass die Funktionskontrolle der Fledermauskästen (Maßnahme 4.1A) innerhalb des Unterhaltungszeitraums jeweils einmal jährlich zu erfolgen hat. Auf Ziffer 2.20, S. 43 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Unterlage 12.2. LBP. Maßnahmenblätter. Maßnahmen 10E und DB 10E:

Die neue Maßnahme zur Grünlandextensivierung „Neue Höder Wettern" wird grundsätzlich begrüßt. Analog zur ersten Stellungnahme wird jedoch das hohe Aufwertungspotenzial von Flächen hinter- fragt. Die anrechenbare Aufwertung der Gesamtfläche wird für diese Maßnahme im Mittel mit 3 Wertpunkten/m^2 angegeben. Zum Vergleich: Direkt an diese Fläche angrenzend, wurde eine Teilfläche des Flurstücks 3646 im Bebauungsplanverfahren Wilhelmsburg 93 als Ausgleichsfläche mit gleicher Zielstellung festgesetzt. Hier betrug das Aufwertungspotenzial lediglich 2 Punkte pro m^2.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die bei den Maßnahmen zum Ansatz gebrachte Kompensationsleistung – in diesem Fall das rechnerische Aufwertungspotenzial von 3 Wertpunkten/m² – ist eine Vorgabe des Naturschutzreferates der BSU. Aus gutachterlicher Sicht bestehen gegenüber dieser Vorgabe keine Bedenken, daher wird ihr innerhalb des LBP gefolgt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträger an.

Unterlage 12.2. LBP. 5. Konfliktanalyse und 7. Maßnahmenplanung Anpassung Bahnanlagen

Wir bitten zu überprüfen, ob die Konfliktanalyse und die Maßnahmen mit den Planungen zum Bebauungsplan WB 96 und den daraus resultierenden Folgeplanungen (Straßenbau Parallelstraße, Gewässerbau, Ausgleich Biotope) abgestimmt sind. Die Maßnahmenplanung im Abschnitt Parallelstraße weist Differenzen zur aktuellen Planung für Straßenneubau (B-Plan WB 96) auf.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.

Die Planänderungen des LBP wurden Anfang Oktober abgestimmt mit dem verkehrstechnischen Lageplan zum B-Plan WB 96 (Büro Argus, Planungsstand 2012-07-25). Dabei ging es insbesondere um die Abgrenzung von Schutzmaßnahmen (Tabuflächen, Maßnahme DB 1.2 V) und Ausgleichsmaßnahmen (Gehölzpflanzungen, Maßnahme DB 12 A). Bezüglich der Abgrenzung der Schutzmaßnahmen wurde vorsorglich der aktuelle Bestand zu Grunde gelegt, nicht die voraussichtlichen Grünflächen im B-Plangebiet. Bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen wurde die Abgrenzung so gewählt, dass es nicht zu Überschneidungen mit geplanten Straßenverkehrsflächen im Bebauungsplan kommt.

Es erfolgte nun ein Abgleich mit dem aktuellen Planungsstand des verkehrstechnischen Lageplans von Argus vom 4.2.2013. Eine relevante Änderung hat sich demnach bei der verkehrstechnischen Erschließung im Westen des B-Plangebietes ergeben. Die Erschließungsstraße verläuft dort weiter östlich, vorhandene Gehölze werden dadurch tw. geschont. Änderungen an den Unterlagen der B 4/75 werden allerdings nicht für erforderlich gehalten.

Überschneidungen von geplanten Ausgleichsmaßnahmen gibt es auch mit der neuen Erschließungsstraße nicht. Bezüglich der Baumschutzmaßnahmen sollte nach wie vor zunächst der vorhandene Bestand maßgeblich sein.

Ggf. weitere Änderungen aus dem laufenden B-Planverfahren und die abschließenden Festsetzungen des B-Plans würden dann im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
In dem Gebiet des Bebauungsplanentwurfs sind die Maßnahmen DB 2.1G, DB 1.2V geplant. Dabei handelt es sich um Lärmschutzwandbegrünung sowie Tabuflächen und Schutzzäune in der Bauzeit. Diese Maßnahmen kollidieren weder sachlich noch räumlich mit den in Aussicht genommenen Planausweisungen.

