



## **Freie und Hansestadt Hamburg**

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

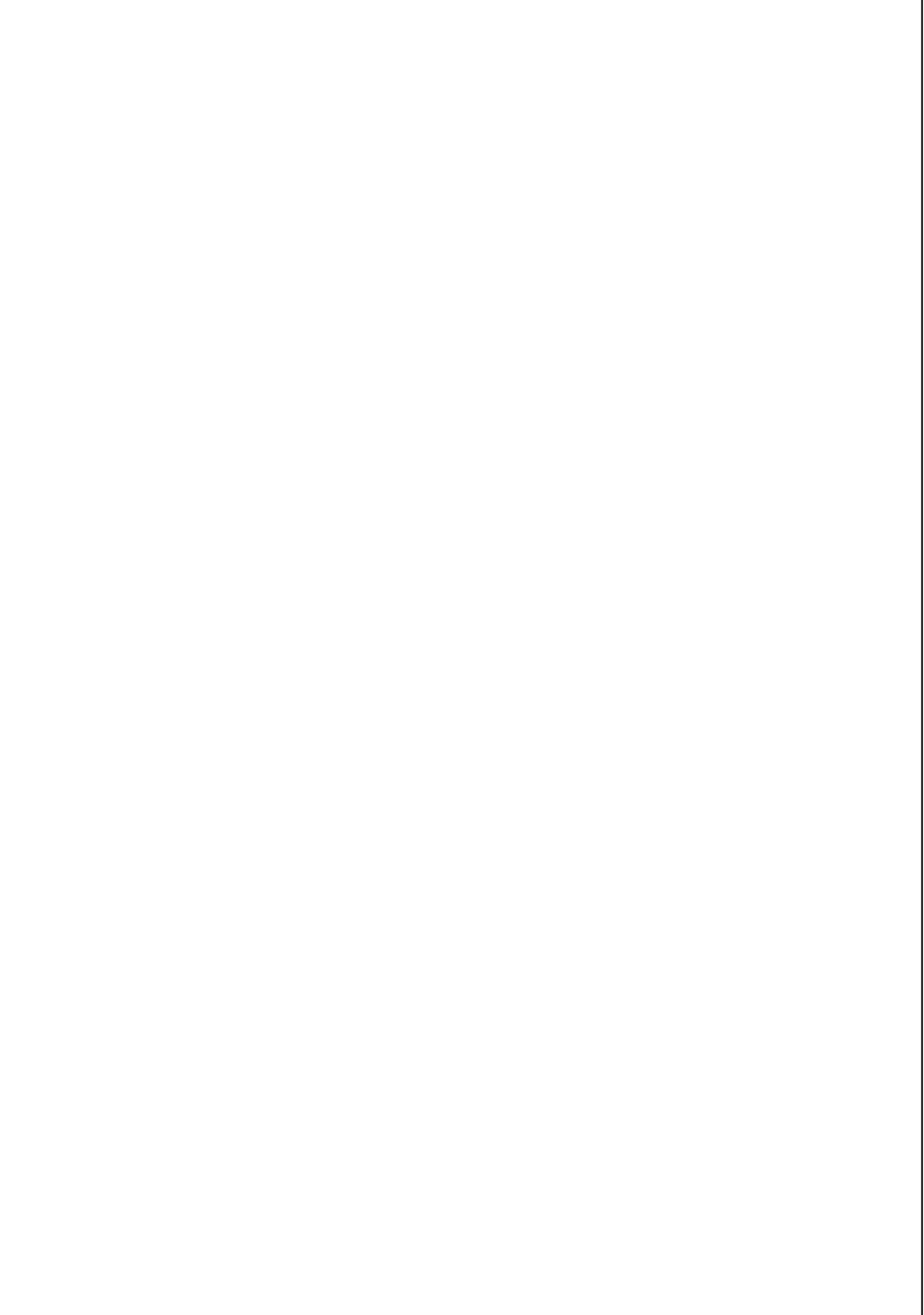
Planfeststellungsbehörde

### **PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**

Barrierefreier Ausbau der  
U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße

Az.: RP21/150.1411-802

5. August 2019



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Verfügender Teil.....</b>	<b>4</b>
1.1	Planfeststellung .....	4
1.2	Festgestellter Plan .....	4
1.3	Weitere Unterlagen .....	5
1.4	Nebenbestimmungen .....	6
1.4.1	Natur- und Umweltschutz.....	6
1.4.1.1	Bauzeitlicher Natur- und Umweltschutz.....	6
1.4.1.2	Betrieblicher Natur- und Umweltschutz .....	7
1.4.1.3	Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft (§ 15 BNatSchG) .....	7
1.4.2	Bauzeitlicher Immissionsschutz .....	8
1.4.2.1	Schutz von Baulärm.....	8
1.4.2.2	Schutz vor baubedingten Erschütterungen.....	9
1.4.2.3	Schutz vor baubedingten Schadstoffimmissionen und Stäuben .....	10
1.4.3	Bauausführung .....	11
1.4.3.1	Bauausführung nach den anerkannten Regeln der Technik.....	11
1.4.3.2	Informationsmanagement .....	12
1.4.3.3	Abstimmungen zum Ablauf der Baumaßnahme .....	12
1.4.3.4	Baustelleneinrichtung / Sonstiges .....	13
1.4.4	Entschädigungen .....	14
1.4.4.1	Entschädigung genehmigter Nutzungen für Außengastronomie.....	14
1.4.4.2	Entschädigung baubedingter Umsatzeinbußen .....	14
1.4.5	Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen .....	14
1.4.6	Brandschutz.....	15
1.5	Wegerechtliche Bestimmungen.....	16
1.6	Entscheidungen über Einwendungen und Anträge.....	16
1.7	Hinweise .....	17
1.7.1	Umfang der Zulassungsentscheidung .....	17
1.7.2	Natur- und Umweltschutz.....	17
1.7.3	Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht .....	17
1.7.4	Einschlägige Regelwerke.....	18
1.7.5	Anträge Entwässerung.....	18
1.7.6	Kostentragung .....	19
1.7.7	Gebühren.....	19

<b>2</b>	<b>Begründungsteil</b>	<b>20</b>
2.1	Sachverhalt	20
2.1.1	Darstellung des Vorhabens	20
2.1.2	Verfahrensgang	20
2.1.2.1	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	20
2.1.2.2	Antrag	21
2.1.2.3	UVP-Vorprüfung	21
2.1.2.4	Beteiligungsverfahren	21
2.1.2.5	Erörterung	23
2.2	Formalrechtliche Würdigung	23
2.2.1	Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde	23
2.2.3	Konzentrierende Wirkung	23
2.3	Planrechtfertigung	24
2.4	Umwelt- und Naturschutz	26
2.4.1	Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht	26
2.4.1.1	Rechtsgrundlagen	26
2.4.1.2	Eingriffsermittlung und -bewertung	27
2.4.1.3	Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung	27
2.4.1.4	Bilanzierung	28
2.4.1.5	Stellungnahme zum LBP	30
2.4.2	Umweltverträglichkeit	30
2.4.3	Sonstige Stellungnahmen zum Umwelt- und Naturschutz	30
2.4.4	Abwägung der Umweltbelange	34
2.5	Fachplanerische Abwägung	34
2.5.1	Planungsvarianten und -alternativen	35
2.5.1.1	Darstellung der Variantenuntersuchung	35
2.5.1.2	Abwägung der Planungsvarianten	38
2.5.1.3	Einwendungen zur Variantenuntersuchung	44
2.5.1.4	Einwenderseitige Planungsalternativen	55
2.5.2	Betroffenheiten während der Bauphase	62
2.5.2.1	Lärmbelastung	62
2.5.2.2	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	78
2.5.2.3	Schadstoffimmissionen und Ausbreitung von Stäuben	81
2.5.2.4	Baustelleneinrichtung, Bauausführung und bauzeitliche Verkehrsführung	84
2.5.2.5	Entschädigungen aufgrund baubedingter Folgewirkungen	109

2.5.2.6	Belange von Versorgungseinrichtungen.....	121
2.5.2.7	Sonstige Beeinträchtigungen während der Bauphase .....	122
2.5.3	Betroffenheiten während der Betriebsphase .....	124
2.5.3.1	Barrierefreiheit .....	124
2.5.3.2	Anlagensicherheit .....	131
2.5.3.3	Brandschutz .....	131
2.5.3.4	Städtebau und Denkmalschutz .....	134
2.5.3.5	Entschädigungen aufgrund betriebsbedingter Folgewirkungen .....	135
2.5.3.6	Sonstige Beeinträchtigungen während der Betriebsphase .....	136
2.5.4	Gesamtabwägung.....	139
2.6	Begründung der wegerechtlichen Bestimmungen .....	140
2.7	Begründung der Nebenbestimmungen.....	141
<b>3</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>142</b>

## **1 Verfügender Teil**

### **1.1 Planfeststellung**

Der von der Hamburger Hochbahn AG (Vorhabenträgerin) vorgelegte Plan zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße (U3) wird nach Maßgabe der mit Antrag vom 20. Dezember 2018 vorgelegten Planunterlagen sowie der sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Bestimmungen gemäß § 28 Abs. 1 PBefG<sup>1</sup> in Verbindung mit den §§ 72 ff. HmbVwVfG<sup>2</sup> festgestellt.

### **1.2 Festgestellter Plan**

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgend genannten Unterlagen:

- Antragsschreiben vom 19.12.2018
- Erläuterungsbericht vom 14.12.2018
- Bauwerksverzeichnis, Anlage 1.2, aufgestellt am 11.12.2008
- Übersicht / Lageplan, Anlage 2.2, Maßstab 1:200, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0015, aufgestellt am 11.12.2018
- Grundriss Bahnsteigebene, Anlage 2.3, Maßstab 1:100, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0017, aufgestellt am 11.12.2018
- Grundriss Straßenebene, Anlage 2.4, Maßstab 1:100, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0018, aufgestellt am 11.12.2018
- Schnitte Bahnsteigebene, Straßenebene, Anlage 2.5, Maßstab 1:100, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0019, aufgestellt am 11.12.2018
- Schnitt Bahnsteigebene, Straßenebene, Anlage 2.6, Maßstab 1:100, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/020, aufgestellt a, 10.12.2018
- Grundriss Bahnsteig und Kriechkeller, Trinkwasser, Drainage und Entwässerungstechnische Anlagen, Anlage 2.7, Maßstab 1:100, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0021, aufgestellt am 18.10.2018
- Grundriss und Schnitte Baustelleneinrichtung, Anlage 2.9, Maßstab 1:200, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0025, aufgestellt am 14.11.2018
- Grundriss und Schnitte Baugrube Nord, Anlage 2.10, Maßstab 1:100, 1:50, 1:25, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0026, aufgestellt am 14.11.2018
- Grundriss und Schnitte Baugrube Süd, Anlage 2.11, Maßstab 1:100, 1:50, 1:25, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0027, aufgestellt am 14.11.2018

---

<sup>1</sup> Personenbeförderungsgesetz vom 8. August 1990, BGBl. I S. 1690 (PBefG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2017, BGBl. I S. 2808.

<sup>2</sup> Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 9. November 1977, HmbGVBl. 1977, S. 333 (HmbVwVfG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. März 2014, HmbGVBl. 2014, S. 102.

- Fachbeitrag Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Baumschutzverordnung, Anlage 3.5, Berthold Eckebrecht Landschaftsarchitekt bdla, Eibenweg 6, 22335 Hamburg, aufgestellt am 14.12.2018
- Genehmigungsplanung Entwässerung, Anlage 4.1, aufgestellt am 10.12.2018
- Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis zur vorübergehenden Einleitung von Baugrubenwasser in das öffentliche Siel, Anlage 4.2, BBI Geo- und Umwelttechnik Ingenieur-Gesellschaft mbH, Beratende Ingenieure, Lübecker Straße 1, 22087 Hamburg, aufgestellt am 13.12.2018
  - Antragsformular, Anlage 4.2.1, aufgestellt am 15.11.2018
  - Sielkatasterauszug, Anlage 4.2.2, Hamburger Stadtentwässerung AöR, Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 13.05.2014
  - Lageplan Tagwasserhaltung, Anlage 4.2.3, Maßstab 1:100, Zeichnungs-Nr. L01EP002, aufgestellt am 13.12.2018
  - Grundriss Gehweg Entwässerungstechnische Anlagen, Anlage 4.2.4, Maßstab 1:100, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0022, aufgestellt am 18.10.2018
- Antrag auf Genehmigung der Dränanlage zur Trockenhaltung des Bauwerks, Anlage 4.3, BBI Geo- und Umwelttechnik Ingenieur-Gesellschaft mbH, Beratende Ingenieure, Lübecker Straße 1, 22087 Hamburg, aufgestellt am 13.12.2018
  - Lageplan und Schnitte Drainageplanung, Anlage 4.3.1, Maßstab 1:100, 1:10, Zeichnungs-Nr. LS01EP001, aufgestellt am 13.12.2018

### 1.3 Weitere Unterlagen

Die im Folgenden genannten Unterlagen werden nicht festgestellt, da sie keine Planunterlagen im Sinne des § 73 HmbVwVfG sind. Sie enthalten aber wichtige Darstellungen und gutachterliche Feststellungen, die der Entscheidung über die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses zugrunde liegen.

- Übersicht / Lageplan Standortvarianten, Anlage 1.3, Maßstab 1:200, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0033, aufgestellt am, 03.12.2018
- Auszug aus dem Liegenschaftskataster, Anlage 2.1, Maßstab 1:1000, aufgestellt am 17.10.2018
- Grundriss Gehweg, Entwässerungstechnische Anlagen, Anlage 2.8, Maßstab 1:100, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0022, aufgestellt am 18.10.2018
- Lageplan Bauzeitliche Verkehrsführung Nordseite, Anlage 2.12, Maßstab 1:250, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0028, aufgestellt am 6.12.2018
- Lageplan Bauzeitliche Verkehrsführung Südseite, Anlage 2.13, Maßstab 1:250, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0029, aufgestellt am 6.12.2018
- Verkehrstechnischer Lageplan, Anlage 2.14, Maßstab 1:250, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0030, aufgestellt am 6.12.2018
- Lageplan Leitungstrassenplan, Anlage 2.15, Maßstab 1:250, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0031, aufgestellt am 6.12.2018
- Lageplan Bauphasenplan, Anlage 2.16, Maßstab 1:500, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0032, aufgestellt am 6.12.2018

- Geotechnisches Gutachten, Anlage 3.1, BBI Geo- und Umwelttechnik Ingenieur-Gesellschaft mbH, Beratende Ingenieure, Lübecker Straße 1, 22087 Hamburg, aufgestellt am 7.12.2017
- Bericht Orientierende Schadstoffuntersuchung, Anlage 3.2, BBI Geo- und Umwelttechnik Ingenieur-Gesellschaft mbH, Beratende Ingenieure, Lübecker Straße 1, 22087 Hamburg, aufgestellt am 30.11.2017
- Schalltechnisches Gutachten – Schalltechnische Abschätzung zu erwartenden Schallimmissionen durch Baulärm –, Anlage 3.3, Taubert und Ruhe GmbH, Rellinger Straße 26, 25421 Pinneberg, aufgestellt am 20.11.2018
- Vorprüfung des Einzelfalls gemäß HmbUVPG, Anlage 3.4, Berthold Eckebrecht Landschaftsarchitekt bdla, Eibenweg 6, 22335 Hamburg, aufgestellt am 19.11.2018
- Prüfung Kampfmittelbelastungskataster, Anlage 5.1
  - Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung, Anlage 5.1.1, 03.11.2017
  - Lageplan zur Stellungnahme, Anlage 5.1.2, Maßstab 1:1000, aufgestellt am 03.11.2107

#### **1.4 Nebenbestimmungen**

Bei der Umsetzung des Vorhabens hat die Vorhabenträgerin die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten. Beauftragte Unternehmen hat sie zur Einhaltung der Nebenbestimmungen zu verpflichten.

Macht die Vorhabenträgerin von der vorliegenden Zulassungsentscheidung Gebrauch, so hat sie sämtliche der in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen umzusetzen.

##### **1.4.1 Natur- und Umweltschutz**

###### **1.4.1.1 Bauzeitlicher Natur- und Umweltschutz**

###### **1.4.1.1.1**

Die Wiederverwertung von Teilen des Aushubbodens bzw. deren fachgerechte Entsorgung ist nach Maßgabe der einschlägigen LAGA-Richtlinien sowie unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Berichts „Orientierende Schadstoffuntersuchung“, Anlage 3.2, durchzuführen.

###### **1.4.1.1.2**

Die Aushubarbeiten sind bodengutachterlich begleiten zu lassen, um den Anteil der zu erwartenden, belasteten, lokalen Auffüllung (Z 2, Geschiebemergel) durch eine sensorische Separierung möglichst gering zu halten.

#### 1.4.1.1.3

Beginn und Ende der Wasserhaltungsarbeiten sowie die insgesamt tatsächlich geförderte Wassermenge (Wasserzähler) sind soweit möglich vor Baubeginn, im Übrigen zeitnah der Behörde für Umwelt und Energie,

mitzuteilen.

#### 1.4.1.1.4

Sollten im Zuge der Baumaßnahme erhebliche Abweichungen von der beantragten geringfügigen Grundwassernutzung erforderlich werden, so ist die Behörde für Umwelt und Energie,

hierüber in Kenntnis zu setzen. Soweit zusätzliche Anlagen zur Wasserhaltung erstellt und in Betrieb genommen werden müssen oder aber eine Verlängerung der Betriebsdauer genehmigter Anlagen erforderlich wird, so ist diesbezüglich vorab die Zustimmung der vorstehend benannten Behörde einzuholen.

### 1.4.1.2 Betrieblicher Natur- und Umweltschutz

#### 1.4.1.2.1

Der Aufzugsmaschinenraum ist ohne Bodenablauf auszuführen und fugenlos mit einem ölbeständigen Anstrich zu versehen. Um im Falle einer Leckage den Austritt von Öl aus dem Raum zu vermeiden, ist an der Tür des Maschinenraumes eine Schwelle bzw. Aufkantung zu errichten.

#### 1.4.1.2.2

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

#### 1.4.1.2.3

Der seitliche Zustrom aus der Bettung des Fußgängerbereichs ist so gering wie möglich zu halten. Der Baugrubenrand ist hierzu mit wasserundurchlässigem Material (z.B. dem lokal anstehenden Geschiebemergel) gegenüber lateralem Zufluss zu sichern.

### 1.4.1.3 Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft (§ 15 BNatSchG)

Die für das verbleibende Kompensationsdefizit geschuldete Ersatzgeldzahlung in Höhe von 30.000 € ist an die Behörde für Umwelt und Energie, Naturschutzamt, Sondervermögen Natur und Landschaft, zu leisten.

## 1.4.2 Bauzeitlicher Immissionsschutz

### 1.4.2.1 Schutz von Baulärm

#### 1.4.2.1.1

Zum Schutz vor Baulärm hat die Vorhabenträgerin die folgenden Schutzmaßnahmen umzusetzen:

- Es sind weitestgehend lärmarme Bauverfahren und -geräte einzusetzen. Dabei ist der Stand der Technik zur Lärminderung zu berücksichtigen. Die Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als unbedingt erforderlich zu betreiben.
- Die Baugeräte sind soweit möglich unter Ausnutzung der vorhandenen Abschirmmöglichkeiten (Bahnsteigebene) zu positionieren.
- Arbeiten, die sowohl auf Straßen- als auch auf Bahnsteigebene ausgeführt werden können, sind auf Bahnsteigebene einzuplanen.
- Der bauzeitlich vorgesehene Bauzaun (2,5 m Höhe) ist so zu ertüchtigen, dass eine Schallminderung erreicht wird. Hierzu sind beispielsweise zur Errichtung einer fugendichten Konstruktion die klassischen Bauzaunelemente durch eine Holzwerkstoffplatte zu ersetzen. Sofern aus konstruktiven oder sonstigen Gründen auf andere Alternativen zurückgegriffen werden muss, so müssen diese eine gleichwertige Schallminderung bewirken.

#### 1.4.2.1.2

Unter Berücksichtigung der konkret einzusetzenden Baugeräte sind weitere Minderungsmöglichkeiten zu prüfen und soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar umzusetzen. Als Minderungsmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht

- Anpassung der konkreten Positionen der Baugeräte im Baufeld,
- der Einsatz mobiler Lärmschutzwände sowie
- ein späterer Beginn lärmintensiver Arbeiten an Samstagen.

Die Verschiebung lärmintensiver Arbeiten auf die späteren Morgenstunden an Samstagen darf gesamt betrachtet jedoch nicht dazu führen, dass sich die Dauer der Bautätigkeit insgesamt verlängert.

Die weitergehende Prüfung ist von der Vorhabenträgerin zum Ausschreibungsgegenstand zu machen.

#### 1.4.2.1.3

Für verbleibende Beeinträchtigungen bestehen folgende Entschädigungsansprüche in Geld dem Grunde nach:

- Zugunsten der durch Baulärm betroffenen Gewerbetreibenden: Anspruch auf angemessene Entschädigung bei nicht nur kurzfristiger Überschreitung des projektspezifischen Immissionsrichtwerts von 63 dB(A) für im Zeitpunkt der Planfeststellung genehmigte und nicht widerrufenen Sondernutzung zur Unterhaltung von Außengastonomieflächen auf der Mönckebergstraße, soweit in den jeweiligen Sondernutzungs Erlaubnissen nicht bereits die Freimachung von benötigten Flächen für Arbeiten am Leitungsnetz angeordnet ist.
- Zugunsten der durch Baulärm betroffenen Gebäude-/Wohnungseigentümer: Anspruch auf Entschädigung bei nicht nur kurzfristiger Überschreitung der oberen Anhaltswerte für Innenraumpegel nach der VDI-Richtlinie 2719 („Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“) in den dort genannten entsprechend schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen. Bei der Ermittlung der Innenraumpegel ist von dem vorhandenen geschlossenen Fenster auszugehen. Die Entschädigungsansprüche für Überschreitung der Innenraumpegel sind ausgeschlossen, wenn aufgrund vorhandener, schallmindernder Schutz- oder Dämmeinrichtungen kein weitergehendes Schutzbedürfnis besteht.

Die bauzeitliche Lärmbelastung am beurteilungsrelevanten Immissionsort ist durch geeignete Maßnahmen zu ermitteln und in geeigneter Form zu dokumentieren.

Die anspruchsberechtigten Gewerbetreibenden bzw. Wohnungs-/Grundstückseigentümer sind auf ihren Entschädigungsanspruch hinzuweisen. Soweit die Parteien über die zu leistende Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren.

#### **1.4.2.2 Schutz vor baubedingten Erschütterungen**

##### **1.4.2.2.1**

Zur Reduzierung von baubedingten Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin die Umsetzung folgender Maßnahmen sicherzustellen:

- Es sind weitestgehend erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden. Dabei ist der geltende Stand der Technik zu berücksichtigen.
- Die Vorgaben der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, insbesondere die in den Teilen 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ und 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ genannten Anhaltswerte zur Beurteilung von Erschütterungsmissionen, sind zu beachten. Mit Blick auf den sekundären Luftschall sind die Werte nach Tabelle 6 der VDI 2719 zu beachten.
- Die Verwendung von Rammen ist grundsätzlich ausgeschlossen. Hiervon ausgenommen sind diejenigen begründeten Fälle, in denen aufgrund der gegebenen Bodenbeschaffenheit kein erschütterungsärmeres Bauverfahren angewandt werden kann.

#### 1.4.2.2.2

Vor Beginn der Bauarbeiten hat die Vorhabenträgerin durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen eine Beweissicherung an den baulichen Anlagen der Flurstücke Nr. 1566 und 1539 der Gemarkung Altstadt-Nord durchführen zu lassen.

Auf Basis der Ergebnisse der Beweissicherung hat die Vorhabenträgerin vor Baubeginn zu prüfen, ob zum Erhalt von Statik und Gebrauchsfähigkeit sowie auch zur Vermeidung von Gebäudeschäden an den begutachteten baulichen Anlagen einzelfallspezifische Vorkehrungen zum Schutz vor Erschütterungsimmissionen (z.B. Verformungen) erforderlich sind und diese ggf. umzusetzen.

#### 1.4.2.2.3

Die Einhaltung der Vorgaben der DIN 4150, Teile 2 und 3, ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen und in geeigneter Form (auch für Zwecke einer ggf. später notwendigen Beweissicherung) zu dokumentieren. Bei Überschreitung der Anhaltswerte sind die Bautätigkeiten zu unterbrechen und zu analysieren. Soweit erforderlich, sind vor Wiederaufnahme der Bautätigkeiten weitere Schutzvorkehrungen (z.B. Modifizierung von Geräteparametern) und / oder Sicherungsmaßnahmen zum Erhalt von Statik und Gebrauchsfähigkeit bzw. zur Vermeidung von Gebäudeschäden des jeweils betroffenen Gebäudes zu ergreifen.

Die Erschütterungswirkungen der Bautätigkeit sind gleichfalls auf mögliche Störungen für hochsensible Geräte in Arztpraxen zu prüfen und ggf. weitere Schutzvorkehrungen vorzusehen (bspw. gesonderte Information der Betroffenen vor der Durchführung von erschütterungsintensiven Arbeiten).

#### 1.4.2.2.4

Derzeit nicht absehbare, während der Baumaßnahme auftretende, nachweislich baubedingte Schäden sind durch die Vorhabenträgerin zu beseitigen bzw. zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach Art und Umfang der Schäden.

### **1.4.2.3 Schutz vor baubedingten Schadstoffimmissionen und Stäuben**

Zum Schutz vor baubedingten Schadstoffimmissionen sowie gegen die Ausbreitung von Stäuben hat die Vorhabenträgerin die Umsetzung folgender Maßnahmen sicherzustellen:

- Es sind nur Baufahrzeuge und –maschinen zu verwenden, die schadstoffarm nach dem Stand der Technik sind.
- Die baubedingte Staubbelastung ist soweit möglich zu reduzieren. Bei Arbeiten, bei denen mit einer Stauberzeugung zu rechnen ist, sind geeignete Minderungsmaßnahmen (z.B. Befeuchtung, Abdecken, etc.) vorzusehen. Dabei ist ein besonderes

- Augenmerk auf etwaige Verschmutzungen der Fassaden im Nahbereich der Baustelle zu legen.
- Die An- und Abfahrtswege zum Transport von Erdaushub und Materialien sind bedarfsgerecht zu reinigen. Baubedingte Verschmutzungen in Bereichen der Ein- bzw. Ausfahrten in den bzw. aus dem befestigten Baustellenbereich sind zeitnah zu beseitigen.
  - Unbefestigte Baustellenbereiche sind bei anhaltend trockener Wetterlage angemessen zu befeuchten.
  - Sofern es zu Verschmutzungen der Gebäudefassaden im Nahbereich der Baustelleneinrichtung kommt, sind diese nach Beendigung der jeweiligen Arbeiten in Absprache mit den jeweiligen Eigentümern in angemessener Zeit zu beseitigen.

### **1.4.3 Bauausführung**

#### **1.4.3.1 Bauausführung nach den anerkannten Regeln der Technik**

##### **1.4.3.1.1**

Über die Einzelheiten einer Umlegung oder einer Entfernung 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.

##### **1.4.3.1.2**

Bei Arbeiten an oder in der Nähe von Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, bestehende Verträge sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen zu beachten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der aktuelle Leitungsbestand der Leitungsunternehmen abzufragen und die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Leitungen, die nicht umgebaut werden sollen, sind durch mit dem jeweiligen Leitungsunternehmen abzustimmende Maßnahmen gegen Beschädigungen durch Bauarbeiten zu sichern.

##### **1.4.3.1.3 Anlagen der**

- Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich der im Vorhabengebiet vorhandenen Fernwärmeleitungen sind mit besonderer Rücksicht auszuführen.
- Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,8 m, bei Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden. Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr-Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m erforderlich, da besonders hier

der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist.

- Hinsichtlich der in den hauseigenen Fernwärmeleitungen vorhandenen 400 V-Steuerkabel sind entsprechende Vorsichtsmaßnahmen zu treffen.
- Mögliche Querverbindungen zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden sind zu beachten.
- Jede Beschädigung von Fernwärmeanlagen ist umgehend der Vattenfall Wärme Hamburg GmbH zu melden.
- Vor Baubeginn sind die erforderlichen Lagepläne, Informationen und Bedingungen von der Planstelle des Fernwärmebetreibers einzuholen.

#### 1.4.3.1.4 Anlagen der

Für die notwendige Leitungsverlegung der Stromnetz Hamburg GmbH ist eine Trassenbreite von mindestens 0,7 m vorzusehen.

#### 1.4.3.2 Informationsmanagement

Die betroffenen Anlieger sowie das Bezirksamt Hamburg-Mitte (Caffamacherreihe 1-3, 20355 Hamburg) sind rechtzeitig vor Baubeginn sowie laufend während der Bauausführung in angemessener Form über die zu erwartenden Bautätigkeiten einschließlich der damit einhergehenden Beeinträchtigungen (Lärm, Erschütterungen, Sperrungen, Umleitungen etc.) zu informieren. Es sind Ansprechpartner vor Ort zu benennen.

Die erstmalige Information der betroffenen Anlieger ist nach Möglichkeit so frühzeitig durchzuführen, dass den Betroffenen (falls gewünscht) noch Gelegenheit verbleibt, für die Dauer der Baustelleneinrichtung in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin bei dem zuständigen Bezirksamt Hamburg-Mitte Anträge auf Sondernutzung für die Anbringung von Hinweisschildern am Bauzaun zu stellen.

#### 1.4.3.3 Abstimmungen zum Ablauf der Baumaßnahme

Rechtzeitig vor Baubeginn ist der Ablauf der Baumaßnahme insbesondere folgenden Stellen unter Nennung eines Ansprechpartners mitzuteilen bzw. mit diesen abzustimmen; erforderliche Anordnungen sind einzuholen:

- Polizei Hamburg, VD 5 ( ), insbesondere hinsichtlich Bedarfsumleitungsstrecke (erforderliche Ersatzhaltestellen, Halteverbote zur Streckenfreihaltung, etc.),

- Straßenverkehrsbehörde, PK 14 ( ), insbesondere hinsichtlich aller straßenverkehrsbehördlicher Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen, sowie die Abwicklung der Belieferung der BE-Flächen, etc.,
- LSBG / S 1 und Verkehrsdirektion 52 ( ), insbesondere hinsichtlich erforderlicher Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalregelte Knoten,
- Feuer- und Rettungswache Innenstadt ( ), insbesondere hinsichtlich der notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr,
- Deutsche Post AG ( ) bezüglich der erforderlichen Entfernung der Briefkästen aus dem Baustellenbereich. Der Zeitpunkt der Entfernung der Briefkästen ist so frühzeitig wie möglich der Deutschen Post AG mitzuteilen, um dieser die rechtzeitige Beantragung eines Ersatzstandortes bei der zuständigen Behörde zu ermöglichen.
- BID Mönckebergstraße, insbesondere hinsichtlich der im Baustellenbereich vorhandenen und aufgrund des Aufzugsstandortes betroffenen Straßenbeleuchtung sowie auch der Ausführung im Zeitpunkt der Beschlussfassung genehmigter saisonaler Beleuchtung (Winterbeleuchtung).

#### **1.4.3.4 Baustelleneinrichtung / Sonstiges**

##### **1.4.3.4.1**

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

##### **1.4.3.4.2**

Alle Flucht- und Rettungswege sind immer in der vorgeschriebenen Breite freizuhalten.

##### **1.4.3.4.3**

Die Zugänglichkeit der im Baustellenumfeld gelegenen Gebäudeeingänge ist jederzeit zu gewährleisten.

## **1.4.4 Entschädigungen**

### **1.4.4.1 Entschädigung genehmigter Nutzungen für Außengastronomie**

Zugunsten derjenigen Gewerbetreibenden, die aufgrund einer im Zeitpunkt der Planfeststellung genehmigten und nicht widerrufenen Sondernutzungserlaubnis zur Bewirtschaftung von Außengastronomieflächen im vorhabenbedingt unmittelbar zu beanspruchenden Baustellenbereich der Mönckebergstraße berechtigt sind, wird dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt.

Der Anspruch ist ausgeschlossen, soweit in den jeweiligen Sondernutzungserlaubnissen bereits die Freimachung von benötigten Flächen für Arbeiten am Leitungsnetz angeordnet ist.

Die anspruchsberechtigten Gewerbetreibenden sind auf ihren Entschädigungsanspruch hinzuweisen. Soweit die Parteien über die zu leistende Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren.

### **1.4.4.2 Entschädigung baubedingter Umsatzeinbußen**

Zugunsten derjenigen Gewerbetreibenden, für die nach Dauer, Art, Intensität und Auswirkung die Folgen der bauzeitlichen Belastungen so erheblich sind, dass eine entschädigungslose Hinnahme ihnen nicht mehr zuzumuten ist, wird dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt. Die Schwelle der Zumutbarkeit ist überschritten, sobald die durch das zugelassene Bauvorhaben kausal hervorgerufenen Umsatzeinbußen derart weitreichend sind, dass der Gewerbebetrieb ernsthaft in seiner Existenz gefährdet ist oder sogar zur Geschäftsaufgabe gezwungen wird.

## **1.4.5 Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen**

Vor Inbetriebnahme ist für die Maßnahme bei der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Technische Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen ) ein gesonderter Zustimmungsbescheid gemäß § 60 BOStrab<sup>3</sup> zu beantragen.

---

<sup>3</sup> Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 11. Dezember 1987, BGBl. I S. 2648 (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. Dezember 2016, BGBl. I S. 2938.

## **1.4.6 Brandschutz**

### **1.4.6.1**

Vor Inbetriebnahme des Aufzuges hat die Vorhabenträgerin der zuständigen Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, ) ein Konzept zur Zustimmung vorzulegen, welches betriebliche Regelungen zur Selbst- und Fremddrettung mobilitätseingeschränkter Personen verbindlich ausweist. Betriebliche Regelungen umfassen auch Dienstsanweisungen des Betriebspersonals. In dem Konzept hat die Vorhabenträgerin nachzuweisen, dass das durch den barrierefreien Zugang eröffnete Gefährdungsrisiko durch die betrieblichen Regelungen und damit ohne die Veränderung baulicher Anlagen der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße aufgewogen wird.

### **1.4.6.2**

Die Aufzugstechnik ist in die bestehende Brandmeldeanlage (BMA) einzubinden und mit einer Brandfallsteuerung auszustatten.

### **1.4.6.3**

Es sind aktuelle Feuerwehrpläne gemäß DIN 14095 zu dem Objekt gemeinsam mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen und vorab in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen. Ein Exemplar ist ständig am abgestimmten Platz bei dem Objekt für die Feuerwehr bereitzuhalten.

### **1.4.6.4**

Es sind Feuerlöscher nach DIN EN3 gut sichtbar vorzuhalten. Zur Bemessung von Art und Anzahl der erforderlichen Feuerlöscher ist die Empfehlung des Feuerwehrverbandes zur „Ausstattung von Arbeitsstätten mit Feuerlöschern“ anzuwenden.

## 1.5 Wegerechtliche Bestimmungen

### 1.5.1

Über den gesetzlich zugelassen Gemeingebrauch im Sinne des HWG<sup>4</sup> hinaus wird gemäß § 19 Abs. 1 Satz 2 HWG die bauzeitlich erforderliche Baustelleneinrichtung einschließlich des Eingriffs in den öffentlichen Wegekörper (Mönckebergstraße) nach Maßgabe der Pläne

- Grundriss und Schnitte Baustelleneinrichtung, Anlage 2.9, Maßstab 1:200, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0025, aufgestellt am 14.11.2018,
- Grundriss und Schnitte Baugrube Nord, Anlage 2.10, Maßstab 1:100, 1:50, 1:25, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0026, aufgestellt am 14.11.2018 und
- Grundriss und Schnitte Baugrube Süd, Anlage 2.11, Maßstab 1:100, 1:50, 1:25, Zeichnungs-Nr. 1A (029) 225/0027, aufgestellt am 14.11.2018

zur Durchführung des Vorhabens zugelassen (Sondernutzungserlaubnis).

### 1.5.2.

Weitere Einzelheiten, insbesondere der genaue Zeitraum der gemäß Ziffer 1.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses zugelassenen Inanspruchnahme des öffentlichen Wegekörpers, sind im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes ( ) abzustimmen.

## 1.6 Entscheidungen über Einwendungen und Anträge

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

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

---

<sup>4</sup> Hamburgisches Wegegesetz vom 22. Januar 1974, HmbGVBl. 1974, S. 41, 83 (HWG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. November 2017, HmbGVBl. S. 361.

## **1.7 Hinweise**

### **1.7.1 Umfang der Zulassungsentscheidung**

Von dem Planfeststellungsbeschluss werden ausschließlich diejenigen in den Antragsunterlagen enthaltenen Maßnahmen umfasst, die genehmigungspflichtig im Sinne des PBefG sind. Darüber hinausgehend dargestellte Maßnahmen (z.B. Blindenleitsystem, sonstige Ausstattungen wie Bahnsteigmöblierungen und Informationseinrichtungen), dienen lediglich der Information.

### **1.7.2 Natur- und Umweltschutz**

#### **1.7.2.1**

Die vorhabenbedingten Baumfällungen sind außerhalb der Schonfrist und damit zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar durchzuführen (vgl. § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG<sup>5</sup>).

#### **1.7.2.2**

Zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen wird insbesondere auf die §§ 48, Abs. 2, 62 und 63 WHG<sup>6</sup>, §§ 28, 28a HWaG<sup>7</sup> sowie die AwSV<sup>8</sup> hingewiesen.

### **1.7.3 Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht**

Bei Eingriffen in den Baugrund sind die Vorschriften der KampfmittelVO<sup>9</sup>, insbesondere § 6 KampfmittelVO, zu beachten.

---

<sup>5</sup> Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009, BGBl. I S. 2542 (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Mai 2019, BGBl. I S. 706.

<sup>6</sup> Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts vom 31. Juli 2009, BGBl. I S. 2585 (Wasserhaushaltsgesetz – WHG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2018, BGBl. I S. 2254.

<sup>7</sup> Hamburgisches Wassergesetz vom 29. März 2005, HmbGVBl. 2005, S. 97 (HWaG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2012, HmbGVBl. 2012, S. 510, 519.

<sup>8</sup> Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vom 18. April 2017, BGBl. I S. 905 (AwSV).

<sup>9</sup> Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel vom 13. Dezember 2005, HmbGVBl. 2005, S. 557 (Kampfmittelverordnung – KampfmittelVO), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. Juli 2014, HmbGVBl. 2014, S. 289.

## 1.7.4 Einschlägige Regelwerke

### 1.7.4.1

Hinsichtlich der Einrichtung der Baustelle wird auf folgende Regelwerke hingewiesen:

- DIN 18040-3, Abschnitt 10 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum),
- Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA) der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),
- DBS-Broschüre „Absicherung von Baustellen auch für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer“.

### 1.7.4.2

Personen- und Lastenaufzüge unterliegen hinsichtlich der Beschaffenheitsanforderungen der Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Aufzüge und Sicherheitsbauteile für Aufzüge<sup>10</sup>.

Hinsichtlich der Anlagensicherheit wird zudem verwiesen auf die BetrSichV<sup>11</sup>, die Anforderungen der TRBS 3121<sup>12</sup> sowie der DIN EN 81-70<sup>13</sup> und der DIN EN 81-20<sup>14</sup>.

## 1.7.5 Anträge Entwässerung

### 1.7.5.1

Die Zulassung der bauzeitlichen Einleitung von Baugrubenwasser erfolgt dem Grunde nach mit der vorliegenden Entscheidung.

---

<sup>10</sup> Richtlinie 2014/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014, ABl. L 096 vom 29.03.2014, S. 251-308.

<sup>11</sup> Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Verwendung von Arbeitsmitteln vom 3. Februar 2015, BGBl. I S. 49 (Betriebssicherheitsverordnung – BetrSichV), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. April 2019, BGBl. I S. 554.

<sup>12</sup> Technische Regeln für Betriebssicherheit, Betriebs von Aufzugsanlagen (TRBS 3121), Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, Ausschuss für Betriebssicherheit, letzter Stand: Oktober 2018, GMBI. 2018 S. 942.

<sup>13</sup> DIN EN 81-70 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge, Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen.

<sup>14</sup> DIN EN 81-20 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Aufzüge für den Personen- und Gütertransport, Teil 20: Personen- und Lastenaufzüge.

Die vertragliche Regelung der weiteren Einzelheiten für die Einleitung von Baugrubenwasser in das öffentliche Siel erfolgt darüber hinaus bilateral zwischen Vorhabenträgerin und HSE.

#### 1.7.5.2

Der erforderliche Sielumbau und Neuanschluss der Aufzugsanlagen und Treppenaufgänge an das öffentliche Siel wird bei der ausführenden Hamburger Stadtentwässerung AöR unter der Projektnummer \_\_\_\_\_ geführt. Der Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage wurde durch die Hamburger Stadtentwässerung AöR unter dem 03.04.2019 genehmigt (Gz. \_\_\_\_\_).

#### 1.7.6 Kostentragung

Die Kostentragung, z.B. für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens nicht berührt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung öffentlich-rechtlich unbedenklich ist. Die Kostentragungspflicht im Einzelfall ergibt sich z.B. aus Gesetzen, aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen, den Verträgen mit den Leitungsunternehmen oder aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie dem Verursacherprinzip. Daneben ergeben sich u.U. Kostenfolgen für die Vorhabenträgerin aus deren Zusagen.

#### 1.7.7 Gebühren

Die von der Vorhabenträgerin für diese Entscheidung zu entrichtenden Verwaltungsgebühren (vgl. §§ 1, 2 und 9 GebG<sup>15</sup> in Verbindung mit § 1 Abs. 3 GebOVv<sup>16</sup>) werden in einem gesonderten Bescheid erhoben.

---

<sup>15</sup> Gebührengesetz vom 5. März 1986, HmbGVBl. 1986, S. 37 (GebG), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Dezember 2018, HmbGVBl. S. 415.

<sup>16</sup> Gebührenordnung für die Verkehrsverwaltung vom 9. März 1956, HmbGVBl. 1965, S. 51 (GebOVv), zuletzt geändert durch Verordnung vom 4. Dezember 2018, HmbGVBl. S. 421, 425.

## **2 Begründungsteil**

### **2.1 Sachverhalt**

#### **2.1.1 Darstellung des Vorhabens**

Die vorliegend zugelassene Maßnahme des barrierefreien Ausbaus der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße (U3) liegt im Stadtteil Altstadt im Bezirk Hamburg-Mitte. Die Haltestelle liegt im Straßenverlauf der Mönckebergstraße in der Innenstadt auf halber Strecke zwischen Rathausmarkt und Hauptbahnhof. Der Zugang zu den jeweiligen Seitenbahnsteigen erfolgt gegenwärtig über jeweils eine Treppenanlage am Barkhof.

Das beantragte Vorhaben zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle hat im Einzelnen folgende Maßnahmen zum Gegenstand (wobei nicht jede der nachfolgenden Maßnahmen auch an der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses teilnimmt, vgl. hierzu Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses):

- den Einbau von zwei Personenaufzügen (Verbindung Straßenebene / Bahnsteigebene),
- den Einbau von zwei zusätzlichen Treppenabgängen (Verbindung Straßenebene / Bahnsteigebene),
- die Erweiterung des bestehenden Bauwerks um zusätzliche Technikräume,
- den Abbruch und Neubau der Bahnsteige auf ganzer Länge,
- die Ausstattung der Bahnsteige mit Orientierungssystem für Sehbehinderte (nicht Gegenstand der Planfeststellung),
- die Erneuerung der Wandbeläge der Bahnsteige (nicht Gegenstand der Planfeststellung), sowie
- die aus dem Vorgenannten resultierenden Anpassungsmaßnahmen an bestehenden Anlagen.

Die mit dieser Entscheidung zugelassenen Aufzüge liegen im Verlauf der Mönckebergstraße im Bereich des Multifunktionsstreifen und sind seitlich am Tunnelbauwerk über kleine Schalterhallen mit den jeweiligen Bahnsteigen verbunden. Die Treppenzugänge – die aus Sicherheitsgründen als zweiter Rettungsweg den barrierefreien Ausbau ergänzen – sind an den Bahnsteigenden angeordnet. Auf Straßenebene liegen die Zugänge etwas abgerückt von der Straße im Bereich des Park- und Ladestreifens.

#### **2.1.2 Verfahrensgang**

##### **2.1.2.1 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**

Vor Antragstellung wurde seitens der Vorhabenträgerin von der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne von § 25 Abs. 3 HmbVwVfG Gebrauch gemacht. Neben Vorgesprächen zur Standortwahl der Aufzüge und Treppenanlagen sowie dem Stellen eines Pro-

bekörpers im Mai 2018 stellte die Vorhabenträgerin ihre Planungen am 29. November 2018 nach vorheriger individueller Einladung noch einmal den von der Baumaßnahme betroffenen Gewerbetreibenden der Mönckebergstraße vor und informierte dabei insbesondere über die während der Bauphase zu erwartenden Belastungen.

### **2.1.2.2 Antrag**

Die Vorhabenträgerin hat am 20. Dezember 2018 mit Vorlage der entsprechenden Unterlagen bei der Planfeststellungsbehörde die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

### **2.1.2.3 UVP-Vorprüfung**

Für die beantragte Maßnahme wurde seitens der Planfeststellungsbehörde unter dem 8. Januar 2019 eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht gemäß §§ 7 Abs. 1, 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4 UVPG<sup>17</sup> i.V.m. Ziffer 14.11 der Anlage 1 zum UVPG durchgeführt. Ergebnis der Vorprüfung war, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Feststellung sowie die wesentlichen Gründe für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht wurden unter Hinweis auf die jeweils einschlägigen Kriterien nach Anlage 3 zum UVPG im Amtlichen Anzeiger Nr. 4 vom 15. Januar 2019, Seite 26 f., bekanntgegeben (vgl. § 5 Abs. 2 UVPG).

### **2.1.2.4 Beteiligungsverfahren**

Die Planunterlagen einschließlich des Landschaftspflegerischen Begleitplans lagen in der Zeit vom 28. Januar 2019 bis einschließlich 27. Februar 2019 in dem Bezirksamt Hamburg-Mitte, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Bauprüfung, Caffamacherreihe 1-3, 5. OG, Flurbereich C (Servicebereich), 20355 Hamburg, zur Einsicht aus. Auf die Auslegung wurde im Amtlichen Anzeiger Nr. 6 vom 22. Januar 2019, Seite 41 f., hingewiesen. Zusätzlich waren die Unterlagen gemäß § 27a HmbVwVfG auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde unter <http://www.hamburg.de/bwvi/np-planfeststellungsverfahren/> einsehbar. Die Fachbehörden, die Träger öffentlicher Belange sowie die in Hamburg anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden gesondert unterrichtet.