Die Maßnahme DB 12A sieht Gehölzpflanzungen zur Eingrünung der Bahnanlagen vor, befindet sich aber außerhalb des in Aussicht genommenen Bebauungsplanbereichs.

4.14.2.33 Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz G25

BSG/G25 stimmt dem Vorhaben zu. Insbesondere begrüßen wir die Verbesserungen im Lärmschutz für die Wohnbevölkerung. Die Belange des vorsorgenden Gesundheitsschutzes sind in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung UVU und in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung weitgehend angemessen dargestellt. Folgende Punkte sollten aus Sicht des vorsorgenden Gesundheitsschutzes im Planfeststellungsverfahren verbessert werden:

Hinsichtlich der baubedingten Auswirkungen während der langen Bauzeit von zwei Jahren fehlen konkretere Ausführungen zu Immissionen an Lärm, Luftschadstoffen, möglichen Erschütterungen, möglichen Schallauswirkungen der Wasserhaltung auf die Bevölkerung sowie zu Minderungsmaßnahmen. Um Ergänzung wird gebeten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Während der Bauzeit sind die Regularien der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - AVV Baulärm zu berücksichtigen. Baustellen gelten nach § 3 Abs. 5 des Bundes- Immissionsschutzgesetzes BImSchG als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen. Nach BImSchG wird vom Betreiber gefordert, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Gemäß AVV Baulärm werden folgende Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung festgesetzt:

für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht

tagsüber 55 dB(A),
nachts 40 dB(A),

und für Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind

tagsüber 50 dB(A),
nachts 35 dB(A).

Sollten sich bauzeitlich erhebliche Überschreitungen der genannten Richtwerte ergeben, sind gegebenenfalls technische oder organisatorische Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vorzusehen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Im Hinblick auf die Auswirkungen während der Bauzeit (Baulärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen u. ä.) verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter Ziffer 2.2, S. 29, Ziffer 4.8.1, S. 61 und Ziffer 4.11, S. 108 dieses Beschlusses.

Zur Funktion der Wilhelmsburger Reichsstr. als Fluchtweg bei Sturmflut finden sich in der UVU keine Angaben. Daher kann nicht beurteilt werden, inwieweit die Fluchtwege während der Sturmflutzeit zur Verfügung stehen.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Sturmflut 1962 hat sich in das kollektive Gedächtnis der Wilhelmsburger tief eingegraben. Das spürt man bei den Einwendungen.

Die Bedenken und Ängste, die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße (WBR) erfülle bei einer Flut ihre Funktion nicht so, wie bei der Bestandstrasse, nehme ich sehr ernst.

Die vielen Opfer gab es bei der Flut 1962 bei den Bewohnern der Dauerkleingärten, die sich nicht rechtzeitig in Sicherheit bringen konnten oder dies trotz der Warnungen und Aufforderungen der Behörden nicht rechtzeitig taten, da sie sich sicher wähnten. Da war der Straßendamm der WBR für viele die Rettung.

Heute ist es anders. Heute ist das Bewusstsein da für die Gefahr.

Heute gibt es Bauvorschriften, dass Gebäude min. ein flutsicheres Geschoss haben müssen.

Heute sollen Einwohner bei Gefahr rechtzeitig evakuiert werden. Die WBR ist dafür eine der wichtigsten Straßen. Die Bürger sollen als Fluchtziel aber nicht die hochgelegenen Teile der WBR aufsuchen, sondern in hochgelegene Stadtteile flüchten, die die Behörden zuweisen.

Viele werden ihr Auto zu retten suchen und spätestens im Stau nicht weiter kommen, wenn Wilhelmsburger den hoch gelegenen Damm der WBR besetzen. Dann ist kein Platz für alle. Deshalb müssen alle weiter fahren.