---

<sup>17</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 24. Februar 2010, BGBl. I S. 94 (UVPG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Mai 2019, BGBl. I S. 706.

Die Planfeststellungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 73 Abs. 2 HmbVwVfG zur Stellungnahme aufgefordert:

- Angelsport-Verband Hamburg e.V.
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz (BGV)
- Behörde für Inneres und Sport (BIS), Amt für Innere Verwaltung und Planung
- Behörde für Inneres und Sport (BIS), Feuerwehr Hamburg, Strategische Einsatzplanung und Grundsatzangelegenheiten
- Behörde für Inneres und Sport (BIS), Polizei Hamburg, Verkehrsdirektion VD 52
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), Parlamentsreferat
- Behörde für Umwelt und Energie (BUE)
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Amt für Verkehr und Straßenwesen, Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Amt für Verkehr und Straßenwesen, Technische Aufsichtsbehörde über Straßen- und U-Bahnen
- Bezirksamt Hamburg-Mitte, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- Colt Technology Services GmbH
- Dataport
- Deutsche Post AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Hamburger Wasserwerke GmbH und Hamburger Stadtentwässerung
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Handelskammer Hamburg
- Kulturbehörde, Denkmalschutzamt
- Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
- Landes-Seniorenbeirat Hamburg
- Polizeikommissariat PK14
- Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen
- Stadtreinigung Hamburg
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Vattenfall Europe VEBS GmbH
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e.V.
- Verein zum Schutz des Mühlenberger Loches e.V.
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH

Verschiedene der genannten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen abgegeben. Daneben wurden Einwendungen erhoben. In der Summe gingen 18 Stellungnahmen und 20 Einwendungen bei der Planfeststellungsbehörde ein. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind anonymisiert und im Beschluss mit einer Ordnungszahl benannt.

### **2.1.2.5 Erörterung**

Die zu dem Vorhaben abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen sind am 15. Mai 2019 unter Leitung der Planfeststellungsbehörde erörtert worden. Der Termin wurde zuvor im Amtlichen Anzeiger Nr. 35, vom 7. Mai 2019, Seite 610, bekannt gemacht und den Einwendern, Behörden und Trägern öffentlicher Belange zusätzlich schriftlich mitgeteilt.

Die abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden mit den Erschienenen im Termin angesprochen und erörtert. Der Ablauf der Verhandlung ergibt sich aus dem Protokoll zum Termin.

## **2.2 Formalrechtliche Würdigung**

### **2.2.1 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde**

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Rechtsamt, Planfeststellungsbehörde ist für die Planfeststellung des barrierefreien Ausbaus nach §§ 29 Abs. 1, 28 Abs. 1, 11 Abs. 1 PBefG i.V.m. Abschnitt I der Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Personenbeförderungsrechts<sup>18</sup> zuständig.

### **2.2.3 Konzentrierende Wirkung**

Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet gemäß § 75 Abs. 1 HmbVwVfG formell konzentrierende Wirkung. Das bedeutet, dass durch den Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Neben dem Planfeststellungsbeschluss sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch den Planfeststellungsbeschluss werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

---

<sup>18</sup> Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Personenbeförderungsrechts vom 16. Dezember 1993, Amtl. Anz. 1993, S. 2569, zuletzt geändert mit Anordnung vom 20. September 2011, Amtl. Anz. S. 2157, 2178.

## 2.3 Planrechtfertigung

Das Vorhaben besitzt in der genehmigten Form auch die erforderliche Planrechtfertigung.

Eine hoheitliche Planung findet ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst und um ihrer selbst willen. Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG bedarf das Vorhaben für seine Zulassung vielmehr einer Planrechtfertigung. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist.<sup>19</sup> Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits wenn es vernünftigerweise geboten ist.<sup>20</sup>

Das zugelassene Vorhaben erfüllt die gesetzlichen und fachplanerischen Zielsetzungen und trägt konkret zur Förderung dieser Ziele bei. Gemessen hieran sind der barrierefreie Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße (U3) sowie die Errichtung eines zweiten Zugangs am östlichen Bahnsteigende vernünftigerweise geboten und erforderlich.

Im Einzelnen:

Die barrierefreie Zugänglichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs gehört zu den fachplanerischen Zielen des Personenbeförderungsrechts. Das Personenbeförderungsgesetz sieht in § 8 Abs. 3 Satz 3 vor, dass die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen sind, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dementsprechend hat die Freie und Hansestadt Hamburg dieses Ziel unter Beteiligung der vorhandenen Unternehmen, Behindertenbeauftragten, Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie der Fahrgastverbände in ihrem Mobilitätsprogramm aus dem Jahr 2013<sup>21</sup> berücksichtigt.

Das zugelassene Vorhaben entspricht als Teil des umfassenden Mobilitätsprogramms 2013 den allgemeinen Grundsätzen des Personenbeförderungsrechts und erfüllt somit die fachplanerischen Zielsetzungen. Die Vorhabenträgerin verfügt über 91 U-Bahn-Haltestellen, von denen bereits ca. 80 % barrierefrei zugänglich sind. Mit dem hier zugelassenen barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße (U3) wird das Mobilitätsprogramm konsequent weiterverfolgt.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Std. Rspr., vgl. z.B. BVerwGE 125, 116.

<sup>20</sup> Std. Rspr., vgl. z.B. BVerwGE 125, 116.

<sup>21</sup> Vgl. Senats-Drucks. 20/9376 vom 17. September 2013 sowie Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Mobilitätsprogramm 2013 nebst Aktualisierung der Datenblätter Stand Januar bis August 2018.

<sup>22</sup> Vgl. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Mobilitätsplan 2013 - Aktualisierung der Datenblätter Stand Januar bis August 2018, Datenblatt Nr. 16.

Gleichzeitig wird das Vorhaben auch dem Grundsatz der §§ 1, 7 Abs. 1 HmbGGbM<sup>23</sup> gerecht, wonach Neubauten und große Um- und Erweiterungsbauten entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik barrierefrei gestaltet werden sollen. Ziel ist es, bauliche Anlagen auch für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernis und in der Regel ohne besondere Hilfe zugänglich und nutzbar zu machen. Darüber hinaus stellt die Barrierefreiheit eine gesellschaftliche Verpflichtung und Voraussetzung für die uneingeschränkte Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen (bspw. auch älterer Menschen oder Personen mit Kleinkindern) am ÖPNV dar. Das genehmigte Vorhaben bewirkt den barrierefreien Zugang der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße (U3).

Auch der Bau der weiteren zwei Treppenausgänge am östlichen Bahnsteigende / Mönckebergstraße ist gerechtfertigt. Die Erschließung des Bahnsteiges erfolgt derzeit ausschließlich über zwei Treppenanlagen am westlichen Bahnsteigende / Barkhof und wird quasi als „Nadelöhr“ den heutigen Sicherheitsstandards nicht mehr gerecht. Die weiteren Ausgänge sind damit zur sicheren Entfluchtung der U-Bahn-Haltestelle zwingend erforderlich.

Die mit Blick auf die Treppenausgänge erhobene Einwendung, diese noch einmal kritisch zu prüfen und ggf. durch einen kleineren Notausstieg zu ersetzen, ist unbegründet. Hintergrund der Einwendung ist die Positionierung der Treppenausgänge auf Straßenebene in unmittelbarer Achsbeziehung der Barkhofpassage und des Eingangs des Levantehauses und damit aus Sicht des Einwenders in der Frequenzzone der Barkhofpassage (E03). Dem Einwand ist indes aus Gründen des Brandschutzes nicht zu folgen. Die Vorhabenträgerin teilte unter Vorlage eines Brandschutztechnischen Gutachtens<sup>24</sup> mit, dass eine Entfluchtung der Station per Notausstieg oder einseitiger Führung nicht den mit Blick auf die Möglichkeit einer Selbstrettung zu erfüllenden Anforderungen der TRStrab Brandschutz<sup>25</sup> gerecht wird. Insoweit habe die brandschutztechnische Untersuchung gezeigt, dass zur Einhaltung der zeitlichen Parameter für eine erfolgreiche Selbstrettung die beiden Treppenzugänge am östlichen Bahnsteigende unumgänglich seien.

Dieser Beurteilung der Vorhabenträgerin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu folgen. Die Einhaltung brandschutztechnischer Erfordernisse steht mit an erster Stelle

---

<sup>23</sup> Hamburgisches Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen vom 21. März 2005, HmbGVBl. 2005, S. 75 (HmbGGbM), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Februar 2019, HmbGVBl. S. 55.

<sup>24</sup> Brandschutztechnisches Gutachten vom 21.02.2019, einschließlich Anlage 1 („Grundrissplan Haltestelle“ mit Darstellung der Standorte der Brandquellen), Anlage 2 (Kurzbeschreibung des verwendeten Programms zur Brandsimulation und der Eingangsdaten), Anlage 3 (Eingabedaten für die Brandquelle DT4-Wagen und DT5-Wagen), Anlage 4 (Isometrische Darstellung des Brandraumes), Anlage 5 (Darstellung der Simulationsergebnisse DT4) und Anlage 6 (Darstellung der Simulationsergebnisse DT5), TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG, Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg.

<sup>25</sup> Bund-Länderfachausschuss BOStrab (BLFA BOStrab), Technische Regeln für Straßenbahnen, Brandschutz in unterirdischen Betriebsanlagen (TRStrab Brandschutz), Ausgabe 24. Juni 2014.

und geht etwaigen durch die Umsetzung berührten städtebaulichen Belangen in der Wertigkeit vor.

## **2.4 Umwelt- und Naturschutz**

### **2.4.1 Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht**

Die planfestgestellte Baumaßnahme stellt in Teilen sachlich einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Der mit dem Eingriff einhergehende Wertverlust wird durch die Neupflanzung von 8 Bäumen vor Ort sowie eine Ersatzzahlung in Höhe von 30.000,- € zugunsten des Sondervermögens Natur und Landschaft der Behörde für Umwelt und Energie kompensiert.

Im Einzelnen ergibt sich folgende Bewertung des vorhabenbedingten Eingriffs:

#### **2.4.1.1 Rechtsgrundlagen**

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind gemäß § 13 BNatSchG vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Erheblichkeit ist dann anzunehmen, wenn die Beeinträchtigungen nach Art, Umfang und Schwere mehr als unbedeutend sind.<sup>26</sup>

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind hiernach vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Sind Beeinträchtigungen hingegen unvermeidbar, so ist der Verursacher verpflichtet, diese durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), vgl. § 15 Abs. 2 BNatSchG. Ausgleich oder Ersatz der Beeinträchtigung sind demnach erreicht, sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts

---

<sup>26</sup> Vgl. Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 78. EL Dezember 2015, § 14 BNatSchG, Rn. 16, m.w.N.

in dem betroffenen Naturraum in gleichartiger bzw. gleichwertiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet ist.

Sind die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vor, so darf ein Eingriff gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG nicht zugelassen oder durchgeführt werden. Im Falle anderweitiger Abwägung ist durch den Verursacher nach Maßgabe des § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten.

#### **2.4.1.2 Eingriffsermittlung und -bewertung**

Der mit dem Vorhaben einhergehende Eingriff wurde im vorgelegten und im Rahmen dieser Zulassungsentscheidung genehmigten Fachbeitrag Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung anhand des Ist-Zustandes und der Vorhabenmerkmale ermittelt und bewertet.<sup>27</sup> Die Bewertung erlaubt Rückschlüsse darüber, in welchem Umfang mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist. Dabei geht der Fachbeitrag davon aus, dass das Vorhaben die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere erheblich beeinträchtigt. Erhebliche Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, sowie Luft schließt der Fachbeitrag demgegenüber aus. Da die Baumreihen maßgeblich zu einem attraktiven Straßenbild und zur Aufenthaltsqualität der Mönckebergstraße beitragen, konstatiert der Fachbeitrag zudem bis zum Aufschluss der Nachpflanzungen an die angrenzenden Bestände und damit mittelfristig eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

#### **2.4.1.3 Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung**

Der festgestellte Fachbeitrag Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung sieht unterschiedliche Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz der an die Baustellenflächen angrenzenden Bäume sowie auch zur Sicherung der Qualität der von dem Vorhaben betroffenen Baumstandorte vor.<sup>28</sup> Diese sind zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss Gegenstand der Zulassungsentscheidung geworden.<sup>29</sup> Dennoch verbleiben unvermeidbare Beein-

---

<sup>27</sup> Die Einzelheiten zur Bewertung der Eingriffssituation ergeben sich aus Kapitel 5 des Fachbeitrags Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Anlage 3.5, S. 7 ff.

<sup>28</sup> Vgl. Kapitel 4 des Fachbeitrags Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Anlage 3.5, S. 7.

<sup>29</sup> Vgl. Ziffer 1.2 des Planfeststellungsbeschlusses.

trächtigungen von Natur und Landschaftsbild, die auch nicht mittels zumutbarer umweltschonender Alternativen am gleichen Ort bei Zugrundelegung des mit dem Eingriff verfolgten Zwecks vermieden werden können.

#### 2.4.1.4 Bilanzierung

Die trotz der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen wurden im vorliegenden Fachbeitrag bewertet und hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen und Tiere entsprechende naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen vor Ort vorgeschlagen.<sup>30</sup> Für das darüber hinaus mit Blick auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere verbleibende Kompensationsdefizit ist alternativ eine weitergehende Kompensation bzw. eine Ersatzgeldzahlung in Höhe von 30.000 € vorgesehen.<sup>31</sup> Die Kompensationsmaßnahmen vor Ort sowie die Ersatzgeldzahlung sind gemäß der Ziffern 1.2 und 1.4.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses Gegenstand der vorliegenden Entscheidung und damit zwingend durch die Vorhabenträgerin umzusetzen bzw. zu leisten. Im Einzelnen:

##### 2.4.1.4.1

Die Ausgleichsermittlung für den Verlust der acht Sumpfeichen (*Quercus palustris*) auf dem Flurstück Nr. 1837, Gemarkung Altstadt Nord, wurde auf Basis des für die Stadt Hamburg geltenden Bewertungssystems nach „SCHAPER + STEFFEN + RUNTSCH (2011)“ vorgenommen.<sup>32</sup> Methodik und Ergebnis der Bilanzierung sind nicht zu beanstanden. Anhand der Kriterien Baumtyp, Stammdurchmesser, Kronendurchmesser und Zustand erfolgte zunächst eine Klassierung der zu fällenden Bäume in Wertgruppen. Sodann wurde aufgrund der besonderen Bedeutung der Bäume für das Ortsbild (Teil einer markanten Allee) ein Zuschlag von jeweils 2 Punkten / Baum vorgenommen. Entsprechend der Klassierung bringt das Vorhaben einen Verlust von drei Bäumen mit dem Baumwert 13, zwei Bäumen mit dem Baumwert 11, zwei Bäumen mit dem Baumwert 10 und einem Baum mit dem Baumwert 6. Aus der Bilanzierung folgt ein Kompensationsbedarf von 28 Bäumen, was einer Ersatzzahlung in Höhe von 42.000 € entspricht.

Zur Kompensation ist vorgesehen, an sechs der acht bisherigen Baumstandorte (MO-02 bis MO-07) Neupflanzungen vorzunehmen. Die weiteren zwei bisherigen Baumstandorte (MO-01 und MO-08) werden aufgrund der herzustellenden Treppenanlagen der U-Bahn-Station um 1 m nach Osten verschoben, wodurch sich die Abstände zu den jeweils

---

<sup>30</sup> Vgl. Kapitel 5 des Fachbeitrags Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Anlage 3.5, S. 7 ff.

<sup>31</sup> Vgl. Kapitel 5 des Fachbeitrags Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Anlage 3.5, S. 7.

<sup>32</sup> SCHAPER + STEFFEN + RUNTSCH (2011): Baumbewertung und Ausgleichsbedarfsermittlung in Anlehnung an das Planfeststellungsverfahren Stadtbahn Hamburg 2010 (Stand: 17. August 2011).

nächsten Bäumen auf ca. 14,7 m verringern. Auch hier erfolgen Neupflanzungen. Für das darüber hinaus verbleibende Kompensationsdefizit ist eine Ersatzgeldzahlung in Höhe von 30.000 € (42.000 € abzügl. 12.000 € aufgrund der 8 Baumpflanzungen vor Ort) an das Sondervermögen Natur und Landschaft der Behörde für Umwelt und Energie zu leisten.

#### 2.4.1.4.2

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist mit Blick auf die vorgesehene Ersatzgeldzahlung für das verbleibende Wertdefizit sowie die Ersatzpflanzung der Bäume die Zulassung des Vorhabens nicht aufgrund der gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG vorzunehmenden Abwägung zu versagen. Demnach darf ein Eingriff 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. Das in die Abwägung einzustellende Kompensationsdefizit umfasst – nach Abzug der bereits mit planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen – 20 Einzelbäume. Es ist vorgesehen, auch mit Blick auf das Landschaftsbild, langfristig die heutige Allee auf der Mönckebergstraße wieder zu komplettieren, wobei hierbei eine gewisse Zeitspanne bis zur Erreichung des im Bestand vorhandenen ökologischen Wertes einzurechnen ist. Mit anderen Worten: Das weitergehende Kompensationsdefizit folgt aus dem Umstand, dass trotz der 1:1 vorgesehenen Neupflanzungen diese nicht unmittelbar den gleichen ökologischen Wert wie die im Bestand gewachsenen Bäume aufweisen. Dieses Defizit wird durch eine Ersatzzahlung kompensiert. Demgegenüber kommt dem mit dem Vorhaben verfolgten Zweck der Stärkung der barrierefreien Zugänglichkeit der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße und damit dem Schutzgut Mensch, ein höheres Gewicht zu. So stellt die Barrierefreiheit eine gesellschaftliche Verpflichtung und Voraussetzung für die uneingeschränkte Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen (bspw. auch älterer Menschen oder Personen mit Kleinkindern) am ÖPNV dar. Diese Teilhabemöglichkeit wird durch jedes einzelne Vorhaben des Mobilitätsprogramms der Stadt Hamburg und so auch durch das hier zugelassene Einzelvorhaben zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße nachhaltig verbessert.

Dass die plangenehmigte Ersatzgeldzahlung vor Durchführung des Eingriffs zu leisten ist, war schließlich nicht in einer Nebenbestimmung abzusichern, da sich ebendiese zeitliche Abfolge bereits aus § 15 Abs. 6 Satz 5 BNatSchG ergibt. Einen anderen Zeitpunkt für die Zahlung festzulegen wurde weder beantragt, noch mit dieser Zulassungsentcheidung plangenehmigt (vgl. § 15 Abs. 6 Satz 6 BNatSchG).

#### **2.4.1.5 Stellungnahme zum LBP**

Die mit Blick auf die Kompensation des Eingriffs erhobene Forderung, als Nebenbestimmung aufzunehmen, dass die Ersatzzahlung in Höhe von 30.000 € an die Behörde für Umwelt und Energie zu erfolgen hat (S12), wird mit Ziffer 1.4.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses erfüllt.

#### **2.4.2 Umweltverträglichkeit**

Das Vorhaben ist nicht mit erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG verbunden. Es wird Bezug genommen auf die Ausführungen unter Ziffer 2.1.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses (UVP-Vorprüfung).

Darüber hinaus wurden die in der Antragsunterlage enthaltenen, fachgutachterlichen Empfehlungen zum bauzeitlichen Schutz des Bodens<sup>33</sup> unter Ziffern 1.4.1.1.1 und 1.4.1.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses ergänzend mit festgesetzt.

#### **2.4.3 Sonstige Stellungnahmen zum Umwelt- und Naturschutz**

Darüber hinaus wurden zu den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes folgende Einwendungen erhoben:

(1)

Sollten die Baumfällungen doch innerhalb der Schonfrist (1. März bis 30. September, vgl. § 39 BNatSchG) durchgeführt werden, seien die betroffenen Bäume unmittelbar vor Durchführung der Maßnahme durch eine/n fachkundige/n Biologen/in auf Besatz durch Vögel etc. zu prüfen, um keinen Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG auszulösen. Sollte bei dieser Überprüfung Besatz festgestellt werden, sei das weitere Vorgehen mit der Behörde für Umwelt und Energie, N33, abzustimmen. (S12)

(2)

Die an die Baustelleneinrichtungsflächen grenzenden Bäume seien nach DIN 18920 zu schützen. (S12)

---

<sup>33</sup> Vgl. Bericht Orientierende Schadstoffuntersuchung, Anlage 3.2, S. 5.

(3)

Die bauzeitliche Grundwasserabsenkung ist aus Sicht der Behörde für Umwelt und Energie, Wasserbehörde, nach § 46 Abs. 1 Nr. 1 WHG erlaubnisfrei. (S12)

Auch wenn insoweit kein gesonderter Bescheid für die Entnahme des Grundwassers notwendig sei, werde die Beachtung folgender Hinweise gefordert:

- Der Behörde für Umwelt und Energie, Wasser, Abwasser und Geologie, als Wasserbehörde seien vorab Beginn und Ende der Wasserhaltungsarbeiten sowie die insgesamt tatsächlich geförderte Wassermenge (Wasserzähler) zeitnah mitzuteilen ( ).
- Mit der Grundwasserabsenkung dürfe erst begonnen werden, wenn die Entsorgung des geförderten Grundwassers sichergestellt sei, d.h. wenn für die geplante Einleitung in das öffentliche Siel die hierfür erforderliche Genehmigung der Behörde für Umwelt und Energie, Wasser, Abwasser und Geologie, Abteilung Abwasserwirtschaft ( ) vorliege.
- Sollten im Zuge der Baumaßnahme erhebliche Abweichungen von der beantragten geringfügigen Grundwassernutzung erforderlich werden, so sei die Wasserbehörde umgehend davon in Kenntnis zu setzen. Zusätzliche Anlagen zur Wasserhaltung dürften erst nach Zustimmung der Wasserbehörde erstellt und in Betrieb genommen werden. Eine Verlängerung der Betriebsdauer genehmigter Anlagen bedürfe ebenso vorab der Zustimmung der Wasserbehörde.

Auf dem Baugrundstück seien die jeweils geltenden Vorschriften zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen – insbesondere die §§ 48 Abs. 2, 62 und 63 WHG, §§ 28, 28a HWaG sowie die AwSV – einzuhalten.

(4)

Dem Einbau der Aufzugsanlage werde unterfolgenden Bedingungen zugestimmt (S12):

- Der Maschinenraum der Aufzugsanlage dürfe keinen Bodenablauf haben und müsse fugenlos mit einem ölbeständigen Anstrich versehen werden. An der Tür des Maschinenraumes müsse eine Schwelle bzw. Aufkantung errichtet werden, so dass im Falle einer Leckage kein Öl aus dem Raum austreten könne.
- Es sei ein hochgradig biologisch abbaubares Hydrauliköl zu verwenden, das keine wassergefährdenden Eigenschaften habe (z.B. Rivolta S:B:H: 11/23).

(5)

Aus Sicht der Behörde für Umwelt und Energie, Wasserbehörde, ist nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen keine wasserrechtliche Erlaubnis zur dauerhaften Grundwasserabsenkung erforderlich. Dem Erstellen der Drainage auf Grundlage der eingereichten

Planunterlagen und dem Abführen des Drainagewassers in das Siel stehe nichts entgegen. (S12)

Es werde die Beachtung folgender Hinweise gefordert:

- Der seitliche Zustrom aus der Bettung des Fußgängerbereichs sei so gering wie möglich zu halten. Der Baugrubenrand sei mit wasserundurchlässigem Material (z.B. dem lokal anstehenden Geschiebemergel) gegenüber lateralem Zufluss zu sichern.
- Die Genehmigung zum Anschluss der Drainage an das öffentliche Siel sei im Rahmen der Einleitgenehmigung mit dem Amt BUE-I1 Betrieblicher Umweltschutz (Heike Baals, I1607, Tel.: 040 428 40 2309) und der HSE abzustimmen.

(6)

Gemäß der vorliegenden Unterlagen liege für das Grundstück keine Begrenzung der Einleitungsmenge von Niederschlagswasser in das öffentliche Siel vor. Sollte sich im weiteren Verlauf des Verfahrens ein solcher Sachverhalt ergeben, sei die Dienststelle Behörde für Umwelt und Energie, W21, erneut zu beteiligen. (S12)

Zu (1)

Da von der Vorhabenträgerin für die Baumfällarbeiten keine Befreiung von den Fällzeitbeschränkungen des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG beantragt wurde (vgl. § 67 Abs. 1 BNatSchG), konnte darauf verzichtet werden, die Forderung als Nebenbestimmung festzusetzen. Um artenschutzrechtlich Konflikte im Falle einer Nichtbeachtung der Fällzeitbeschränkungen auszuschließen, wurde jedoch ein ergänzender Hinweis zu geltenden Rechtslage unter Ziffer 1.7.2.1 der Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Zu (2)

Die Forderung ist als Vermeidungsmaßnahme bereits im Fachbeitrag Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung<sup>34</sup> enthalten und damit gemäß Ziffer 1.2 des Planfeststellungsbeschlusses Gegenstand der Zulassungsentscheidung. Eine weitere verbindliche Absicherung ist folglich entbehrlich.

Zu (3)

Soweit die Forderungen mit Blick auf die Einleitung von Baugrubenwasser in das öffentliche Siel einen Bauvorbehalt enthielten, so hat sich dieser Aspekt mit der vorliegenden

---

<sup>34</sup> Vgl. Unterlage 3.5, Kap. 4, S. 7.

Zulassungsentscheidung erledigt. Die Einleiterlaubnis wird von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst und liegt insoweit im Zeitpunkt der Beschlussfassung bereits vor (vgl. Ziffer 2.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses).<sup>35</sup>

Darüber hinaus wurde die Einhaltung der Forderungen und Hinweise seitens der Vorhabenträgerin zugesagt. Überdies erfolgte eine zusätzliche Absicherung unter den Ziffern 1.4.1.1.3, 1.4.1.1.4 und 1.7.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses.

Zu (4)

Die Forderungen werden nach Zusage der Vorhabenträgerin eingehalten und wurden insoweit nur zur Klarstellung ergänzend unter den Ziffern 1.4.1.2.1 und 1.4.1.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses als Nebenbestimmungen festgesetzt.

Zu (5)

Den anlagebezogenen Forderungen wird nach Zusage der Vorhabenträgerin entsprochen, weshalb die ergänzende Festsetzung unter Ziffer 1.4.1.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses rein deklaratorisch erfolgte.

Das darüber hinaus genannte Abstimmungserfordernis hat sich überdies erledigt. Die HSE teilte unter dem 24. Juni 2019 gegenüber der Planfeststellungsbehörde per E-Mail mit, dass die beantragte Genehmigung der Sielanschlüsse bereits erteilt worden sei. Der E-Mail war der von der HSE gegenüber der Vorhabenträgerin erteilte Genehmigungsbescheid vom 3. April 2019 (Gz.: ) als Anlage beigelegt. Zur Wahrung der auch eingewandten Belange der Behörde für Umwelt und Energie wurde die Vorhabenträgerin im Rahmen des Bescheides überdies dazu aufgefordert, für die neu hergestellte Grundstücksentwässerungsanlage einen Dichtheitsnachweis durch einen Fachbetrieb erstellen zu lassen und diesen an die Behörde für Umwelt und Energie zu übersenden.<sup>36</sup>

Zu (6)

Im Zuge des Verfahrens haben sich bezüglich des Einwandes keine Änderungen ergeben, sodass von einer erneuten Beteiligung abgesehen werden konnte.

---

<sup>35</sup> Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass anders als in der Stellungnahme angenommen nicht die Behörde für Umwelt und Energie, sondern vielmehr die HSE für die Einleiterlaubnis zuständig ist (E-Mail der BUE, Abteilung Immissionsschutz und Abfallwirtschaft vom 19.03.2019). Die HSE wiederum ergänzte nach erfolgten Hinweis auf die entsprechende Zuständigkeit unter dem 27.03.2019 ihre Stellungnahme dahingehend, dass gegen die geplante Einleitung keine Bedenken bestünden.

<sup>36</sup> Vgl. Genehmigungsbescheid der HSE vom 03.04.2019, Gz.: 613891, S. 2.

#### 2.4.4 Abwägung der Umweltbelange

Bei der Abwägung, die für diese Entscheidung zwischen den betroffenen Umweltbelangen und den Vorhabeninteressen vorzunehmen ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis für eine Bevorzugung der Vorhabenbelange entschieden. Die überschaubare Beeinträchtigung der Umweltbelange vermag das Planinteresse nicht zu überwiegen (vgl. auch § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG).

Aufgrund der bauzeitlichen sowie auch anlagebezogen vorgesehenen Schutzmaßnahmen können Beeinträchtigungen der Umwelt in Teilen bereits vermieden werden. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen, die zu einem Eingriff im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG führen, werden darüber hinaus soweit möglich entsprechend der Bestandssituation durch Neupflanzungen vor Ort wieder ausgeglichen. Das durch die Ersatzgeldzahlung zu kompensierende Wertdefizit folgt schließlich einzig aus dem Umstand, dass im Zeitpunkt der Neupflanzungen der ökologische Wert der Bäume noch nicht an den der Bestandspflanzungen heranreicht.

Darüber hinaus sind bei übergeordneter Betrachtung insgesamt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen mit dem Vorhaben verbunden. Weit überwiegend sind die Beeinträchtigungen, wie z.B. Baulärm oder Verkehrseinschränkungen, lediglich temporär zu beklagen. Demgegenüber wird zugunsten des Schutzgutes Mensch durch den barrierefreien Ausbau der Station einerseits die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen am ÖPNV nachhaltig gestärkt und durch die Errichtung der Treppenaufgänge andererseits die U-Bahn-Haltestelle entsprechend der geltenden technischen Standards mit Blick auf die Entfluchtungsmöglichkeiten im Katastrophenfall sicherer gemacht.

#### 2.5 Fachplanerische Abwägung

Das planfestgestellte Vorhaben stellt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein ausgewogenes Ergebnis der Abwägung zwischen den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den für das Vorhaben sprechenden Belangen einerseits und den entgegenstehenden, vom Vorhaben berührten sonstigen Belangen andererseits dar.

Entsprechend dem Wesen einer rechtsstaatlichen Planung sind nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG die von einer Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen, sog. Abwägungsgebot.<sup>37</sup> Im Einzelnen muss demnach eine Abwägung überhaupt stattfinden, in die Abwägung an Belangen eingestellt werden, was nach Lage der Dinge eingestellt werden muss und es darf weder die Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Aus-

---

<sup>37</sup> Grundlegend BVerwGE 48, 56 (63) = NJW 1975, 1373.

gleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen werden, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht.<sup>38</sup> Die vorliegende Feststellung des Plans entspricht diesen Maßstäben:

## **2.5.1 Planungsvarianten und -alternativen**

Der hier planfestgestellten Planungsvariante G war zur Wahrung des Grundsatzes des verhältnismäßigen Ausgleichs der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen nach einer Abwägung mit den weiteren Planungsvarianten der Vorzug zu geben.

### **2.5.1.1 Darstellung der Variantenuntersuchung**

Für den barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße sind im Vorfeld der Antragstellung mehrere Planungsvarianten untersucht worden. Die Bewertung der unterschiedlichen Varianten erfolgte seitens der Vorhabenträgerin anhand folgender Kriterien:

Kriterien auf Bahnsteigebene:

- Eingriff in das Bestandsbauwerk von 1912/1927
- Einschränkungen durch bauliche Gegebenheiten
- Funktionalität aus Sicht der Technik / des U-Bahn-Betriebs
- Funktionalität aus Sicht des Fahrgastes
- Vermeidung von Angsträumen
- Soziale Kontrolle für den Fahrgast
- Anordnung eines zweiten Rettungsweges

Kriterien auf Straßenebene:

- Städtebauliche Eingliederung in das Umfeld
- Funktionale Eingliederung in den Außenraum
- Funktionalität
- Vermeidung von Baumverlusten
- Einschränkungen durch bauliche Gegebenheiten
- Einschränkungen durch vorhandene Leitungen im Gehwegbereich

---

<sup>38</sup> Grundlegend BVerwGE 48, 56 (63) = NJW 1975, 1373.

Darüber hinaus wurde im Zuge von Abstimmungsgesprächen zwischen Vorhabenträgerin und den in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden als Planungsgrundsätze festgelegt, dass

- die Anordnung der Aufzüge innerhalb des Multifunktionsstreifens erfolgen solle,
- keine dauerhaften Baumverluste durch oberirdische oder unterirdische Baukörper ausgelöst werden sollten; im Falle temporärer Baumverluste sollte eine Neupflanzung an derselben Stelle erfolgen, und dass
- im Hinblick auf ein einheitliches und angemessenes Stadtbild die Aufzugskörper und Treppenanlagen symmetrisch, also sich gegenüberliegend, auf beiden Seiten der Mönckebergstraße angeordnet werden sollten.

Im Einzelnen wurden folgende Varianten für einen barrierefreien Ausbau untersucht:

#### Variante A

Anordnung der Aufzüge als separate Baukörper neben den vorhandenen Treppenzugängen am Barkhof: Die Aufzüge befinden sich unter einer gemeinsamen Überdachung mit den MÖ-Grills. Die Aufzüge sind über unterirdische Taschen mit den vorhandenen Schalterhallen A bzw. B verbunden.

Darüber hinaus ist ein Treppenaufgang am östlichen Bahnsteigende des südlichen Bahnsteigens im Bereich der Levantehauspassage im Parkstreifen vorgesehen.

#### Variante B

Anordnung der Aufzüge im Multifunktionsstreifen der Mönckebergstraße auf Höhe von „ZARA“ bzw. „Yargici“ / „Roncalli Grand Café“. Die Aufzüge sind seitlich am Tunnelbauwerk über Nischen mit den jeweiligen Bahnsteigen verbunden.

Es sind zwei Treppenaufgänge am östlichen Bahnsteigende im Bereich der Levantehaus bzw. Barkhof Passage im Parkstreifen vorgesehen. Die Anordnung erscheint auf Straßenebene nicht symmetrisch, sondern leicht versetzt.

#### Variante C

Anordnung der Aufzüge im Multifunktionsstreifen der Mönckebergstraße auf Höhe von „Accessorize“ / „ZARA“ bzw. „Marc O'Polo“. Die Aufzüge sind seitlich am Tunnelbauwerk über Nischen mit den jeweiligen Bahnsteigen verbunden.

Es ist ein Treppenaufgang am östlichen Bahnsteigende des südlichen Bahnsteigens im Bereich der Levantehauspassage im Parkstreifen vorgesehen.

#### Variante D

Anordnung der Aufzüge im Bereich des Multifunktionsstreifens / Fußgängerweges der Mönckebergstraße auf Höhe eines Blumenladens / „Franco Francesco“ bzw. vor einer

Blindfläche („C&A“). Die Aufzugsanlagen sind etwa in der Mitte des Bahnsteiges angeordnet.

Die zwei Treppenaufgänge sind wenige Meter weiter im Bereich des Multifunktionsstreifens / Fußgängerweges der Mönckebergstraße auf Höhe von „Accessorize“ bzw. „Postbank Finanzcenter“ / „Marc O'Polo“ angeordnet.

#### Variante E

Anordnung der Aufzüge im Multifunktionsstreifen der Mönckebergstraße auf Höhe von „Accessorize“ / „ZARA“ bzw. „Marc O'Polo“. Die Aufzüge sind seitlich am Tunnelbauwerk über Nischen mit den jeweiligen Bahnsteigen verbunden.

Es sind zwei Treppenaufgänge am östlichen Bahnsteigende im Bereich der Levantehaus bzw. Barkhof Passage im Parkstreifen vorgesehen. Die Anordnung erscheint auf Straßenebene nicht symmetrisch, sondern leicht versetzt.

#### Variante F

Die Aufzüge und Treppenanlagen werden als Einheit ausgebildet und im Bereich der Levantehaus bzw. Barkhof Passage im Parkstreifen bzw. im Multifunktionsstreifen angeordnet.

Die zwei Treppenaufgänge werden am östlichen Bahnsteigende im Bereich der Levantehaus- bzw. Barkhof Passage im Parkstreifen angeordnet, wobei gegenüber den Varianten A – E eine Verschiebung in östlicher Richtung erfolgt, sodass der Eingang zur Levantehaus Passage freigehalten wird. Die Anordnung erscheint auf Straßenebene symmetrisch.

#### Variante G

Anordnung der Aufzüge im Multifunktionsstreifen der Mönckebergstraße auf Höhe von „ZARA“ bzw. „Yargici“ / „Roncalli Grand Café“. Die Aufzüge sind seitlich am Tunnelbauwerk über Nischen mit den jeweiligen Bahnsteigen verbunden.

Die zwei Treppenaufgänge werden am östlichen Bahnsteigende im Bereich der Levantehaus- bzw. Barkhof Passage im Parkstreifen angeordnet, wobei gegenüber den Varianten A – E eine Verschiebung in östlicher Richtung erfolgt, sodass der Eingang zur Levantehaus Passage freigehalten wird. Die Anordnung erscheint auf Straßenebene symmetrisch.

### 2.5.1.2 Abwägung der Planungsvarianten

Die hier zugelassene Planungsvariante G führt nach Abwägung der geprüften Varianten zu einem verhältnismäßigen Ausgleich zwischen den technischen Anforderungen und den von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belangen. Im Einzelnen:

#### 2.5.1.2.1 Abwägungsbelange der Variantenprüfung

Neben den sich aufgrund von gesetzlich / technisch definierten Vorgaben (Sicherheitsanforderungen u.a.) oder aufgrund von baulichen Gegebenheiten ergebenden Zwängen waren im Wesentlichen die nachfolgenden Belange in die Abwägungsentscheidung einzustellen:

- Belange der Barrierefreiheit (einschließlich Funktionalität aus Sicht des Fahrgastes, Vermeidung von Angsträumen, Soziale Kontrolle),
- betriebliche Belange der Vorhabenträgerin (einschließlich baulichem und betrieblichem Aufwand sowie Bau- und Betriebskosten),
- wirtschaftliche Belange Gewerbetreibender im Nahbereich der Baumaßnahme (insbesondere Unterhaltung von Außengastronomie auf der Mönckebergstraße sowie Vorteile des Anliegergebrauchs),
- Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum,
- Belange des Umwelt- und Naturschutzes,
- Belange des Städtebaus und Denkmalschutzes, sowie
- bauzeitliche Belastungen infolge der Ausführung des Vorhabens.

Nicht jedem der vorstehend genannten Belange war indes für die zu treffende Abwägungsentscheidung auch dasselbe Gewicht beizumessen. So kommt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allein schon aufgrund der Zweckbestimmung des Vorhabens den Belangen der Barrierefreiheit ein großes Gewicht zu.<sup>39</sup> Ebenso sind die betrieblichen Belange der Vorhabenträgerin mit hohem Gewicht in die Abwägungsentscheidung einzustellen, da nur ein reibungslos funktionierender ÖPNV geeignet ist, die fachplanerischen und verkehrspolitischen Ziele des PBefG zu erreichen.

Die im Übrigen einzustellenden Belange waren zwar gleichwohl in die Abwägungsentscheidung einzustellen; ihnen ist jedoch im hier entschiedenen Einzelfall im Vergleich zu den vorstehend genannten Belangen ein geringeres Gewicht beizumessen:

Dies gilt einerseits mit Blick auf die wirtschaftliche Nutzung öffentlicher Verkehrsflächen für Außengastronomie, die lediglich auf wiederholt erteilten Sondernutzungserlaubnissen beruht und die durch die Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens in einem

---

<sup>39</sup> Vgl. in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziff. 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses.

Teilbereich vor dem Levantehaus auch dauerhaft entfällt.<sup>40</sup> Weder der Verlust der Sondernutzungserlaubnisse noch die bauzeitlich voraussichtlich ausbleibende Neuerteilung von Sondernutzungserlaubnissen stellt einen Eingriff in den durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar.<sup>41</sup> Die Gewerbeausübung und damit auch die Errichtung und der Betrieb von Außengastronomieflächen im Bereich von öffentlichen Wegeflächen ist gemäß § 16 Abs. 2 Satz 1 HWG kein Gemeingebrauch, sondern genehmigungsbedürftige Sondernutzung. Gemäß § 19 Abs. 1 Satz 2 HWG besteht kein grundsätzlicher Anspruch auf die Erteilung oder auf eine erneute Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis; diese steht vielmehr unter Berücksichtigung der in § 19 Abs. 1 Satz 4 HWG genannten Voraussetzungen im Ermessen der Wegeaufsichtsbehörde. Da die Erlaubnis gemäß § 19 Abs. 2 HWG zudem nur befristet erteilt werden darf, muss der Gewerbetreibende grundsätzlich davon ausgehen, dass die Bewirtschaftung von öffentlichen Wegeflächen einzig die Ausnutzung einer Erwerbchance auf eigenes Risiko darstellt, auf deren Fortbestand er indes nicht vertrauen kann. Mangels geschützter Rechtsposition kommt diesem Aspekt folglich ein nur vergleichsweise geringeres Gewicht zu.

Gleiches trifft hinsichtlich potentieller Beeinträchtigungen des Anliegergebrauchs zu. Insbesondere auch die Aufzugsanlagen werden ausschließlich im öffentlichen Verkehrsraum errichtet, wobei der Abstand zu den dahinterliegenden Ladengeschäften und Passagen aufgrund der einzuhaltenden Regelmaße für Gehwegbreiten mindestens 5 m beträgt.<sup>42</sup> Gegenüber dem Bestand kommt es insoweit zu keinen nennenswerten Einschränkungen von Zugängen, die sich auf den Anliegergebrauch auswirken könnten. Die zu berücksichtigenden Belange betreffen eher eine „intensivierte Kontaktaufnahme“ durch Verweilen vor Geschäften bzw. die Sichtbarkeit von Schaufensterflächen von der jeweils gegenüberüberliegenden Straßenseite und lassen sich insoweit besser unter dem Begriff der Anliegerinteressen zusammenfassen.<sup>43</sup> Da indes tatsächliche Gegebenheiten sowie auch der Verlust der Lagegunst, auch wenn diese für ein Unternehmen von erheblicher Bedeutung sein können, ebenso wie bloße Umsatz- und Gewinnchancen nicht vom Schutzbereich des Art. 14 Abs. 1 GG umfasst werden,<sup>44</sup> kommt eben diesen Anliegerinteressen gleichfalls eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung zu.

Auch potentielle Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum (Straßenebene) aufgrund von wartenden Fahrgästen, die den Aufzug als Zugang zur U-Bahn-Haltestelle

---

<sup>40</sup> So in Zusammenhang mit der Planfeststellung für den Neubau einer 2. S-Bahn-Stammstrecke München bereits Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, 22 A. 15.40031 = juris, 3. Leitsatz / Rn. 149 ff., m.w.N.

<sup>41</sup> Zur Entschädigungsfähigkeit von in diesem Zusammenhang zu erwartenden Umsatzeinbußen vgl. auch Ziffern 2.5.2.5.1.1 und 2.5.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses.

<sup>42</sup> Zu den Regelmaßen vgl. auch Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt), Stand: 2006.

<sup>43</sup> Vgl. hierzu auch Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, 22 A. 15.40031 = juris, Rn. 153, m.w.N.

<sup>44</sup> Vgl. z.B. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, 22 A. 15.40031 = juris, Rn. 153, m.w.N.

nutzen möchten, sind mit einem nur geringen Gewicht in die Abwägung einzustellen. So sind die beantragten Aufzugsstandorte einschließlich der (im Übrigen über Regelmäßigkeit bemessenen) Aufstellflächen im Möblierungsstreifen positioniert, der gerade der Aufstellung von Schildern, Lifßsäulen, Fahrgastunterstränden etc. zu dienen bestimmt ist. Der Gehweg bleibt gegenüber dem Bestand unverändert.

Ferner sind mit dem Vorhaben einhergehende, denkbare Auswirkungen auf den Umwelt- und Naturschutz hier von nur nachgeordneter Bedeutung, da – wie bereits ausgeführt<sup>45</sup> – lediglich temporär Baumfällungen zu besorgen sind. Der infolge des Eingriffs erforderliche Ersatz wird vor Ort vorgenommen, weshalb auch das Landschaftsbild mittelfristig wieder dem des Bestandes entsprechen wird.

Gleichfalls nehmen die Belange von Städtebau und Denkmalschutz an der Abwägungsentscheidung teil, indes bleiben auch sie als gestalterische Belange in ihrer Gewichtigkeit hinter den Belangen der Barrierefreiheit zurück, da das Vorhaben keinen städtebaulichen gesetzlichen Vorgaben oder geltenden Bebauungsplänen entgegensteht. Insbesondere führt die zugelassene Maßnahme nicht zu einem Eingriff in die denkmalgeschützte Bebauung im Umfeld des Planungsgebietes.