Fazit: Die Wilhelmsburger können auf der neuen Straße schneller und besser evakuiert werden, da sie breiter ist und ggfs. Ausweichmöglichkeiten im Falle fahruntüchtiger Fahrzeuge bestehen.

Die neue Wilhelmsburger Reichsstraße wird als Evakuierungstrasse bei schweren Sturmfluten vorgesehen und erfüllt bezüglich der Höhenlage vergleichbare Anforderungen wie die bestehende B 4/75.

Der breite, zweibahnige Querschnitt der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße bietet ausreichend Fläche für Evakuierungs- und Rettungsmaßnahmen.

Die Ängste gegenüber der neuen Trasse sind nicht begründet.

Durch die geplante Anordnung der Anschlussstellen ist eine mit dem Bestand vergleichbare Erreichbarkeit sichergestellt.

Die BFI ist als zuständige Behörde für den Katastrophenschutz eingebunden.

Die Erstellung eines Katastrophenplans sowie die Abschätzung der Auswirkungen einer Flutkatastrophe sind nicht Bestandteil des Verfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.6.7.1, S. 264 dieses Beschlusses und auf die Erwiderung der Vorhabensträger.

Bei der Vorbelastung für Luftschadstoffe hätten aktuelle Daten aus 2010 zugrunde gelegt werden sollen anstelle der Daten aus 2009 oder es hätte erläutert werden sollen, ob sich die Werte aus 2009 wesentlich von denen aus 2010 unterscheiden.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Im Zuge der Planungen zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 4/75) wurde ein Luftschadstoffgutachten für die Jahre 2015 und 2025 erstellt. Darin wurden die Belastungen der verkehrsrelevanten Schadstoffe NO_2, PM_{10} und $PM_{2.5}$ flächendeckend für den Prognose-Planfall zum Betrieb der Straßenanlagen ermittelt.

Die dabei verwendeten Hintergrundbelastungen wurden für mehrere Jahre an den Stationen Wilhelmsburg, Veddel, Heimfeld, Tatenberg und Billbrook erhoben und ausgewertet. Die Bearbeitung des Gutachtens insbesondere der Festlegung der Hintergrundbelastung wurde Mitte des Jahres 2009 und eine Aktualisierung Ende 2010 in Zusammenarbeit mit der zuständigen Fachabteilung (Institut für Hygiene und Umwelt/Luftuntersuchungen) durchgeführt. Zu diesen Zeitpunkten standen die Jahresmittelwerte für 2010 noch nicht fest.

Die Messwerte der Station Wilhelmsburg für 2010 zeigen für PM_{10} (22 µg/m³) und $PM_{2.5}$ (15 µg/m³) identische Belastungen, wie sie dem Gutachten zugrunde gelegt wurden. Bei NO_2 ist der Wert für 2010 höher (30 µg/m³) als im Gutachten (26 µg/m³). Der NO_2-Wert für 2010 steht dem klaren Abwärtstrend seit 2006 von 31 zu 26 µg/m³ entgegen und könnte auf ein meteorologisch ungünstiges Jahr 2010 hindeuten.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Eine weitere Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträger sowie auf die Ausführungen unter 4.10.2, S. 102, unter 4.14.1.1.2.2.3, S. 158 und unter 4.14.1.4.4, S. 241 verwiesen.

Bei der Darstellung der Luftschadstoffimmissionsbelastung fehlt in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung und in der UVU die wichtige, da konkrete Angabe, dass die 2015 prognostizierte Überschreitung des NO_2-Jahresmittelwertes 18% beträgt (47 µg/m³ bei einem Grenzwert von 40 µg/m³).

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Zusammenfassung im Lufthygienegutachten dient der ersten Orientierung. Dort werden die Problembereiche bereits genannt. Die konkreten Werte sind in den Kapiteln 6.1 und 6.2 im Einzelnen erläutert. Für die am höchsten belasteten empfindlichen Nutzungen sind dem Gutachten zusätzlich die Tabellen 6.1 und 6.2 eingefügt, welche die konkreten Zahlen der Luftschadstoffbelastung aufzeigen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Der Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung besteht darin, sicherzustellen, dass die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden sowie dass die Ergebnisse dieser Umweltprüfungen so früh wie möglich berücksichtigt werden (§ 1 UVPG). Es besteht aber kein zwingendes Gebot, dass der Vorhabensträger den Planunterlagen eine in sich abgeschlossene, umfassende Umweltverträglichkeitsstudie beifügt. In welcher Form der Vorhabensträger der etwa durch § 6 UVPG vorgegebenen Informationspflicht Rechnung trägt, bleibt ihm überlassen. Maßgeblich ist, dass

die Planfeststellungsbehörde anhand der Planunterlagen sämtliche umweltrelevanten Gesichtspunkte erkennen und in die Abwägung einstellen kann. Das kann auch dann geschehen, wenn die Vorhabensträger – wie vorliegend geschehen – bestimmte Punkte in der Luftschadstoffuntersuchung näher ausführen und zusammenfassende (nicht zwingend abschließende) Beschreibungen in seine Umweltverträglichkeitsstudie übernehmen. Im Übrigen wird auf die Erwiderung der Vorhabensträger verwiesen.

Die Hafenquerspange im Norden oder Süden wird in der Lärmprognose berücksichtigt, nicht jedoch bei der Luftschadstoffbelastung. Eine Begründung hierfür erfolgt nicht. Ebenso fehlt eine Berücksichtigung der Luftschadstoffbelastung durch den Bahnverkehr bei der Darstellung der Gesamtbelastung mit Luftschadstoffen. Um entsprechende Ergänzungen wird gebeten.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Planung zur Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (WBR) besitzt gegenüber der Hafenquerspange (HQS) eine höhere Priorität. Deshalb wird die Planung der WBR unabhängig von der HQS durchgeführt. Bei der Planung der HQS wiederum muss die WBR berücksichtigt werden, sollte die WBR-Planung eine Genehmigung erlangen.

Die Verkehrszahlen auf der WBR ohne HQS sind zudem ca. 3–8 % höher als mit HQS. Entlang der Trasse kann somit von einem konservativem Vorgehen ausgegangen werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträger sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 4.10.2, S. 102, Ziffer 4.14.1.1.2.2.3, S. 158 und Ziffer 4.14.1.4.4, S. 241 verwiesen.

Aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist das Planvorhaben zu begrüßen, da die teils sehr hohe Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung sinken wird.

Angesichts der überfälligen, derzeit unmittelbar in Aussicht gestellten Abschaffung des „Schienenbonus" wird aus Sicht des Gesundheitsschutzes angeregt zu prüfen, wie die Planung bereits jetzt ohne Schienenbonus gestaltet werden kann. Dies würde die Lärmsituation für die Wohnbevölkerung weiter verbessern, was aus hiesiger Sicht unterstützt wird.

In den Planänderungsunterlagen wird das Aufbringen von offenporigem Asphalt OPA verworfen mit der Begründung, OPA habe nur geringe Auswirkung von 0,5 dB(A), bezogen auf Gesamtlärm. Jedoch verringert OPA die Zahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Wohneinheiten um 173 (bzw. um 106 Gebäude). Dies ist aus Sicht des Gesundheitsschutzes positiv zu bewerten. Zum anderen bezieht sich die erwartete OPA-Lärmverringerung von 0,5 dB(A) auf Gesamtlärm aus Straße und Schiene, wobei die Schiene dominiert. Die Begründung für den Verzicht auf OPA lässt außer Acht, dass in Phasen ohne Zugfahrten die Straße mit OPA durchaus leiser wahrgenommen werden kann, als 0,5 dB(A) erwarten lassen. Die in den Planunterlagen herangezogenen Werte für Gesamtlärm für Wohngebiete von 67/57 dB(A) bzw. für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 69/59 dB(A) tags/nachts sind hoch, sie sind gesundheitsunverträglich und erheblich belästigend. Zudem basiert die Aussage, OPA sei nicht „effizient", auf einem unter Vermischung von Pegeln, Betroffenen und Kosten von der DEGES eingeführten „Lästigkeitsmaß", das sich in keinem

gesetzlichen Regelwerk findet. Aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist ein gesundheitsverträglicher Lärmschutz entscheidend.