Und schließlich ist auch dem Belang der bauzeitlichen Belastungen infolge der Ausführung des Vorhabens im Verhältnis ein geringeres Gewicht beizumessen. Der Bau barrierefreier Zugänge zur U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße dient der nachhaltigen Erschließung der Station für mobilitätseingeschränkte Personen. Insoweit gehen grundsätzlich die dauerhaft zu erreichenden Vorteile den nur zeitweise zu beklagenden Beeinträchtigungen aufgrund der Baudurchführung im Range vor. Dieser Grundsatz wäre nur dann erschüttert, wenn die bauzeitlichen Beeinträchtigungen gerade auch im Vergleich zu gleich geeigneten, anderen Varianten, das Maß der Verhältnismäßigkeit überschreiten. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Dies vorangestellt, ergibt sich folgende Abwägung der in der Antragsunterlage dargestellten Planungsvarianten:

#### **2.5.1.2.2 Treppenaufgänge**

Insoweit, als dass durch die Treppenaufgänge ein vollwertiger, hoch funktionaler, zweiter Zugang zur Entfluchtung des Bahnsteigs der U-Bahn-Haltestelle nach heutigen Sicherheitsstandards geschaffen werden soll, konnten die Standorte der Variante D zulässigerweise bei der Variantenwahl ausgeschlossen werden. Diese Variante sah auf Bahnsteigebene eine Anordnung etwa in der Mitte des jeweiligen Bahnsteiges vor, wobei die Treppenaufgänge auf Straßenebene über den Multifunktionsstreifen hinaus in Teilen

---

<sup>45</sup> Vgl. Ziffer 2.4 des Planfeststellungsbeschlusses.

auch unmittelbar in den Fußgängerweg hereingeragt hätten. Durch die mittige Anordnung wäre auf Bahnsteigebene am jeweils östlichen Bahnsteigende eine Sackgasse entstanden, für die mit Blick auf die zu gewährleistende Entfluchtungsmöglichkeit zusätzliche Notausstiege erforderlich geworden und so diese Variante weniger funktional gewesen wäre. Auch aus Umweltsicht war die Variante D nicht weiter zu verfolgen, da sie zu dauerhaften Baumverlusten geführt hätte. So wäre an den bisherigen Baumstandorten aufgrund der zu geringen Überdeckung über den schrägen Decken am Treppenaufgang jedenfalls auf der Südseite der Mönckebergstraße keine Neupflanzung umsetzbar gewesen. Überdies hätten die Aufgänge auf Straßenebene die Gehwegbreite des Fußgängerweges der Mönckebergstraße auf ca. 4,60 m reduziert, wodurch das Regelmaß für Gehwegbreiten von Hauptgeschäftsstraßen von 5,00 m<sup>46</sup> unterschritten worden wäre. Auch insoweit war daher eine der verbleibenden Varianten vorzugswürdig, bei der auf Straßenebene die Treppenaufgänge im Bereich des derzeitigen Parkstreifens angeordnet werden können.

Unter diesen verbleibenden Varianten waren gleichfalls unter Berücksichtigung des Kriteriums der Funktionalität die Varianten A und C auszuschließen. Diese sahen lediglich einen Treppenaufgang für den südlichen Bahnsteig vor und stellten insoweit eine Minimallösung dar. In der Konsequenz wären diese Varianten um Notausstiege zu ergänzen und damit gegenüber der zugelassenen Variante deutlich nachteiliger gewesen. Überdies wäre aus Fahrgastsicht bei nur einem Treppenaufgang die Funktionalität des zweiten U-Bahn-Zugangs fraglich. Da die Gleise der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße mittig zwischen den Bahnsteigen angeordnet sind, könnte über den Zugang an der Mönckebergstraße immer nur der Bahnsteig für den U-Bahn-Verkehr in Richtung Hauptbahnhof erreicht werden. Folglich würden die Varianten A und C nur bedingt zu einer Verbesserung der Zugänglichkeit der Station beitragen. Zudem wäre aufgrund des dann erforderlichen Notausstiegs eine Flächeninanspruchnahme auf Straßenebene erforderlich gewesen, ohne dass dieser – abgesehen vom Brandfall - eine Funktion zugekommen wäre.

Unter Hinzunahme von städtebaulichen und gestalterischen Kriterien war schließlich der beantragten Variante G der Vorzug einzuräumen.<sup>47</sup> So sind die Aufgänge gegenüber den Varianten B und E weiter östlich angeordnet, wodurch aus Sicht des Städtebaus die Sichtbeziehungen zwischen den Zugängen zum Levantehaus und der Barkhofpassage bestmöglich erhalten bleiben können. Darüber hinaus wird die beantragte Variante durch

---

<sup>46</sup> Vgl. hierzu Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt), Stand: 2006.

<sup>47</sup> Die Variante F wird an dieser Stelle nicht weiter vertieft, da sie sich hinsichtlich der Standorte für die Treppenaufgänge von der beantragten Variante G nicht unterscheidet. Die insoweit hinsichtlich der Standorte der Aufzüge gegenüber der beantragten Variante G bestehenden Unterschiede werden im Folgenden unter Ziffer 2.5.1.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses bei der Standortwahl der Aufzugsanlagen mit abgearbeitet.

die symmetrische Anordnung der Treppenaufgänge auch den Anforderungen an ein einheitliches und angemessenes Stadtbild gerecht.

Soweit schließlich infolge der Treppenaufgänge (in Teilen) Flächen beansprucht werden, die bislang auf der Grundlage von Sondernutzungserlaubnissen für die Bewirtschaftung von Außengastronomie genutzt wurden, vermögen auch die mit einem Wegfall der Flächen einhergehenden, wirtschaftlichen Auswirkungen der betroffenen Gewerbetreibenden die vorstehende Entscheidung nicht zu erschüttern. Wie bereits ausgeführt, eröffnet auch die wiederholte Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen keine geschützte Rechtsposition, weshalb den aufgrund des Wegfalls von Außengastronomie mittelbar ausgelösten wirtschaftlichen Beeinträchtigungen gegenüber den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen nur ein geringeres Gewicht beizumessen ist. Insoweit wurde seitens der Betroffenen einzig eine bisher bestehende Erwerbschance ausgenutzt, auf deren fortwährenden Bestand jedoch nicht vertraut werden konnte. Demgegenüber ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Ziel einer den heutigen Sicherheitsstandards entsprechenden Entfluchtungsmöglichkeit der Vorrang einzuräumen. Neben den weiteren Vorzügen, die sich aus Fahrgastsicht mit einem zweiten Zugang der U-Bahn-Haltestelle bieten werden, wird der zugelassene Standort gerade auch aufgrund der Positionierung der Aufgänge am Bahnsteigende den Anforderungen am besten gerecht, da mit Blick auf die Bahnsteigebene nur durch diese Positionierung der Entstehung einer Sackgasse vorgebeugt werden kann.

#### **2.5.1.2.3 Aufzugsstandorte**

Die Aufzugsstandorte der Variante A konnten mit Blick auf die Kriterien Funktionalität aus Sicht des Fahrgastes, Vermeidung von Angsträumen sowie soziale Kontrolle für den Fahrgast zulässigerweise in einem frühen Planungsstadium ausgeschlossen werden. Diesen, unter dem Kriterium „Barrierefreiheit“ zusammenzufassenden Aspekten ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in der Abwägung ein höheres Gewicht beizumessen, da die Aufzugsanlagen gerade zu dem Ziel hergestellt werden, insbesondere mobilitätseingeschränkter Menschen die U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße zugänglich zu machen. Insofern wäre die Anordnung der Aufzüge im Bereich des bestehenden Zugangs der U-Bahn-Haltestelle am Barkhof zwar hinsichtlich der herzustellenden barrierefreien Zugänglichkeit auf Straßenebene nicht zu beanstanden gewesen.<sup>48</sup> Dennoch hätten sich die Aufzüge auf Bahnsteigebene in einem für die Fahrgäste nicht einsehbar, isolierten Raum befunden, sodass mangels sozialer Kontrolle die Aufzugsvorräume zu Angsträumen ausgebildet worden wären. Gleichfalls war unter Berücksichtigung dieser Kriterien unter den weiteren Varianten B bis G auch die Variante F auszuschließen.

---

<sup>48</sup> Die Feststellung bezieht sich einzig auf den Aspekt der barrierefreien Zugänglichkeit. Ob die Variante A überdies auch unter Berücksichtigung städtebaulicher Belange verträglich ist, bleibt bei dieser Überlegung außer Betracht, da insoweit dem Aspekt der barrierefreien Zugänglichkeit ein höheres Gewicht eingeräumt wird, als den Belangen des Städtebaus.

Wenn auch nicht in vergleichbarem Maße wie bei Variante A, so wäre jedoch auch bei dieser Variante in unmittelbarer Nähe zu den neu herzustellenden Treppenaufgängen an der Mönckebergstraße auf Bahnsteigebene eine schlecht einsehbare Nische entstanden, die gleichfalls der sozialen Kontrolle entzogen gewesen wäre. Unter den verbleibenden Varianten B bis E und G war das Kriterium hingegen nicht einschlägig. Alle verbleibenden Varianten sind jeweils mittig zwischen den bestehenden und den neu herzustellenden Treppenaufgängen positioniert, weshalb bei allen Varianten die soziale Kontrolle gegeben ist und Angst Räume vermieden werden.

Mit Blick auf rechtliche Anforderungen an den Straßenbau sowie auch die städtebauliche Eingliederung der Aufzugskörper in das Straßenbild der Mönckebergstraße war ferner die Variante D abzulehnen. Wie vorstehend bereits im Zusammenhang mit den Treppenaufgängen ausgeführt, würden auch die Aufzugskörper in den Fußweg der Mönckebergstraße hineinragen und damit die nach RASt vorgegebene Gehwegbreite von 5,00 m reduzieren. Zudem wird die Variante insoweit auch nicht den städtebaulichen Planungsgrundsätzen gerecht, als dass keine symmetrische Anordnung der Aufzüge möglich ist.

Schließlich war unter den verbleibenden Varianten C/E bzw. B/G der beantragten Variante G der Vorzug zu geben.<sup>49</sup> Diese ist sowohl unter dem Aspekt der Orientierung für den Fahrgast als auch aus Gründen des baulichen Aufwandes gegenüber den verbleibenden Varianten vorzugswürdig. So liegen – anders als die Aufzugsstandorte der Varianten C/E – die Aufzüge der Variante G in einem geringeren Abstand zu den neuen Treppenaufgängen, weshalb Treppenaufgänge und Aufzüge zusammen besser als vollwertige Zugangsmöglichkeit zur U-Bahn-Haltestelle wahrzunehmen sind. Unter diesem Aspekt waren auch die wirtschaftlichen Belange zugunsten der zugelassenen Variante zurückzustellen, die mit dem Wegfall von Außengastronomieflächen in Zusammenhang stehen. Denn einerseits kommt diesen mangels einer geschützten Rechtsposition lediglich ein geringeres Gewicht als den Belangen des barrierefreien Ausbaus zu. Und andererseits dient die Positionierung der Aufzüge in Nähe der Treppenanlage der besseren Auffindbarkeit der Aufzugsanlagen, da sie aus Fahrgastsicht in der Nähe von Treppenaufgängen zu erwarten sind und als zusammengefasste Funktionseinheit besser wahrgenommen werden. Mit Blick auf die bauliche Umsetzung wird im Übrigen zur Ausführung der Variante G eine vergleichsweise kleinere Baustelleneinrichtungsfläche benötigt; zudem sind lediglich zwei anstelle von ansonsten vier Baugruben zur Durchführung erforderlich.

---

<sup>49</sup> Die Variante B wird im Folgenden nicht mehr genannt, da sie sich einerseits in der Standortwahl der Aufzüge nicht von der Variante G unterscheidet und andererseits bereits mit Blick auf die Standortwahl der Treppenaufgänge auszuschließen war. Es wird diesbezüglich Bezug genommen auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2.5.1.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses.

### 2.5.1.3 Einwendungen zur Variantenuntersuchung

Zur Variantenuntersuchung wurden die folgenden Einwendungen erhoben:

(1)

Die Bezeichnung der Variante G als sog. „finale Lösung“ ziehe die Ergebnisoffenheit des Verfahrens in Frage. (E03-E05)

(2)

Es sei insgesamt keine Abwägung der einzelnen von der Vorhabenträgerin dargestellten Varianten zu den Belangen der betroffenen Betriebe in der Mönckebergstraße vorgenommen worden. (E13)

(3)

Bei einer ähnlichen Konfliktlage beim barrierefreien Ausbau der Haltestelle Klosterstern mit Ladengeschäften am Eppendorfer Baum sei gleichfalls ein Standort mit Platzcharakter einem Standort vor Läden vorgezogen worden und so auf die Ladengeschäfte und benachbarte Wohnungen zu Recht Rücksicht genommen worden. Dies gelte hier umso mehr, als dass die Besucherfrequenzen und damit verbundene Verkehrsdichte mit Zustrom in die Kaufhäuser an der Mönckebergstraße deutlich höher lägen als am Eppendorfer Baum. (E03-E05)

(4)

Die Aufzugsstandorte an den MÖ-Grills (*Anm.: Variante A*) böten ein weiträumigeres Umfeld insbesondere für bestimmte Benutzergruppen der Fahrstühle, z.B. Fahrradfahrer, Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen, weil die Rangierflächen an diesen Standorten deutlich großzügiger seien als an den vorgesehenen Standorten auf den Multifunktionsstreifen der Mönckebergstraße. (E01)

(5)

Nach den DIN 18024-1: 1998-01: Barrierefreies Bauen – Teil 1 und DIN 18040-1: 2010-10: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1 müssten vor den Aufzügen hinreichende Verkehrs- und Bewegungsflächen mit Wartebereichen zur Verfügung stehen. Hierzu fehlten bisher insbesondere zu Spitzenzeiten im Wechselbetrieb Szenarien und Prognosen. Zumindest sei der nahliegende Platzbedarf im Bereich Barkhof besser zu befriedigen als bei den beengten Varianten vor den Kaufhäusern. (E03-E05)

(6)

Die Variante G sei weniger leicht auffindbar und auch für einen wesentlichen Teil des Einzugsbereichs mit einem längeren Umweg verbunden. Für die Geeignetheit maßgeblich sei insofern das Einzugsgebiet der Haltestelle. Der zentrale Ort des Einzugsgebietes sei der Platz um den Mönckebrunnen / die Straße Barkhof. (E03-E05)

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin dahingehend konkretisiert, dass die nach der DIN 18040-1 zu erfüllende, leichte Auffindbarkeit behindertengerechter Aufzüge ein zu beachtenden Optimierungsgrundsatz darstelle. Dieser Optimierungsgrundsatz sei am ehesten an einem Standort zu erfüllen, der Platzcharakter habe und von verschiedenen Straßenzügen aus nächstliegend eingesehen werden könne. Dies sei am Barkhof besser zu erreichen, zumal der hergebrachte Zugang zur U-Bahn an der Straße Barkhof seit 100 Jahren bekannt sei, so dass Suchen und Umwege für Stadtbewohner, aber auch für Fremde weitgehend vermieden würden.

(7)

Vor dem Levantehaus gingen 2/3 der heute genehmigten und bewirtschafteten Flächen für Außengastronomie verloren, sodass als Folge der Maßnahme eine Nutzung der Außenfläche nur noch sehr eingeschränkt möglich sei. Unabhängig davon werde im Umkreis eines solchen Aufzuges durch den dortigen Publikumsverkehr ein auch nur annähernd für Gäste attraktives Verweilangebot kaum noch zu bieten sein. Mangels Attraktivität des Standortes werde die Außengastronomie deutlich zurückgehen mit der Folge schwerwiegender dauerhafter finanzieller Einbußen, die zu einer Existenzbedrohung des Betreibers führten.

Zur Erläuterung wurde ausgeführt, dass im Jahr 2018 (1.3.2018 - 31.10.2018) allein in der Außengastronomie weit über 60.000 Gäste bewirtet worden seien. Wie auch andere Betreiber von Gastronomie in der Mönckebergstraße bestätigen könnten, habe sich gerade in den Sommermonaten das Geschäft zunehmend auf die Außengastronomie verlagert. Zudem seien allein schon die Auswirkungen auf die Existenzfähigkeit des Betreibers mit seinen über 25 Beschäftigten aufgrund der geplanten Dauer der Baumaßnahme bedrohlich. (E13 aber auch E01, E04, E15)

(8)

Die Bauwerke beeinträchtigten die für den Boulevardcharakter der Mönckebergstraße wichtige Außengastronomie. (E01-E07, E09-E14, E16-E18, E20, S19)

Erläuternd wurde u.a. wie folgt ausgeführt:

- Cafés lüden ein zum Verweilen, Genießen, Anschauen und Pausieren. Sie förderten soziale Kontakte und gehörten zum Charakter der Mönckebergstraße auch als Promenade zwischen Rathaus und Hauptbahnhof.

- Vorbild der Mönckebergstraße seien Metropolen mit modernen Einkaufsstraßen und breiten Boulevards. Zu diesen gehörten eine hohe Aufenthaltsqualität mit Bäumen, Brunnen, Markisen und Straßencafés. Auch wenn die Mönckebergstraße hierfür großzügiger sein könne, verfrage sie jedenfalls aber nicht die Preisgabe von Flächen eines Straßencafés oder von wesentlichen Bewegungsflächen.
- Es sei notwendig, das Einkaufserlebnis durch attraktive Außengastronomie zu stärken. Die für eine weitere Belebung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt so notwendige Außengastronomie werde indes an ihrem größten Standort, nämlich vor dem Levantehaus, faktisch bis zur Bedeutungslosigkeit eingeschränkt. So verfüge die Mönckebergstraße derzeit über vergleichsweise wenige (außen-)gastronomische Nutzungen, die sich vor allem im und vor dem Levantehaus im Möblierungsstreifen befänden.
- Der Verlust an Außengastronomie erweise sich als unvereinbar mit dem öffentlichen Interesse an einer Verlebendigung der Innenstadt auch mit dem Instrument des Wachstums der Außengastronomie.
- Gerade auch vor dem Hintergrund des starken Online-Handels sei die Außengastronomie ein starker Faktor zur Attraktivitätssteigerung des Einzelhandels in der Innenstadt.
- Die geplanten Standorte führten zur einer Schwächung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualität der Mönckebergstraße und damit gleichzeitig auch zu einer Schwächung ihrer Position im Wettbewerb mit dem Onlinehandel und konkurrierenden Standorten (hier: Überseequartier).

(9)

Durch die Aufzugsstandorte werde der Anliegergebrauch beeinträchtigt. Dieser genieße den Schutzbereich des Art. 14 GG und sei nicht auf die Zufahrt oder den Zugang zu einem Grundstück beschränkt (vgl. § 17 HWG). Vielmehr gehöre zu ihm der geschäftliche Kontakt nach außen, indem der Anlieger auf den vorbeiflutenden Verkehr werbend einwirke (Schaufenster, Firmenschild) oder aus ihm unmittelbar seine Kunden gewinne (Ladengeschäfte, Gastwirtschaften etc.). Der tatsächliche Umfang dieses Gebrauchs sei seit jeher von den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Anlieger und von den örtlichen Gewohnheiten abhängig. Dazu gehörten insbesondere die Gewährung der verkehrlichen Kommunikation (Zufahrt, Zugang) und der geschäftlichen Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmern. (E03-E05, E07)

(10)

Durch die Positionierung des Aufzuges direkt vor dem eigenen Ladengeschäft werde die Schaufensterfront erheblich in ihrer Sichtbarkeit beeinträchtigt. Gerade in der Mönckebergstraße, die als Verkehrsader in der Innenstadt diene, sei die Laufgeschwindigkeit

der Passanten sehr hoch, sodass das Schaufenster ein wichtiger Faktor sei, den Kundenlauf zu stoppen, Aufmerksamkeit zu erzeugen, die Bekanntheit des Geschäfts zu steigern und das Image zu pflegen. Das Schaufenster diene sowohl als Informations- als auch als Inspirationsquelle für den Kunden. Das Schaufenster als klassisches Instrument der Kundengewinnung falle für den hier Betroffenen insbesondere gegenüber den in der Modelandschaft in Deutschland bereits etablierten Ketten besonders ins Gewicht. So habe man erst im Jahr 2016 nach Deutschland expandiert. Zudem sei das Geschäft in Hamburg (Eröffnung Mai 2017) als Flagshipstore konzipiert. Das Geschäft sei eines von bislang nur vier Geschäften in Deutschland (weitere Geschäfte seien in Berlin und Oberhausen, in der Türkei würden über 50 Geschäfte betrieben). Selbst eine transparente Ausgestaltung des Aufzuges aus Glas mit einem feinen Rahmen würde die Sichtbarkeit noch stark beeinträchtigen. Das Schaufenster sei von der gegenüberliegenden Straßenseite nicht mehr zu sehen. Gerade auch in der Expansionsphase würde eine Beeinträchtigung der visuellen Erkennbarkeit zu einem massiven Umsatzverlust führen. (E14)

(11)

Die Maßnahme kollidiere mit der geplanten Innenstadtbeleuchtung, der Winterbeleuchtung und dem geplanten Möblierungskonzept, wodurch Umplanungen und zusätzliche Kosten (auch für die Hochbahn infolge bauzeitlicher Änderungen) ausgelöst würden. (E15)

(12)

Die Bauwerke verengten den Verkehrsraum für Fußgänger. Wegen der hohen Besucherfrequenzen müssten Staubildungen in der Nähe von Eingängen zu Kaufhäusern durch zusätzliche Hindernisse (etwa im Wartebereich vor Aufzügen z.B. mit Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen) möglichst vermieden werden. Neben dem Nutzungskonflikt zwischen querenden und wartenden Passanten, der den Lauf beeinträchtigen werde, ergebe sich im Übrigen keine angenehme „Ankunfts- und Orientierungssituation“ für Passanten, die aus dem Aufzug ausstiegen. (E02-E07, E09-E10, E12, E15-E20)

(13)

Für den Gehraum eines einzelnen Fußgängers würden 75 cm Breite benötigt (VGH München, DVBl. 2002, 1417; Kodl/Herber, Straßenrecht, 7. Aufl. 2010, Rz. 22.3 zu Kap. 7). Soweit ersichtlich, fehlten bisher Verkehrsprognosen und Bewegungsprofile, um bei den Standorten vor den Kaufhäusern durch den Bau von Aufzügen und Treppenaufgängen eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs auszuschließen. (E03-E05)

(14)

Die Distanz zu den Aufzügen der U3 am Hauptbahnhof wäre mit ca. 400 m vergleichsweise gering gegenüber der Distanz zu den Aufzügen der U3 am Rathaus (ca. 600 m),

weshalb auch der Erschließungsbereich der Station an dieser Stelle als weniger optimal erscheine. (E15)

(15)

In dem Baustufenplan Innenstadt vom 14.01.1955 (vgl. auch § 2 der VO über den Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 47/Neustadt 49 vom 05.07.2011) sei eine Haltestelle mit Zugängen alleine in Höhe der Querung mit der Straße Barkhof am Mönckebrunnen festgesetzt worden. Auch dies sei im Hinblick auf die besondere Straßengestalt der Mönckebergstraße („subtile städtebauliche Gestaltung: nicht gradlinig, sondern in leichtem Doppelschwung geführt, erzeugt sie beim Durchfahren stets wechselnde Bilder.... Ideen des künstlerischen Städtebaus im Sinne von Camillo Sitte wurden hier wirksam.“ Hipp, Freie und Hansestadt Hamburg, Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster, 1989, S. 175) zumindest beachtlich. (E03-E05)

(16)

Durch die Aufzugsstandorte würden die Abstandsflächen (§ 6 HBauO<sup>50</sup>) unterschritten. Abstandsflächen dienen der Besonnung, Belichtung und Belüftung und dem Bestandschutz. Sie seien aber auch Freiräume zugunsten der Bewohner und Benutzer der Gebäude (Sozialabstand). Zum Schutzzweck von Abstandsflächen gehöre auch der Schutz von unangemessener, optischer Beengung (OVG Hamburg, Beschl. Vom 12.02.2010 – 2 Es 2/09.N). (E03-E05)

(17)

Die Bauwerke störten die Sichtbeziehungen zu den dahinter liegenden Schaufenstern, Werbeanlagen und Eingängen und zur gegenüberliegenden Straßenseite. (E02-E07, E09-E11, E13, E15-E20, S18)

(18)

Die Positionierung der Treppenaufgänge liege in unmittelbarer Nähe der Achsbeziehung der Barkhofpassage und des Eingangs zum Levantehaus. Die Barkhofpassage sei die wichtigste Verbindung von Kunden und Passanten zwischen Mönckeberg- und Spitalerstraße. Die Treppenaufgänge sollten nicht in der Frequenzzone der Barkhofpassage liegen. (E03)

(19)

Der im Erläuterungsbericht gegen den Standort im Barkhof (*Anm.: Variante A*) vorgetragene Einwand, er beeinträchtige die Sichtachse Barkhof – Chilehaus, sei sachfremd: Die

---

<sup>50</sup> Hamburgische Bauordnung vom 14. Dezember 2005, HmbGVBl. 2005, S. 525 (HBauO), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. November 2018, HmbGVBl. S. 371.

wegen der Gebäude zu beiden Seiten der Mohlenhofstraße ohnehin nur schmale Blickachse zum Chilehaus werde durch die Baumreihe auf dem Jakobi-Kirchhof, durch Bäume am Eingang der Mohlenhofstraße und am Ausgang der Burchardstraße gegenüber dem Burchardplatz, sowie eine riesige Platane unmittelbar vor dem Chilehaus verstellt. Vom Blattaustrieb bis zum Spätherbst sei das Chilehaus von der Mönckebergstraße aus nicht zu sehen. (E01, E13, S18)

(20)

Aus städtebaulicher Sicht seien die in ihrer optischen Wirkung schwarzen Glaskörper der Aufzüge Störfaktoren, Fremdkörper in der von jeder Bebauung freien Magistrale zwischen Hauptbahnhof und Rathaus. (E01)

(21)

Die Probestellung der Baukörper (Aufzug / Treppe) habe gezeigt, dass sich die gegenüberliegenden Aufzugsbauwerke nachteilig auf die Architektur und den städtebaulichen Charakter der Mönckebergstraße auswirkten. (E03-E05)

(22)

Mit der beantragten Variante würden unter Denkmalschutz stehende Ensembles beeinträchtigt. Ein wesentlicher Teil der Geschäftshäuser mit ihren Fassaden, nicht zuletzt das Kontorhaus Barkhof (1909/10, Franz Bach) und das Levantehaus (1912/13, Franz Bach, Karl Bense) genossen als Denkmäler Umgebungsschutz (vgl. § 8 DSchG) mit Abwehrrechten gegen Baumaßnahmen in der Nähe, die die Wirkung eines Baudenkmals beeinträchtigen könnten (Martin/Krautberger, Handbuch Denkmalschutz und Denkmalpflege, 3. Aufl. 2010, Rz. E 226 ff.). Die geplanten modernen Glaskörper würden wie Fremdkörper in dieser Kulisse erscheinen und die Anmutung der besonderen Fassaden beeinträchtigen. (E03-E05, E15)

(23)

Durch die beantragte Variante gingen 8 Alleebäume (Sumpfeichen) verloren. Die Bäume hätten eine stadtklimatisch hohe Bedeutung. (E03-E05)

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin dahingehend konkretisiert, dass der Verlust der acht Sumpfeichen mit Nachteilen für Insekten, Vögel und weitere Kleintier-Fauna verbunden sei, die immer schutzbedürftiger werde. Zudem ergäben sich Beeinträchtigungen für das Kleinklima.