Stellungnahme der Vorhabensträger
Die Gesamtlärmbetrachtung orientiert sich an den Auslösewerten für die Lärmsanierung und somit wird dem vorsorglichen Gesundheitsschutz Rechnung getragen. Soweit gleichwohl weitergehende Befürchtungen auf Gesundheitsgefährdungen bestehen, ist es Aufgabe des Gesetzgebers - und nicht die des Vorhabensträgers -, diesem durch noch niedrigere Auslösewerte zu begegnen.

Der Schutzzweck einer Lärmschutzmaßnahme besteht in der Minderung des Beurteilungspegels. Nun ist eine Pegelminderung von beispielsweise 60 dB(A) auf 55 dB(A) nicht einer Pegelminderung von 55 dB(A) auf 50 dB(A) gleichzusetzen, da die Reduzierung der Beeinträchtigung im höheren Pegelbereich deutlicher wahrnehmbar ist, als die im niedrigeren Pegelbereich. Deshalb wurde in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) in Anlehnung an die Lästigkeitsfaktoren für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) ein Lästigkeitsmaß LKM definiert, welches die Höhe der Pegelüberschreitungen an den Immissionsorten berücksichtigt.

Mit Hilfe des LKM lassen sich die Effektivität und unter Berücksichtigung der Kosten, die Effizienz einer Schallschutzmaßnahme bestimmen und die Maßnahmen können diesbezüglich verglichen werden. Dieses Verfahren kommt bundesweit bei Variantenvergleichen von Schallschutzmaßnahmen zur Anwendung.

Bezüglich des OPA zeigt der Vergleich der Effektivität und Effizienz, dass die Schallschutzmaßnahme OPA – bezogen auf die Gesamtlärmbetrachtung – zwar zu einer geringen Steigerung der Effektivität führt, aber aufgrund der deutlichen Kostensteigerung zu einer Minderung Effizienz. Aufgrund der erheblichen Kostenerhöhungen für den Einsatz des OPA auf der B 4/75 n und der insbesondere in Bezug auf die Gesamtimmissionen nur sehr geringen Minderungspotentiale kommt der Einsatz eines OPA nicht in Betracht.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Erwiderungen der Vorhabensträger in Bezug und verweist zudem auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.10.1, S. 90.

Hinsichtlich der Verschattung durch den Lärmschutz wird empfohlen, die Vorschläge des Gutachters (teilweise transparente, saubere Lärmschutzwände) umzusetzen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde
Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Ausführungen unter Ziffer 4.14.1.4.5, S. 242.

5 Gesamtabwägung

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange gegeneinander sind in angemessener Weise alle Gesichtspunkte eingestellt worden, die nach der Lage der Dinge erkennbar waren. Dazu gehören neben den technischen Daten des Vorhabens insbesondere auch die mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen der Anlieger sowie die Umweltauswirkungen. Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und

Hinweise sind gleichermaßen geprüft und abgewogen worden. Insoweit ist jedoch einschränkend darauf hinzuweisen, dass in erster Linie die subjektiven Rechte und eigenen Belange der Betroffenen den Gegenstand der Prüfung und Abwägung bilden. Aber auch die zahlreichen Anregungen im Hinblick auf verkehrs- oder umweltpolitische Gesichtspunkte sind mit betrachtet worden.

Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße gewährleistet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und führt zugleich zu städtebaulichen Vorteilen und einem verbesserten Immissionsschutz. Die Maßnahmen im Bahnbereich führen zu einer Flächenoptimierung und zum Schutz vor Bahnlärm. Diese Ziele rechtfertigen die Ausbaumaßnahme. Auch drängen sich keine eindeutig vorzugswürdige Planungsvarianten auf, mittels derer die verfolgten Planungsziele mit geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Rechte und Belange erreicht werden könnte.