(24)

Nach eigenen gutachterlichen Feststellungen handele es sich bei den acht Sumpfeichen um gesunde Bäume, die nun ausschließlich aufgrund einer temporären Baustelleneinrichtung und –grube entfallen müssten. Hierdurch werde das städtebauliche Gesamtbild

der Mönckebergstraße während der Bauzeit beeinträchtigt. Zudem wäre dieses nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder unmittelbar herzustellen. (E15)

(25)

Selbst bei Neupflanzungen vor Ort wäre durch die wesentlich kleineren neuen Bäume voraussichtlich auf Jahrzehnte hinaus eine „Lücke“ im Allecharakter der Mönckebergstraße sichtbar. (E15, S18)

(26)

Die erheblichen Beeinträchtigungen für Gewerbetreibende, welche insbesondere durch die lange Bauzeit von insgesamt ca. drei Jahren mit neun geplanten Bauphasen einhergehen, seien im Verhältnis zur Erstellung eines barrierefreien Zugangs durch Aufzugsanlagen als zu lange und daher unverhältnismäßig anzusehen. (E06-E07)

(27)

Es sei klar, dass es keinen absoluten Bestandsschutz gebe und dass sich eine Stadt auch anpassen müsse und dies nicht ohne Beeinträchtigungen erfolgen könne. Trotzdem sei festzuhalten, dass die Errichtung des Aufzugs vor dem Levantehaus für dieses Ziel nicht erforderlich sei. Die möglichen Alternativen, die das Gesamtbild des Levantehauses weitaus weniger belasteten und nicht dazu führten, dass einzelne Geschäfte förmlich aus dem Levantehaus gedrängt werden, müssten dringender und gründlicher geprüft werden.

Erläuternd wurde ausgeführt, dass bereits die Bauarbeiten zu einem erheblichen Kundenrückgang und somit zu empfindlichen Umsatzeinbußen führten, die den Standort im Levantehaus finanziell nicht mehr tragbar machten. (E14)

Zu (1)

Die Einwendung ist unbegründet. Es liegt in der Natur der Sache, dass nach Abschluss der durch den jeweiligen Vorhabenträger vorgenommenen Variantenwahl nur die aus Sicht des Vorhabenträgers „finale Lösung“ auch zur Antragsreife gebracht und schlussendlich dann auch beantragt wird. Da die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus ihre Entscheidung in der Sache von der rechtlichen Zulässigkeit eines Vorhabens und nicht von etwaigen Formulierungen der Vorhabenträgerin in der Antragsunterlage abhängig macht, ergeben sich insoweit keine Anhaltspunkte, die Zweifel an der Ergebnisoffenheit des Verfahrens begründen könnten.

Zu (2) bis (27)

Die vielfältigen Einwendungen vermögen die Variantenwahl der Vorhabenträgerin nicht zu erschüttern und sind damit insgesamt unbegründet. Im Einzelnen:

Wie bereits unter Ziffer 2.5.1.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, waren in die Abwägungsentscheidung unterschiedlichste Belange einzustellen, wobei nicht jedem zu berücksichtigenden Belang dasselbe Gewicht beizumessen war.

Mit Blick auf das Ziel der Barrierefreiheit ist zunächst zu konstatieren, dass die nach DIN geforderte Bewegungs- und Wartefläche von 1,50 m x 1,50 m bei den zugelassenen Aufzugsstandorten in einer Größe von 2,50 m x 1,60 m eingeplant ist und damit über das zu erfüllende Regelmaß hinausgeht. Hinzukommend sind die Aufzugsanlagen in dem Möblierungsstreifen der Mönckebergstraße vorgesehen, wodurch sowohl der Fußgängerweg als auch der (in Teilbereichen vorhandene) Park-/Lieferstreifen der Mönckebergstraße nicht weiter beansprucht werden. Insoweit läuft der einwenderseits vorgetragene Hinweis auf einzuhaltende Gehwegbreiten ins Leere, da wie im Bestand auch nach Durchführung der Baumaßnahme der Gehweg in einer Breite von 5 m zur Verfügung stehen wird. Aus Sicht der Betroffenen wurde die gewählte Lage der Aufzüge zudem ausdrücklich als positiv bewertet.<sup>51</sup> So seien die Eingänge an der Mönckebergstraße grundsätzlich gut auffindbar und störten gleichzeitig nicht die Fußwegebeziehungen. Außerdem werde der Bereich der östlichen Mönckebergstraße gut erschlossen. Insofern entstehe hier auch eine Alternative zur Haltestelle Hauptbahnhof-Süd, die stark frequentiert sei und deren Aufzugsanlage unter diesem Aspekt ungünstig liege. Aus Fahrgast-sicht wurde auch die Umsstiegsmöglichkeit zu den Bussen an der Haltestelle „Hauptbahnhof/Mönckebergstraße“ als gut bewertet.<sup>52</sup> Zudem seien die Aufzüge als Durchlader auch optimal geplant. Schließlich greifen die dahingehenden Einwendungen auch nicht mit Blick auf den (vermeintlich) leichter auffindbaren Einzugsbereich der Haltestelle. Zusammen mit den Treppenaufgängen wird ein vollwertiger zweiter Zugang am östlichen Bahnsteigende der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße errichtet, weshalb insoweit ein weiterer Einzugsbereich der Haltestelle erst noch erschlossen wird. Und schließlich vermag auch der Einwand einer unangenehmen „Ankunfts- und Orientierungssituation“ für Passanten, die aus dem Aufzug auf Straßenebene aussteigen, nicht zu überzeugen. Hier ließe sich gleichfalls umgekehrt argumentieren, dass gerade gegenüber einem offenen Platz die linienförmige Struktur der Mönckebergstraße eine Orientierung auf Straßenebene insoweit wesentlich erleichtert, als dass die Zahl der Orientierungspunkte (insbesondere in Bezug auf die Bebauung) deutlich besser zu überschauen ist.

Auch können die befürchteten wirtschaftlichen Auswirkungen der Aufzugsstandorte, insbesondere aufgrund einer Einschränkung von Sichtbeziehungen und einer damit einhergehenden Verschlechterung der Kontaktaufnahme, gerade auch die auf Bahnsteigebene gegebenen Vorteile der Nutzer nicht überwiegen. Wie bereits ausgeführt, ist aus Gründen der besseren sozialen Kontrolle und zur Vermeidung von Angsträumen auf Bahnsteigebene einer derjenigen Varianten der Vorzug zu geben, bei der die Aufzugsstandorte zwischen den Treppenanlagen angeordnet werden. Insoweit lässt sich der von

---

<sup>51</sup> Vgl. Stellungnahme des Kompetenzzentrums für barrierefreies Hamburg, Beratungsbereich Verkehrs- und Freiraumplanung (S10).

<sup>52</sup> Vgl. Einwendung (E08).

den Einwendern vorgetragene Konflikt auf Straßenebene bereits insgesamt nicht in Bezug auf die untersuchten Varianten vermeiden. Allerdings sind die befürchteten Einschränkungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aufgrund der nur kleinräumigen Auswirkungen als zumutbar hinzunehmen. Wie die nachfolgende Visualisierung der Vorhabenträgerin zeigt, kommt es aufgrund der vergleichsweise geringeren Höhe der Aufzugsköpfe sowie auch der transparenten Ausgestaltung der Aufzugskörper nur zu einer teilweisen Überdeckung von Schaufensterfronten. Die jeweiligen Firmenschilder der Gewerbebetriebe bleiben dabei auch nach Errichtung der Aufzugsanlagen sichtbar:



Da zudem auch im Bestand allein schon aufgrund des Busverkehrs der Mönckebergstraße die angesprochenen Sichtbeziehungen vom gegenüberliegenden Straßenraum bereits beeinträchtigt sind, waren auch unter Berücksichtigung der rechtlichen Einordnung von bloßen Umsatz- und Gewinnchancen, die Einwendungen zurückzuweisen. Je nach Blickwinkel sind die eingewandten Einschränkungen von Sichtbeziehungen nur teilweise zu besorgen. So ergibt sich die Einschränkung der Sichtbarkeit nur vom gegenüberliegenden Bürgersteig aus. Die Situation bleibt für den wichtigeren Bürgersteig unmittelbar vor den Ladengeschäften insoweit unverändert, weshalb – wie die vorstehende Visualisierung zeigt – die dahingehenden Befürchtungen der Anlieger jedenfalls in ihrer Schärfe unzutreffend und im Übrigen zugunsten der Belange der Barrierefreiheit hinzunehmen sind.

Die mit Blick auf den Städtebau vorgetragenen Beeinträchtigungen des Stadtbildes im Bereich der Mönckebergstraße bzw. umgekehrt nach dem Dafürhalten der Vorhabenträgerin schützenswerte Nord-Süd-Achse am Barkhof vermag das Abwägungsergebnis weder in Frage zu stellen noch zu untermauern. Gerade auch der Erörterungstermin im vorliegenden Verfahren hat wieder einmal gezeigt, dass die städtebauliche Bewertung

von der individuellen Wahrnehmung des Betrachters abhängig ist und damit stark geprägt wird von der jeweils subjektiven Sichtweise auf das Planungsgebiet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die unterschiedlichen Sichtweisen für sich genommen nachvollziehbar, wobei beide Argumentationen für gleichrangig erachtet werden und damit für die Variantenwahl wenig ergiebig sind. Sofern in diesem Zusammenhang von Seiten der Einwender auf eine vergleichbare Konfliktlage bei dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Klosterstern mit Ladengeschäften am Eppendorfer Baum Bezug genommen wird, so vermag auch dieser Ansatz nicht zu überzeugen. In jede Variantenwahl spielen unterschiedlichste zu berücksichtigende Belange hinein, weshalb jedes für die Planfeststellung beantragte Vorhaben letztendlich einer Einzelfallentscheidung unterzogen werden muss. Aufgrund der bei dem vergleichsweise herangezogenen Vorhaben gegebenen anderen betrieblichen und technischen Rahmenbedingungen ist das Argument nicht zutreffend. Die nicht zur Ausführung gekommenen Alternativstandorte befanden sich überwiegend nicht vor Ladengeschäften, der Aspekt der Rücksichtnahme auf Ladengeschäfte spielte daher dort nur eine untergeordnete Rolle.

Gleichfalls greift der Verweis auf die in § 6 HBauO normierten Abstandsflächen schließlich nicht durch, da gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 HBauO Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich der Nebenanlagen vom Anwendungsbereich der Hamburger Bauordnung ausgenommen sind.

Hinsichtlich des Denkmalschutzes und hier konkret des in § 8 DSchG normierten Umgebungsschutzes sieht die Planfeststellungsbehörde nicht den von den Einwendern teilweise hervorgehobenen Konflikt. Wie die nachstehende Visualisierung der Vorhabenträgerin anschaulich zeigt, würde – unterstellt dem Einwand wäre zu folgen – der von den Einwendern vorgetragene Konflikt bereits bestehen. Entsprechend dem Konflikt verringerte sich dann aber auch die dahingehende Schutzwürdigkeit des Vorhabengebietes, weshalb der Einwand umso geringer zu bemessen wäre. Denn soweit vorliegend in Frage gezogen wird, dass sich die Aufzugskörper nicht in die Umgebung der denkmalgeschützten Bebauung einfügen würden, lässt sich dem entgegenhalten, dass gerade auch die Fassade der Barkhofpassage als Stahl-/Glasfront insoweit bereits in den Umgebungsschutz eingreifen müsste. Dahingehende Zweifel an der Genehmigungsfähigkeit der Außenfassade der Barkhofpassage sind diesseitig indes nicht bekannt.



Im Vergleich zur Front der Barkhofpassage nehmen die Aufzugskörper zudem einen verschwindend geringen Raum ein, weshalb auch die dahingehende Argumentation der Einwender im Ergebnis nicht durchgreift. Und schließlich befindet sich das Vorhabengebiet bereits jetzt in einem modernen städtebaulichen Kontext, in dem denkmalgeschützte sowie auch moderne Bebauung Raum gefunden haben. Hierzu sind gleichfalls auch Verkehrsbauwerke wie die Aufzugsanlagen zu zählen, wie sich aus den bereits vorhandenen Bushaltestellen und Warteständen anschaulich ergibt. Folglich lässt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Konflikt mit dem in § 8 DSchG normierten Umgebungsschutz erkennen.

Wie bereits ausgeführt vermögen im vorliegenden Einzelfall auch nicht Belange des Umwelt- und Naturschutzes die Variantenwahl zu erschüttern. Denn einerseits sind die Baumverluste aufgrund der diesbezüglich rücksichtnehmenden Planung nur temporär zu beklagen. Und andererseits geht der Umweltgutachter der Vorhabenträgerin davon aus, dass die vorgesehene Wiederanpflanzung unproblematisch möglich ist.<sup>53</sup> Schließlich sei darauf hingewiesen, dass auch im Bestand trotz zeitgleicher Anpflanzung in den 1990er Jahren bereits auffällige Größenunterschiede bestehen<sup>54</sup> und insoweit auch ohne die durchzuführende Maßnahme der einwenderseits hervorgehobene Allecharakter beeinträchtigt ist. Auch insoweit ist daher davon auszugehen, dass trotz der temporären Verluste auf lange Sicht das Landschaftsbild wie im Bestand wieder hergestellt sein wird.

---

<sup>53</sup> Vgl. Fachbeitrag Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Anlage 3.5, S. 15.

<sup>54</sup> Vgl. Fachbeitrag Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Anlage 3.5, S. 15.

Und schließlich können auch die bauzeitlichen Belastungen nicht zu einer anderen Entscheidung in der Abwägung beitragen. Bauzeitliche Belastungen ergeben sich regelmäßig aus dem umzusetzenden Bausoll. Da vorliegend – ungeachtet der jeweiligen Standorte – zwei Treppenaufgänge sowie zwei Aufzugsanlagen auszuführen sind, kommt es insoweit entscheidend darauf an, ob eine Verschiebung der herzustellenden Anlagen zu einer ausschlaggebenden Verringerung der bauzeitlichen Belastungen beitragen könnte. Dies ist vorliegend jedoch aufgrund der dichten Bebauung im Innenstadtbereich zu verneinen. Allenfalls bei Umsetzung der Variante A (Barkhof) könnte argumentiert werden, dass durch eine Entzerrung von Treppenaufgängen und Aufzugsanlagen die Belastungen für die durch die hier zugelassene Maßnahme Betroffenen geringer ausfallen würden. Diese Argumentation lässt allerdings außer Acht, dass in diesem Fall zwei Baufelder einzurichten wären und somit die Belastungen im Bereich Levantehaus / Barkhofpassage zwar geringer, jedoch umgekehrt Belastungen für andere Betroffene im Bereich Barkhof und damit insgesamt für einen größeren Kreis an Betroffenen ausgelöst würden.<sup>55</sup> Da wie bereits ausgeführt zudem das zugelassene Vorhaben mit Blick auf die Belange der Barrierefreiheit deutliche Vorzüge gegenüber der Variante A vorweist, waren die überdies nur temporär zu besorgenden bauzeitlichen Belastungen an dieser Stelle nicht weiter zu vertiefen.

#### 2.5.1.4 Einwenderseitige Planungsalternativen

Mit Blick auf die Standortwahl der Aufzugskörper enthielten die Einwendungen zudem folgende Forderungen nach Planungsalternativen:

(1)

Zumindest für die beiden Aufzüge seien alternative Standorte in der Nähe der vorhandenen U-Bahn-Zugänge in der Nähe der MÖ-Grills schonender und bestimmungsgerechter, denn dort wären die Aufzüge, wo man sie erwarte. Die Aufzüge müssten gut sichtbar und leicht auffindbar sein. An diesem alternativ vorgeschlagenen Standort liefen die Spitaler Straße und die Mönckebergstraße sowie weitere Straßenzüge zusammen. Diese Lösung sei auch städtebaulich verträglicher. (E02-E07, E09-E20, S18)

*(Anm.: Die Einwender favorisieren zwei Aufzugsstandorte jeweils in Verlängerung der MÖ-Grills am Barkhof in Richtung Mönckebergstraße, nicht zu verwechseln mit der von der Vorhabenträgerin geprüften Variante A, die sich neben den MÖ-Grills befindet. Zur Verdeutlichung lagen den Einwendungen z.T. Lagepläne und Visualisierungen auf Bahnsteig- und Straßenebene bei. Die Standorte seien der Vorhabenträgerin bereits während der Planung zur Diskussion gestellt worden. Insoweit wurde z. T. kritisiert, dass*

---

<sup>55</sup> Die mit der Einrichtung mehrerer Baufelder einhergehenden Kostenfolgen für die Vorhabenträgerin bleiben dabei sogar noch unberücksichtigt.

die Vorhabenträgerin eine Diskussion über diese Standorte bisher unbegründet verweigert habe.)

Zur Begründung der alternativen Aufzugsstandorte wurde u.a. wie folgt näher ausgeführt:

- Auf Bahnsteigebene werde ein Zugang vermieden, der nur einer geringen sozialen Kontrolle unterliege (Angstraum). Der vorgeschlagene Aufzugsstandort sei vom Bahnsteig aus einsehbar und sofort zu erreichen.
- Auch auf Straßenebene seien die alternative Standorte gut sichtbar positioniert und entsprächen besser den Anforderungen an barrierefreies Bauen (DIN 18024-1: 1998-01: Barrierefreies Bauen – Teil 1 und DIN 18040-1: 2010-10: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1, Amtl. Anz. vom 29.05.2018, S. 1235) als die geprüften und von den Kaufleuten und Gewerbetreibenden abgelehnten Standorte (*Anm.: sämtliche geprüfte Varianten der Planunterlage*). Denn nach diesen DIN-Normen müssten Zugangs- und Eingangsbereiche auch für Aufzüge „leicht auffindbar und barrierefrei erreichbar sein.“
- Der vorgeschlagene Standort würde die Möglichkeiten der Außengastronomie in der Mönckebergstraße auch vor dem Levantehaus nicht beeinträchtigen und damit auch das Ziel der Erhaltung und Verbesserung der Attraktivität der Mönckebergstraße zumindest nicht belasten.
- Der vorgeschlagene Standort würde – da er eine der wenigen „Pufferzonen“ der Mönckebergstraße mit Rangierfläche darstelle – zu weniger Einschränkungen hinsichtlich der Sicherheit des Fußgängerverkehrs auf der Mönckebergstraße sowie geringeren Beeinträchtigungen hinsichtlich dessen Leichtigkeit führen. Dies sei im Übrigen auch eine Voraussetzung für eine Sondernutzung gemäß § 19 Abs. 1 Nr. 1 HWG.
- Die vorgeschlagenen Standorte vermieden Baumverluste. Ggf. könnten sogar Baumfällungen vermieden werden, die aufgrund der Herstellung der Treppenaufgänge notwendig würden.
- Es seien – entgegen der Annahme der Behörde (*Anm.: gemeint sein dürfte die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen*) – keine städtebaulichen Auflagen ersichtlich, die gegen den vorgeschlagenen Standort sprächen. Solche seien weder benannt, hergeleitet, noch begründet. Auch würde der vorgeschlagene Standort weder den Festsetzungen des Baustufenplanes Innenstadt vom 14.01.1955 noch denen des Bauungsplanes Hamburg-Altstadt 47/Neustadt 49 vom 05.07.2011 widersprechen.
- Durch die Positionierung vor den MÖ-Grills würde kein historisches städtebauliches und denkmalgeschütztes Ensemble in seiner Anmutung negativ beeinträchtigt. Zudem könne mittels einer Positionierung in der Flucht der MÖ-Grills eine vergleichbare Konfliktlage in diesem Bereich (Sichtachse Chilehaus – Barkhof) vermieden werden.

- Der Abstand zu den Ladengeschäften im Umfeld der alternativen Standorte sei größer als bei der beantragten Vorzugsvariante.
- Der alternative Standort sei wesentlich besser auffindbar, da der Platz um den Mönckebrunnen mit der früheren Zentralbücherei „ein Angelpunkt und point en vue“ der ganzen Mönckebergstraße mit den prägenden Sichtachsen nicht nur Richtung Hauptbahnhof und Rathaus, sondern auch Richtung Lilienstraße/Spitalerstraße und Steinstraße sei. Bei einem üblichen Einzugsbereich von U-Bahn-Haltestellen mit einer Wegestrecke im Radius von bis zu ca. 720 m sei der Barkhof beim Mönckebrunnen der nächstliegende und seit Generationen im Großraum Hamburg bekannte Zugang zur U3. Dies sei insbesondere auch für ortsfremde Nutzer von Bedeutung.
- Die Distanzen zwischen den neuen Aufzugsstandorten und denen am Rathaus bzw. am Hauptbahnhof würden mit je rd. 500 m nahezu gleich groß ausfallen, was auch für die Zentralität der alternativen Standorte spreche.
- Unter Bezugnahme auf den JLL-Report von 2017 wurde darauf hingewiesen, dass Hamburgs Einkaufsstraßen ohnehin bereits mit einem Rückgang der Besucherzahlen zu kämpfen hätten. Nur neue Marken mit einem innovativen Marketingkonzept und neuen Produkten könnten dieser Entwicklung entgegensteuern. Die geplante Errichtung des Aufzuges direkt vor dem Levantehaus würde hingegen diesen Anstrengungen entgegenlaufen, nämlich wenn aufgrund der Maßnahme Geschäftsschließungen zu erwarten sind. (E14)
- Die bauzeitlichen Belastungen für die Gewerbetreibenden würden geringer ausfallen. So würden u.a. mit Blick auf die bauzeitliche Lärmbelastung die in dem Schalltechnischen Gutachten prognostizierten Lärmpegel an den Außenfassaden der vorhandenen Bebauung schon wegen des größeren Abstandes zu diesen Standorten nicht annähernd erreicht, sondern die Richtwerte der AVV Baulärm mutmaßlich mit überschaubarem Aufwand noch eingehalten. Den MÖ-Grills müsse indes für die Bauzeit eine Konzession für einen temporären Standort (z.B. in mobilen Immobilien) gewährt werden.
- Ggf. verringere sich durch den alternativen Standort zudem die Bauzeit, da – was zu prüfen wäre – die Leitungsverlegungen in den Nebenflächen der Mönckebergstraße sich hierdurch reduzieren könnten.

Weiter wurde kritisiert, dass eine Bewegungs- und Bedarfsanalyse des jeweiligen Erschließungsgebietes der Variante G (*Anm.: beantragte Variante*) und der seitens der Einwender vorgeschlagenen, alternativen Standorte fehle.

Und schließlich dürfe eine nachhaltige Lösung nicht daran scheitern, dass

- zur Vermeidung eines geringfügigen Restrisikos ein vertretbarer Anprallschutz geschaffen werden müsste und dass

- die alternativen Standorte mit einem technischen und finanziellen Mehraufwand verbunden sind (insbesondere da es sich um eine Maßnahme handele, die für Jahrzehnte Bestand und städtebauliche Wirkung haben werde).

Insbesondere könnten Bedenken zur Verkehrssicherheit des Alternativstandortes ausgeräumt werden. Auch dank der Verkehrs- und Geschwindigkeitsbegrenzungen (25 km/h) müsse überall auf der Mönckebergstraße mit querendem Fußgänger- und Radverkehr gerechnet werden, auf die sich die wenigen verbliebenden Kraftfahrzeuge sowieso einstellen. Wegen der Glaskonstruktion der Aufzüge würden nach Auffassung der Vorhabenträgerin auch andernorts die Sichtbeziehungen nur geringfügig eingeschränkt.

(2)

Es werde die Platzierung der Aufzüge unmittelbar an den beiden Treppen neben den Grillständen angeregt, auch wenn diese Lösung mit einem höheren technischen und finanziellen Aufwand verbunden sein könne und möglicherweise auch die Geschäftstätigkeit der Grillstände beeinträchtige. Die in den 80er Jahren errichteten Gebäude verdienten keinen Bestandsschutz. Zudem erscheine es perspektivisch einfach kurzsichtig, Standorte zu verwerfen, deren Errichtung zwar aufwändiger sein mag, die aber keinerlei städtebaulich störenden Auswirkungen hätten.

Eine Platzierung der Aufzüge bei den MÖ-Grill böte zudem die Chance, diese Imbissstände durch eine Neugestaltung aufzuwerten und diesen Standorten eine der städtebaulichen und architektonischen Qualität der Mönckebergstraße angemessene Gestalt zu geben, die sie in ihrer gegenwärtigen Ausformung nicht besäßen. (E01)

Zu (1) und (2)

Die Einwendungen sind unbegründet; der im Nachgang zum Erörterungstermin gestellte Antrag auf Prüfung der Machbarkeit von Standortalternativen wird zurückgewiesen. Da die alternativ vorgeschlagenen Standorte sowohl aus Gründen der Barrierefreiheit als auch aus gewichtigen betrieblichen Gründen ausscheiden, waren weder vertiefende Planungen von der Vorhabenträgerin vorzunehmen noch durch die Planfeststellungsbehörde weitere Varianten auf ihre Machbarkeit hin zu untersuchen. Im Einzelnen:

Die Frage nach Planungsalternativen wurde auch im Erörterungstermin ausführlich diskutiert. Die Diskussion erfolgte anhand einer von der Vorhabenträgerin für den Erörterungstermin erstellten Visualisierung der von den Einwendern E03-E05 vorgeschlagenen Alternative (Straßen- und Bahnsteigebene). Ebenso wurden leichte Verschiebungen der vorgeschlagenen Variante diskutiert, die von den Einwendern E01, E11 und der Handelskammer (S18) angedacht worden waren. Konkret wurde als Alternative ein im Zuge der Baumaßnahme herzurichtender Ersatz für die MÖ-Grills diskutiert, sowie weitere Al-

ternativen, die in Teilen innerhalb der Sichtachse der MÖ-Grills liegen sollten. Hinsichtlich der Einzelheiten und vorgetragenen Argumente wird Bezug genommen auf das Protokoll des Erörterungstermins<sup>56</sup> sowie die von der HOCHBAHN zur Verfügung gestellten Übersichtskarten. Da die unterschiedlichen Alternativen erst im Beteiligungsverfahren eingebracht worden waren, stellten einige Teilnehmer den unterschiedlichen Wissensstand heraus und baten, im Falle einer Konkretisierung von Alternativen erneut beteiligt zu werden. Überdies wurde beantragt, dass die Planfeststellungsbehörde ergänzend eine Untersuchung der Machbarkeit der visualisierten Alternative in Auftrag geben solle (E03-E05). Hierbei könne der vorgeschlagene Standort auch leicht verschoben und optimiert werden, sofern dadurch etwaige Konflikte etwa mit Erdkabeln leichter bewältigt werden könnten.

#### Vorgeschlagene Alternative E01

Die angesprochene Alternative, die einen kompletten Austausch der Einrichtungen der MÖ-Grills am Barkhof zugunsten der Aufzugsanlagen vorsieht, ist aus Gründen der hiermit verbundenen Eingriffsintensität abzulehnen. Selbst wenn die MÖ-Grills bei dieser Alternative in anderer Form wieder am Barkhof aufgebaut werden sollten, so stellte jedenfalls die bauzeitliche Beseitigung der Einrichtungen einen erheblichen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar. Eine derartige Eingriffsintensität ließe sich nur dann rechtfertigen, wenn der Vorhabenzweck nicht auf andere zumutbare Weise erreicht werden könnte. Dies ist indes bereits mit der hier zugelassenen Variante der Fall, die ohne einen Zugriff auf private Flächen bzw. privates Eigentum umzusetzen ist. Folglich ist die vorgeschlagene Alternative E01 ungeachtet weiterer sich bietender Vorteile bereits aus diesem Grund als unverhältnismäßig abzulehnen.

#### Vorgeschlagene Alternativen E11 bzw. S18

Die ferner vorgeschlagenen Alternativen E11 / S18, die eine Errichtung der Aufzugsanlagen jedenfalls in Teilen im Verlauf der Sichtachse der MÖ-Grills am Barkhof vorsehen, sind aus anlagebezogenen Gründen sowie aufgrund von bauzeitlichen Auswirkungen, die sich bei Umsetzung der alternativen Standorte ergeben würden, abzulehnen. Die Vorhabenträgerin führte diesbezüglich aus, dass – gleichfalls wie bei der Variante A – durch das notwendige Baufeld eine 110kV-Leitung verlaufe. Trotz anstehender Erneuerung der Leitungen sei nach ihrem Kenntnisstand zur Verringerung von Beeinträchtigungen vorgesehen, die alte Trasse weiterhin zu nutzen.<sup>57</sup> Eine durch die Baumaßnahme zum barrierefreien Ausbau notwendige Verlegung oder auch nur bauzeitliche Sicherung der Leitung führe zu erheblichen Aufwänden, die mit weiteren Untersuchungen und Umplanungen mit entsprechendem zeitlichem Vorlauf (bis zu 24 Monate) verbunden seien.

---

<sup>56</sup> Vgl. Protokoll zum Erörterungstermin, S. 2 ff. Die von den Einwendern E03-E05 vorgeschlagene Alternative wurde aufgrund der Farbwahl der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin und so dann auch im Protokoll als „braune“ Alternative bezeichnet.

<sup>57</sup> Vgl. Protokoll zum Erörterungstermin, S. 8, sowie E-Mail der HOCHBAHN an die Planfeststellungsbehörde vom 26. Juni 2019.

Überdies, so die Vorhabenträgerin weiter, gingen beim Betrieb zweier getrennter Baufelder für Aufzüge und Treppen bauzeitliche Synergieeffekte verloren. Hierdurch bestünde zusätzlicher konstruktiver Aufwand, der zu höheren Kosten führe. Insbesondere bliebe die Baumaßnahme an den beantragten Aufzugsstandorten aufgrund des dort nach wie vor erforderlichen Neubaus der Technikräume (Rückbau der alten Spundwand) sowie der Treppen nahezu unverändert, weshalb die bauzeitlichen Beeinträchtigungen für die Gewerbetreibenden sich auch bei einer Verlagerung der Aufzugsstandorte an den Barkhof nicht nennenswert ändern würden. Auch ändere sich die Bauzeit hierdurch nicht nennenswert, da wegen des zweiten Baufeldes anstatt mit weniger mit mehr Leitungsverlegungen zu rechnen sei.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Überlegungen der Vorhabenträgerin an und gibt hinsichtlich der bauzeitlichen Beeinträchtigungen ergänzend zu bedenken, dass infolge der getrennten Baufelder für Aufzugs- und Treppenanlagen der Kreis der durch die Baumaßnahme Betroffenen gegenüber der zugelassenen Variante sogar noch vergrößert wird. Insbesondere geht auch die Einschätzung der Einwender fehl, dass durch eine Verschiebung der Aufzugsstandorte und damit einem größeren Abstand zum Baufeld auf der Mönckebergstraße mit einer wesentlichen Verringerung der bauzeitlichen Lärmbelastung zu rechnen ist. Wie die Vorhabenträgerin bereits ausgeführt hat, verbleibe es weiterhin bei der Errichtung der Treppenaufgänge sowie auch dem Neubau der Technikräume, weshalb auch bei einer Verschiebung der Aufzugsstandorte von einer bauzeitlichen Lärmbelastung im Bereich der Barkhofpassage / des Levantehauses auszugehen ist.

#### Vorgeschlagene Alternative E03-E05

Schließlich ist auch die vorgeschlagene Alternative E03-E04 / braune Alternative sowohl aufgrund von entgegenstehenden anlagebezogenen / betrieblichen Belangen als auch aufgrund von mit der Ausführung verbundenen bauzeitlichen Beeinträchtigungen nicht weiter zu verfolgen.

Auch wenn die streitig diskutierten Belange insbesondere auch mit Blick auf den Erhalt der kompletten Außengastronomiefläche der Mönckebergstraße auch von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen werden können, so scheidet die vorgeschlagene Alternative dennoch aufgrund der mit ihr einhergehenden Auswirkungen auf Bahnsteigebene aus. Nach den ergänzenden Ausführungen der Vorhabenträgerin<sup>58</sup> würden Aufzug und Aufstellfläche der eingeforderten Alternative auf Bahnsteigebene in unmittelbarer Nähe zur Bahnsteigkante liegen. Ungeachtet der einzusetzenden Zugtypen oder des vorgesehenen Zughaltes, führe die Alternative zu einer unzulässigen Überschneidung der Bewegungsfläche vor dem Aufzug und der freizuhaltenden Bahnsteigmindestbreite von 2 m. Bei einer Verschiebung des Aufzugs in der Längsachse (entlang der Bahnsteigkante) würde der Konflikt unverändert fortbestehen. Ein Verschieben in der Querachse

---

<sup>58</sup> Vgl. E-Mail der HOCHBAHN an die Planfeststellungsbehörde vom 26. Juni 2019.

(von der Bahnsteigkante weg) würde mit den vorhandenen Treppenaufgängen kollidieren, was gleichfalls unzulässig sei. Der Alternativvorschlag verstößt folglich gegen die nach BOStrab einzuhaltenden Vorgaben. So muss gemäß § 31 Abs. 5 BOStrab die Breite der Bahnsteige nach dem Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Stärke und Verflechtung der Fahrgastströme bemessen sein. Längs der Bahnsteigkante muss eine nutzbare Breite von mindestens 2,0 m vorhanden sein. Zudem müssen gemäß § 32 BOStrab an den Zugängen und Abgängen von Aufzügen, Fahrtreppen oder Fahrsteigen freie Räume als Stauräume vorhanden sein. Beide der genannten Anforderungen können durch den Alternativstandort nicht eingehalten werden.

Darüber hinaus ist die Alternative auch aufgrund der hiermit verbundenen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum abzulehnen. Die alternativen Aufzugsstandorte lägen direkt am Fahrbahnrand der Mönckebergstraße, weshalb aus Sicherheitsgründen zugunsten der Nutzer der Anlagen ein Anprallschutz herzurichten wäre. Überdies ergäbe sich eine nicht unerhebliche Verdeckungswirkung, die sowohl für querende Fußgänger als auch für Straßenverkehrsteilnehmer (Bus-, Lieferverkehr, Taxen und Radfahrer) das Sichtfeld einschränkte. In der Folge wäre mit einem erhöhten Unfallrisiko zu rechnen. Das Argument, dass insoweit auch im Bereich der zugelassenen Standorte mit querenden Fußgängern- und Radfahrern zu rechnen ist und sich Kraftfahrzeugführer insoweit auf das damit einhergehende Risiko „sowieso“ einstellen müssten, überzeugt darüber hinaus nicht. So sind die hier zugelassenen Aufzüge im Bereich des Multifunktionsstreifens gelegen und werden von der Mönckebergstraße noch durch den in diesem Bereich vorhandenen Parkstreifen getrennt. Das bezeichnete Unfallrisiko ist folglich nicht mit demjenigen zu vergleichen, welches sich bei den vorgeschlagenen Aufzugsstandorten ergibt, die direkt an den Straßenraum der Mönckebergstraße angrenzen.

Und schließlich gelten auch die vorstehenden Ausführungen, wonach aufgrund der getrennten Baufelder Synergieeffekte der Baudurchführung gleichfalls verloren gingen während zugleich weitere Leitungsverlegungen erforderlich und weitere Beeinträchtigungen geschaffen würden, für die hier zu beurteilende Alternative entsprechend, sodass in der Gesamtschau im Ergebnis auch diese Planungsalternative zu verwerfen war.

#### Antrag auf Prüfung der Machbarkeit der Alternative E03-E05

Da aus vorstehenden Gründen und insbesondere auch gesetzlichen Anforderungen die vorgeschlagenen Alternativen bereits verworfen werden konnten, war auch der Antrag auf Prüfung der Machbarkeit der Alternativvorschläge zurückzuweisen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass insoweit auch nur eine Abwägung der gegen die zugelassene Variante vorgebrachten Einwendungen seitens der Planfeststellungsbehörde geschuldet war. Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, selbst planerisch tätig zu werden. Vielmehr konzentriert sich ihre Zuständigkeit auf die Überprüfung des konkreten Antrags auf seine öffentlich-rechtliche Zulässigkeit.

## 2.5.2 Betroffenheiten während der Bauphase

### 2.5.2.1 Lärmbelastung

Zum Schutz vor baubedingtem Lärm hat die Vorhabenträgerin die unter Ziffer 1.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Maßnahmen während der Bauphase umzusetzen. Die Nebenbestimmungen finden ihre Grundlage in der folgenden Bewertung der Lärmbelastung während der Bauphase:

#### 2.5.2.1.1 Rechtsgrundlagen

Inwieweit aufgrund des mit dem Vorhaben einhergehenden Baulärms von dem zugelassenen Bauvorhaben nachteilige Auswirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG ausgehen, beurteilt sich nach den §§ 22 Abs. 1; 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen AVV Baulärm.

Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umweltauswirkungen aus § 3 Abs. 1 BImSchG. Als einschlägige Immissionsrichtwerte setzt die AVV Baulärm gemäß Nr. 3.1.1 folgende Werte fest:

	Tag (7 Uhr bis 20 Uhr)	Nacht (20 Uhr bis 7 Uhr)
a)	Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Berechtigungspersonen untergebracht sind  70 dB(A)	70 dB(A)
b)	Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind  65 dB(A)	50 dB(A)
c)	Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind  60 dB(A)	45 dB(A)
d)	Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind  55 dB(A)	40 dB(A)
e)	Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind  50 dB(A)	35 dB(A)
f)	Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten  45 dB(A)	35 dB(A)

Überschreitet der nach Nr. 6 der AVV Baulärm ermittelte Beurteilungspegel des von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusches den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A), so sollen dem Grundsatz nach gemäß Nr. 4.1 der AVV Baulärm Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden. In Betracht kommen insbesondere Maßnahmen bei der Errichtung der Baustelle, Maßnahmen an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren oder auch die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen. Der sogenannte Eingreifwert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm wirkt sich der Sache nach wie ein Messabschlag zugunsten des Bauunternehmers aus; eine Erhöhung des maßgeblichen Immissionsrichtwertes unter Rückgriff auf den Eingreifwert bereits im Genehmigungsverfahren ist jedoch unzulässig.<sup>59</sup>

#### **2.5.2.1.2 Bewertung der bauzeitlichen Lärmbelastung**

Unter Berücksichtigung der zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss gemäß Ziffer 1.4.2.1 festgesetzten Schutzauflagen und Entschädigungsansprüche sind durch die Bautätigkeit ausgelöste, verbleibende Beeinträchtigungen durch Baulärm als zumutbar hinzunehmen. Im Einzelnen ergibt sich folgende Bewertung der bauzeitlichen Lärmbelastung

##### **2.5.2.1.2.1 Methode und Ergebnis der Baulärmuntersuchung**

Ansatz und Methode des Lärmgutachtens sind nicht zu beanstanden. Ausgehend von der tatsächlichen Nutzung (vgl. Ziffer 3.2.3 AVV Baulärm) wurden zunächst die nach Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm einschlägigen Immissionsrichtwerte ermittelt. Nach dem Bebauungsplan Hamburg Altstadt 47 / Neustadt 49 vom 7. Mai 2011 liegt das Vorhaben-gebiet im Kerngebiet. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur (vgl. § 7 BauNVO<sup>60</sup>). Zulässige Bebauungen eines Kerngebietes sind u.a. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe sowie auch Wohnungen nach Maßgabe der Festsetzungen des Bebauungsplanes. Entsprechend dieser Kategorisierung im Bebauungsplan ist das Planungsgebiet nach AVV Baulärm als Gebiet mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen einzustufen, in dem weder vorwiegend gewerbli-

---

<sup>59</sup> Vgl. z.B. BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, 7 A 11/11 = juris, Rn. 47.

<sup>60</sup> Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke vom 26. Juni 1962 (Bauutzungsverordnung - BauNVO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017, BGBl. I S. 3786.

che Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind. Die einzuhaltenden Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm liegen damit bei 60 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts.

In Anlehnung an die Rechtsprechung des BVerwG zum Bau der U5 Berlin-Mitte<sup>61</sup> wurde sodann aufgrund der Vorbelastung der Mönckebergstraße durch Verkehrslärm (ÖPNV, Taxen, Anlieferverkehr) die Zumutbarkeitsschwelle mittels eines sog. projektspezifischen Immissionsrichtwertes um 3 dB(A) auf 63 dB(A) tags erhöht. Hierzu wurde aus den Abfahrtszeiten aller Buslinien über den Tag eine durchschnittliche Anzahl von Fahrten pro Stunde für den zu untersuchenden Zeitraum (7.00 bis 20.00 Uhr) gebildet und zur Berücksichtigung des Taxen- und Lieferverkehrs um 10 % beaufschlagt.<sup>62</sup> Bei 107 Fahrzeugbewegungen/Stunde und einem Schwerlastverkehrsanteil von 90 % wurde so eine Vorbelastung errechnet, die den nach der AVV Baulärm maßgeblichen Immissionsrichtwert von 60 dB(A) an sämtlichen beurteilungsrelevanten Immissionsorten um 2,5 bis 5,8 dB(A) überschreitet.

Zu den lärmintensiven Arbeiten zählen nach Angaben der Vorhabenträgerin neben der Herstellung der Baugrubenwand sowie der sich anschließenden Erdarbeiten insbesondere die Bohrarbeiten des Drehbohrgerätes. Der Lärmgutachter geht davon aus, dass von einem im „Eco-Silent-Mode“ eingesetzten, repräsentativen Bohrgerät ein Schalleistungspegel von  $L_{WA} = 107$  dB(A) erreicht wird. Da es sich hierbei um den höchsten zu erwartenden Schalleistungspegel handelt, wurde anhand dieses Parameters eine Flächen-Schallquelle für den Baustellenbereich gebildet und ausgehend hiervon wiederum die Immissionen am Beurteilungsort errechnet.

Bei der Darstellung der Untersuchungsergebnisse beschränkte sich der Lärmgutachter im Folgenden auf den Tagzeitraum (7.00 bis 20.00 Uhr), da nach Zusage der Vorhabenträgerin die erforderlichen lärmintensiven Arbeiten planmäßig tagsüber durchgeführt werden.<sup>63</sup> Zusätzlich wird der kumulierte Einsatz lauter Geräte im Baustellenbereich in der Zeit von 7.00 bis 20.00 Uhr acht Stunden nicht überschreiten.<sup>64</sup>

Als Ergebnis der Untersuchung werden die Immissionsrichtwerte im Wesentlichen im Bereich der zur Baustellenfläche nächstgelegenen Immissionsorte IO 2, IO 3, IO 6 und IO 7 infolge der Bautätigkeiten überschritten. Dabei liegen die höchsten zu erwartenden Immissionen am Immissionsort I.O. 2 (1. OG) 9,2 dB(A) über dem nach der AVV Baulärm einschlägigen Immissionsrichtwert von 60 dB(A) bzw. 6,2 dB(A) über dem vorliegend ermittelten projektspezifischen Immissionsrichtwert von 63 dB(A).

---

<sup>61</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, 7 A 11/11 = juris, Rn. 39 ff.

<sup>62</sup> Vgl. Schalltechnisches Gutachten, Anlage 3.3, S. 9 ff.

<sup>63</sup> Vgl. auch Erläuterungsbericht, Anlage 1.1., S. 23.

<sup>64</sup> Vgl. auch Schalltechnisches Gutachten, Anlage 3.3, S. 13.