Das Vorhaben ist auch in Ansehung seiner Nachteile geboten, um die angestrebten Verbesserungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die städtebaulichen Ziele sowie die erhebliche Verbesserung der Lärmsituation herbeizuführen. Ihm stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, dass eine Versagung der Zulassung oder Planänderungen erforderlich wären. Den mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Rechten oder Belangen wird mittels entsprechender Planungsdetails sowie Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Soweit Beeinträchtigungen verbleiben, haben sich diese im Rahmen einer sorgfältigen Prüfung als unvermeidbar oder zumutbar erwiesen. Zudem sind auch die durch das Vorhaben ausgelösten Beeinträchtigungen zum einem von vergleichsweise geringem Gewicht; zum anderen werden die drohenden Beeinträchtigungen durch die im Rahmen der Planung berücksichtigten technischen und gesetzlichen Anforderungen sowie der im Rahmen der Planfeststellung getroffenen Anordnungen weitest möglich minimiert. Zugleich muss betont werden, dass es aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen für die große Zahl von Anwohnern objektiv sogar zu einer spürbaren Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen kommt. Die Zumutbarkeit des Vorhabens ergibt sich auch vor dem Hintergrund, dass der weit überwiegende Teil der potentiellen Beeinträchtigungen lediglich von mittelbarer und/oder temporärer Natur sein wird.

Soweit die Betroffenen trotz des Bestrebens nach Minimierung der Beeinträchtigungen Rechtsverluste erleiden sollten, bestehen ggf. Ansprüche auf Entschädigung. Sollten nach Unanfechtbarkeit des Vorhabens nachteilige Wirkungen auf Rechte eines anderen auftreten, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorausgesehen werden können, sind die Betroffenen durch einen Anspruch auf nachträgliche Auflagen bzw. Entschädigung nach der gesetzlichen Bestimmung des § 75 Abs. 2 HmbVwVfG hinreichend geschützt.

Auch den Belangen von Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz 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 insoweit zu erwartenden Beeinträchtigungen bergen, insgesamt gesehen, lediglich ein vergleichsweise mittleres, jedenfalls vertretbares ökologisches Risiko. Diejenigen Eingriffe, die als unvermeidbar akzeptiert werden müssen, sind von den Vorhabensträgern auszugleichen. Dieser Ausgleich ist verpflichtend planfestgestellt worden, indem der Landschaftspflegerische Begleitplan zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht wurde, vgl. Ziffer 1.2.1, S. 10. Angesichts der vom Vorhaben ausgehenden nachhaltigen Verbesserungen des Verkehrsflusses, der städtebaulichen Entwicklungsmög-

lichkeiten und der erheblichen Verbesserung der Lärmsituation erscheint das gemäßigte Zurücktreten der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege als zulässig. Auch insoweit steht der Zulassung des Vorhabens nichts entgegen.

6 Anhang: Schlüsselnummernverzeichnis

Einwender werden in diesem Beschluss aus Datenschutzgründen nach Schlüsselnummern benannt. Den Einwendern wird die Schlüsselnummer ihrer Einwendung mitgeteilt. Das gesamte Schlüsselnummernverzeichnis wird nur den Vorhabensträgern und – soweit für ihre Belange erforderlich - den Trägern öffentlicher Belange bekannt gegeben.

Um Wiederholungen zu vermeiden, werden die Einwendungen im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich themenorientiert behandelt (siehe die Ausführungen unter Ziffer 4.14, S. 114 dieses Beschlusses). Im Schlüsselnummernverzeichnis werden daher lediglich die Schlüsselnummern von denjenigen Einwendern wiedergegeben, auf deren Einwendung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses ausnahmsweise ausdrücklich Bezug genommen wurde.

Hamburg, den 26. Juni 2013

Für die Planfeststellungsbehörde:

[redacted]