### 2.5.2.1.2.2 Vermeidungsmaßnahmen

Das Baulärmgutachten sieht unterschiedliche Maßnahmen vor, um die Auswirkungen der Bautätigkeiten an den zu schützenden Immissionsorten zu vermeiden oder jedenfalls aber zu verringern. Diese wurden unter Ziffer 1.4.2.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verbindlich festgesetzt. So hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass weitestgehend lärmarme Bauverfahren und -geräte eingesetzt werden. Dabei ist der Stand der Technik zur Lärminderung zu berücksichtigen. Die Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind zudem nicht länger als unbedingt erforderlich zu betreiben. Ferner sind die Baugeräte soweit möglich unter Ausnutzung der vorhandenen Abschirmmöglichkeiten (Bahnsteigebene) zu positionieren und Arbeiten, die auf Straßen- oder Bahnsteigebene ausgeführt werden können, sind auf letzterer einzuplanen. Zudem ist der bauzeitlich vorgesehene Bauzaun (2,5 m) so zu ertüchtigen, dass die klassischen Bauzaunelemente durch eine Holzwerkstoffplatte ersetzt werden, um so eine schallmindernde fugendichte Konstruktion zu bilden. Sollte die Vorhabenträgerin aus konstruktiven oder sonstigen Gründen auf andere Alternativen zurückgreifen, so hat sie dabei sicherzustellen, dass diese eine gleichwertige Schallminderung bewirken.

Weitergehende Vermeidungsmaßnahmen sind aus Sicht des Lärmgutachters nicht verhältnismäßig.<sup>65</sup> So könne eine komplette Abschirmung auch der oberen Geschosse nur durch eine komplette Einhausung der Baustelle erreicht werden. Gleichfalls scheidet auch eine Erhöhung des ertüchtigten Bauzauns aus, da stets auch Schall nach oben entweiche und eine Beugung an der Oberkante der Wand stattfindet. Überdies werde ab einer gewissen Höhe eine Gründung der Schutzwände erforderlich, die ihrerseits mit zusätzlichem baulichen Aufwand und weiteren Schallemissionen verbunden wäre. Schließlich gibt der Gutachter zu bedenken, dass eine weitere Erhöhung der Schutzwand auf der straßenabgewandten Seite zu einer (weiteren) Reduzierung des Tageslichteinfalls führen würde, da dort die Schutzwände sehr nahe an den Gebäuden stehen würden.

### 2.5.2.1.2.3 Gesamtbewertung

Die trotz der Schutzvorkehrungen verbleibenden Beeinträchtigungen durch Baulärm sind, soweit ihnen nicht durch weitergehende Minderungsmaßnahmen (vgl. Ziffer 1.4.2.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses) oder aber Entschädigungsansprüche der Betroffenen abgeholfen wird (vgl. Ziffer 1.4.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses), zugunsten des im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle als zumutbar hinzunehmen.

---

<sup>65</sup> Vgl. auch Schalltechnisches Gutachten, Anlage 3.3, S. 17 f.

Mit Blick auf die Abwägung der mit der Bauausführung verbundenen Lärmimmissionen ist zunächst zu konstatieren, dass der Einwirkungsbereich der Baustelle auf der Mönckebergstraße aufgrund von Verkehrsbewegungen Lärmimmissionen ausgesetzt ist, die an sämtlichen repräsentativen Immissionsorten bereits die von der Vorhabenträgerin einzuhaltenden, gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm (hier: 60 dB(A)) überschreitet. Die aus diesem Grund vorgenommene Anhebung des an sich einschlägigen Immissionsrichtwertes um 3 dB(A) wird seitens der Planfeststellungsbehörde als zulässig erachtet. Durch eine Abweichung aufgrund einer tatsächlichen Lärmbelastung wird – auch aus Sicht des BVerwG – dem Umstand Rechnung getragen, dass infolge der Vorbelastung im konkreten Fall die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle ausnahmsweise geringer zu bemessen ist. Das BVerwG beruft sich seinerseits in diesem Zusammenhang auf den Willen des Gesetzgebers, „die besonderen Verhältnisse berücksichtigen zu können, unter denen Baumaschinen zum Einsatz kommen.“<sup>66</sup> Die Bildung des projektspezifischen Immissionsrichtwertes erfolgte schließlich vorliegend auch mit Augenmaß, da, ausgehend von den für die einzelnen Immissionspunkte errechneten Werten im Vorbelastungsszenario,<sup>67</sup> im Durchschnitt die Vorbelastung 4,60 dB(A) über dem einschlägigen Immissionsrichtwert der AVV Baulärm liegt.

Da vor dem Hintergrund der Dauer der Baumaßnahme auch im Erörterungstermin der Bedarf weitergehender Schutzmaßnahmen zugunsten der im Nahbereich der Baustelle vorhandenen gewerblichen Nutzung (Büro-, Hotelnutzung) deutlich wurde, hat sich die Planfeststellungsbehörde entschieden, zur bestmöglichen Wahrung der gegenläufigen Interessen der Vorhabenträgerin gemäß Ziffer 1.4.2.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses eine weitere Prüfpflicht aufzugeben. Demnach hat die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der konkret einzusetzenden Baugeräte weitere Minderungsmöglichkeiten zu prüfen und soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar umzusetzen. Als Maßnahmen kommen beispielsweise eine Anpassung der konkreten Positionen der Baugeräte im Baufeld, der Einsatz temporärer Lärmschutzwände oder auch ein späterer Beginn lärmintensiver Arbeiten an Samstagen in Betracht. Gerade auch mit Blick auf eine zeitliche Verschiebung lärmintensiver Arbeiten auf die späteren Morgenstunden an Samstagen ist vor Umsetzung der Maßnahme jedoch gleichfalls zu prüfen und sicherzustellen, dass sich durch die Verschiebung keine Verzögerungen im Bauablauf ergeben, die gesamt betrachtet zu einer Verlängerung der Dauer der Baudurchführung führt. Die weitergehende Prüfpflicht ist von der Vorhabenträgerin schließlich zum Ausschreibungsgegenstand zu machen. Die Nebenbestimmung rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass ein Bauvorhaben regelmäßig im Zuge der Ausführungsplanung eine weitergehende Detailtiefe erlangt, die zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht geschuldet ist. Insoweit können zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht sämtliche Parameter erfasst werden, die sich im Einzelfall erst noch aus der Ausführungsplanung ergeben mögen. Um dennoch dem Schutzbedürfnis der Betroffenen vor Ort (hier insbesondere

---

<sup>66</sup> Vgl. BVerwG Ur. V. 10.07.2012, Az.: 7 A 11/11 = juris, Rn. 32.

<sup>67</sup> Vgl. Schalltechnisches Gutachten, Anlage 3.3, S. 10 f.

Büro- und Hotelnutzung) hinreichend Rechnung zu tragen, war der Vorhabenträgerin in ihr zumutbarer Weise aufzugeben, zu diesem späteren Zeitpunkt, in dem sich womöglich anhand der weiteren Detaillierung der Planung weitere Lärminderungsmöglichkeiten abzeichnen mögen, diese dann auch zu erfassen und effektiv auszunutzen.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der gutachterlichen Untersuchungen sowie auch ergänzend im Erörterungstermin nachvollziehbar dargelegt, dass mit vertretbarem Aufwand keine weiteren Vorkehrungen zum Schutz vor der Ausbreitung baubedingter Lärmemissionen zum jetzigen Zeitpunkt zugesagt werden können. Insbesondere scheiden eine Einhausung des Baustellenbereiches sowie auch die Errichtung eines höheren Bauzaunes aufgrund des damit verbundenen technischen Aufwandes und etwaiger lärmintensiver Gründungsarbeiten aus. So verwies die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang auf das erschwerende Platzproblem an der Baugrube bzw. innerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche.<sup>68</sup> So könne ein Bauzaun maximal 2,5 m hoch sein, ohne dass ein Fundament gesetzt werden müsse. Auch unter dem Gesichtspunkt der Gewährleistung der für die Bauzeit geforderten Mindestbreiten für Gehwege, sei insofern bereits eine besonders platzsparende Bodenplatte für die Aufstellung des Bauzauns gewählt worden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist überdies in die dahingehenden Überlegungen einzustellen, dass die Baustelle während der Bauausführung von der Nord- auf die Südseite zu verlegen sein wird, sodass derlei Schutzmaßnahmen zweifach ausgeführt werden müssten und somit auch doppelt (kosten- und) lärmintensiv wären. Da es sich ferner nicht um eine Hochbaustelle handelt, sondern ein guter Teil der Bautätigkeiten unter Straßenniveau und in Teilen unter Ausnutzung des Tunnels abgeschirmt durchgeführt werden kann, war folglich aufgrund der Unverhältnismäßigkeit der Schutzmaßnahmen nicht die Errichtung von Lärmschutzwänden anzuordnen.

Des Weiteren ist hinsichtlich der Zumutbarkeit der prognostizierten Belastungssituation festzuhalten, dass die Lärmeinwirkungen einerseits nur temporärer Natur sind und andererseits lärmintensive Tätigkeiten auf die Tagstunden beschränkt sind. Insoweit sind insbesondere mit Blick auf den im direkten Baustellenumfeld gelegenen Hotelbetrieb in der besonders schützenswerten Nachtzeit keine zusätzlichen Störungen von der Baustelle zu erwarten. Auch soweit nahegelegene – wenn auch jährlich neu zu beantragende – Außengastronomiebereiche trotz Baustellensituation z.B. im Bereich der Immissionsorte I.O. 5 und I.O. 6 zugelassen und betrieben werden sollten, liegen die für die Erdgeschossenebene prognostizierten Immissionen am beurteilungsrelevanten Ort nur geringfügig über (BE-Fläche Süd I.O. 5) oder sogar unter (beide BE-Flächen I.O. 6, BE-Fläche Nord I.O. 5) dem projektspezifischen Immissionsrichtwert. Abschließend sei auch hier noch einmal herauszustellen, dass die in dem Gutachten anhand einer Flächen-schallquelle errechnete Belastung nicht über den gesamten beurteilungsrelevanten Zeitraum von ca. 2 ½ Jahren gegeben sein wird. Die gutachterliche Betrachtung ist auf die erwartungsgemäß lautesten Tätigkeiten beschränkt worden und klammert insoweit diejenigen Tätigkeiten aus, die mit deutlich geringeren Lärmemissionen verbunden sein

---

<sup>68</sup> Vgl. auch Protokoll zum Erörterungstermin, S. 13 f.

werden. Ergänzend führte die Vorhabenträgerin diesbezüglich aus, dass die lärmintensiven Arbeiten nach derzeitiger Planung nicht mehr als ca. 6 Monate in Anspruch nehmen sollen.

Für darüber hinaus verbleibende Beeinträchtigungen wurden unter Ziffer 1.4.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses zudem dem Grunde nach Entschädigungsansprüche festgesetzt (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG).<sup>69</sup>

So ist bezogen auf diejenigen Tage, an denen der projektspezifische Immissionsrichtwert von 63 dB(A) überschritten wird, eine angemessene Entschädigung für eine im Zeitpunkt der Planfeststellung genehmigte und nicht widerrufenen Sondernutzung zur Unterhaltung von Außengastronomieflächen auf der Mönckebergstraße zu entrichten. Bezugspunkt ist insoweit die Lärmbelastung am beurteilungsrelevanten Immissionsort; diese ist durch geeignete Maßnahmen durch die Vorhabenträgerin zu ermitteln. Vor dem Hintergrund, dass auf die Nutzung des öffentlichen Wegekörpers der Mönckebergstraße kein Anspruch besteht und überdies die Sondernutzungserlaubnisse jährlich erneut zu beantragen sind, wurde die Anspruchsberechtigung zudem bewusst auf die Genehmigungslage zum Zeitpunkt der Planfeststellung beschränkt. Wie bereits im Zusammenhang mit der Variantenprüfung unter Ziffer 2.5.1.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, handelt es sich bei der genehmigungsbedürftigen Bewirtschaftung von öffentlichen Wegeflächen einzig um die Ausnutzung einer Erwerbchance auf eigenes Risiko. Mangels Anspruchsberechtigung des jeweiligen Genehmigungsinhabers war folglich ein etwaiger Entschädigungsanspruch auf diejenigen Fälle zu beschränken, in denen bereits eine Sondernutzungserlaubnis erteilt und damit eine gesicherte Rechtsposition erlangt wurde und nur soweit diese nicht wieder durch das zuständige Bezirksamt Hamburg-Mitte widerrufen wurde. Gleichfalls sind Ansprüche ausgeschlossen, soweit die Gewerbetreibenden aufgrund einer entsprechenden Bestimmung im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis zur Duldung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen verpflichtet sind. Denn insoweit musste der jeweils betroffene Gewerbetreibende damit rechnen, dass die Ausnutzung der ihm erteilten Erlaubnis aufgrund der äußeren Rahmenbedingungen (hier der Baumaßnahme und damit einhergehenden Lärmauswirkungen) nur mit Einschränkungen möglich sein würde.

Dass darüber hinaus womöglich auch für die Dauer der Baudurchführung Anträge auf Sondernutzung für Flächen außerhalb der Baustelleneinrichtungsf lächen gestellt werden, rechtfertigt überdies keine Ausdehnung der Anspruchsberechtigung für Entschädigungen. Denn einerseits ist nicht absehbar, ob überhaupt während der Dauer der Baudurch-

---

<sup>69</sup> Aus verfahrenstechnischer Sicht wird an dieser Stelle zusätzlich darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Planfeststellung der Entschädigungsanspruch nur dem Grunde nach festgestellt wird. Über die Höhe der Entschädigung im Einzelfall ist vorrangig zwischen dem Anspruchsberechtigten und der Vorhabenträgerin eine Einigung herbeizuführen. Kommt eine Einigung nicht zustande, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG in Verbindung mit § 30a PBefG).

führung Sondernutzungserlaubnisse für Außengastronomieflächen der Mönckebergstraße im Nahbereich der Baustelle erteilt werden. Und andererseits würde ein etwaiger Antrag des Gewerbetreibenden auf Zulassung von Außengastronomie quasi „sehenden Auges“ erfolgen, da die hier zugelassene Baumaßnahme und damit auch die bauzeitlichen Belastungen spätestens seit Offenlage der Antragsunterlage<sup>70</sup> dem jeweiligen Antragsteller bekannt sein dürfte oder jedenfalls aber für diesen Zeitpunkt aufgrund der Offenlage fingiert wird. Auch insoweit gelten die vorstehenden Ausführungen, dass aufgrund der vor Ausnutzung der Erlaubnisse bekannten Rahmenbedingungen ein etwaiges Schutzbedürfnis entfällt.<sup>71</sup>

Darüber hinaus bestehen Entschädigungsansprüche bei Überschreitung der oberen Anhaltswerte für Innenraumpegel nach der VDI-Richtlinie 2719 („Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“) in den dort genannten entsprechend schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen, wobei bei der Ermittlung der Innenraumpegel von dem vorhandenen geschlossenen Fenster auszugehen ist. Die Entschädigungsansprüche für Überschreitung von Innenraumpegeln sind ausgeschlossen, wenn entsprechende schallmindernde Schutz- und Dämmeinrichtungen bereits vorhanden sind. Die Beschränkung bis hin zum Ausschluss der Anspruchsberechtigung rechtfertigt sich insoweit, als dass trotz Überschreitung des einzuhaltenden projektspezifischen Immissionsrichtwertes von 63 dB(A) das Schutzbedürfnis entfällt, soweit die Gebäude im Nahbereich der Baustelle bereits über entsprechende Einbauten verfügen und somit eine zu entschädigende Belastung durch Baulärm in den Innenräumen faktisch nicht gegeben ist. Es besteht in diesem Fall auch kein Anspruch auf Schutzvorkehrungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG.

Mit Blick auf verbleibende Überschreitungen des projektspezifischen Immissionsrichtwertes von 63 dB(A), die entschädigungslos hinzunehmen sind, wird abschließend darauf hingewiesen, dass mit Blick auf bauzeitliche Lärmbelastungen es der Vorhabenträgerin prinzipiell möglich sein muss, ein ansonsten zulässiges Vorhaben auch in für sie verträglicher Weise durchführen zu können. Bei der Ausführung von Bauvorhaben steht ein Vorhabenträger regelmäßig vor der Schwierigkeit, durch Vorkehrungen den Schutz der menschlichen Gesundheit zu gewährleisten, ohne dabei gleichzeitig die eigene Bauausführung unmöglich zu machen. So kann die Auferlegung von Schutzvorkehrungen im Einzelfall zwar zu einer bestmöglichen Reduzierung von z.B. baubedingten Lärmimmissionen und damit zu einer (noch) besseren Erreichung des Schutzziels führen. Umgekehrt können gerade diese Maßnahmen jedoch auch dazu führen, dass die Bauzeit insgesamt und damit die Dauer sämtlicher Beeinträchtigungen ggf. nicht nur unerheblich verlängert werden. Beispielhaft genannt seien Bauzeitbeschränkungen, bei denen der Einsatz lauter Maschinen auf wenige Stunden pro Tag eingeschränkt wird. Die hiermit

---

<sup>70</sup> Vgl. hierzu Ziffer 2.1.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses.

<sup>71</sup> Zur Entschädigungsfähigkeit von durch Wegfall von Außengastronomie erlittene Umsatzeinbußen vgl. Ziffer 2.5.2.5.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses.

verbundene Konfliktlage ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der durch die Vorhabenträgerin umzusetzenden Schutzvorkehrungen jedoch vorliegend im Interesse aller Beteiligten an einer möglichst kurzen Bauzeit, einer sich an der spezifischen Schutzwürdigkeit des Bauumfeldes orientierenden und für beide Seiten verhältnismäßigen Minderung der Beeinträchtigungen, sowie dem Interesse der Vorhabenträgerin und der Allgemeinheit an der Vorhabenverwirklichung gut gelöst.

### **2.5.2.1.3 Einwendungen zur bauzeitlichen Lärmbelastung**

Zur bauzeitlichen Lärmbelastung wurden die folgenden Einwendungen erhoben:

(1)

Es werde die Verlärmung während der Bauzeit beanstandet und entsprechende Schutzvorkehrungen gefordert. Es seien zahlreiche Arbeitsplätze durch Lärm betroffen. Die Lärmentwicklungen könnten sich bis zu 500 m auswirken. Insoweit würden weitere Schutzvorkehrungen gefordert. (E02-E07, E10, E12, E16-E20)

(2)

Für den Immissionsort IO 2 würde für den Baustellenabschnitt Nord Lärmpegel bis zu 69,2 dB(A) prognostiziert (Schalltechnisches Gutachten, S. 13). Dies reiche an den Schwellenwert von Gesundheitsbeeinträchtigungen (70 dB(A)) heran und könne bereits grundrechtsrelevant sein (Art. 2 Abs. 2 GG). Am Immissionsort IO 2 würde der Immissionsrichtwert der AVV Baulärm um fast 10 dB(A) überschritten. Ein ähnlich hoher Beurteilungspegel würde mit 68,9 dB(A) für den Baulärm Süd prognostiziert. (E03-E05)

(3)

Der Eingreifwert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm erlaube es nicht, den maßgeblichen Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 im Planfeststellungsverfahren noch um bis zu 5 dB(A) zu erhöhen (BVerwGE 143, 249 – Leitsatz). (E03-E05)

(4)

Die Berechnung der Vorbelastung werde bezweifelt, da der verhältnismäßig ruhige Busverkehr auf 25 km/h begrenzt werde und der Anlieferverkehr bis 11.00 Uhr beschränkt sei. Es dürfe daher nicht zutreffend sein, den Richtwert um 3 dB(A) quasi als Messabschlag anzuheben. (BVerwGE 143, 249, 264). (E03-E05)

Ergänzend wurde unter Bezugnahme auf die Erwiderungen der Vorhabenträgerin zudem ausgeführt,<sup>72</sup> dass es nicht zulässig sei, zur Vorbelastung durch Verkehrsgeräusche von einer Durchschnittsgeschwindigkeit des Busverkehrs von 30 km/h auszugehen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h beschränkt sei. Vielmehr dürfte selbst diese Geschwindigkeit wegen der üblichen Gemengelage noch häufig unterschritten werden. (E03-E05)

(5)

Bei Bohrgeräten sei mit Emissionspegeln von 107 dB(A) zu rechnen, wobei die oberen Geschosse nicht abgeschirmt würden, da eine Einhausung der Baustelle nicht vorgesehen sei. (E03-E05)

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin dahingehend konkretisiert, dass im Hinblick auf die schutzbedürftigen Belange (Kunden, Mitarbeiter, Hotelgäste) als Alternative zu dem Bauzaun eine Lärmschutzwand zu prüfen sei, und zwar auch über 2,5 m hinausgehend mit Krabung, um die Beurteilungspegel auch für die Obergeschosse deutlich abzusenken. Hierzu fehlte ebenfalls eine Untersuchung, weshalb beantragt wurde, diese nachzuholen bzw. eine entsprechende Schutzvorkehrung anzuordnen.

(6)

Die Innenschallpegel von 40 dB(A) für Hotelzimmer und Büros sowie von 45 dB(A) für Restaurants, Cafés und Läden dürften nicht überschritten werden oder seien im Übrigen zu entschädigen (BVerwGE 143, 249, 271). (E03-E05)

(7)

Vor Beginn der Bauarbeiten müsse untersucht werden, wie sich der Baulärm auf Sicherheitseinrichtungen (Alarmanlagen) und sensible Untersuchungsapparaturen in den verschiedenen Ärztehäusern (Barkhof, Spitalerhof etc.) im Umfeld der Baustelle auswirke. (S18, E18)

Zu (1)

Die Einwendungen und Forderungen sind unter Berücksichtigung der gemäß Ziffer 1.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen und Entschädigungsansprüche unbegründet.

---

<sup>72</sup> E-Mail des Rechtsbeistandes der Einwender (E03-E05) an die Planfeststellungsbehörde vom 12. Juli 2019.

Wie bereits ausgeführt, wurden im Rahmen des Baulärmgutachtens sowie auch im Nachgang zur Beteiligung Möglichkeiten zur Minderung der Schallausbreitung untersucht. Diejenigen Vorkehrungen, die in verhältnismäßiger Weise durch die Vorhabenträgerin umzusetzen sind, wurden unter Ziffer 1.4.2.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt und gemäß Ziffer 1.4.2.1.2 um eine weitergehende Prüfpflicht im Rahmen der Ausschreibung, Ausführungsplanung und Baudurchführung ergänzt. Darüber hinaus stellt sich die geforderte Ausführung von Lärmschutzwänden oder gar Einhausung der Baustelle zur bestmöglichen Reduzierung der Schallausbreitung aufgrund des damit verbundenen baulichen und finanziellen Aufwandes bei gleichzeitig relativ geringer Wirksamkeit als unverhältnismäßig dar. Unter besonderer Berücksichtigung der Büronutzung sowie auch des Hotelbetriebes insbesondere in den Obergeschossen der Randbebauung wurde der Vorhabenträgerin überdies aufgegeben, im Rahmen der an die Planfeststellung anschließenden Ausschreibung sowie der Ausführungsplanung und Baudurchführung weitere Möglichkeiten zur Verringerung der bauzeitlichen Lärmbelastung zu prüfen und ggf. umzusetzen (vgl. Ziffer 1.4.2.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Hinsichtlich des auch im Erörterungstermin eingewandten Umstandes, dass gerade auch in den Sommermonaten in den Erdgeschossen mit geöffneten Türen gearbeitet werde, wird schließlich zu Bedenken gegeben, dass aufgrund der Einfassung der Baustelleneinrichtungsfläche mit einer fugendicht verschlossenen Konstruktion die Lärmauswirkungen in den Erdgeschossen im Vergleich zu der Belastung in den Obergeschossen geringer ausfallen wird.<sup>73</sup>

Darüber hinaus sind weitergehende Forderungen nach Minderungsmaßnahmen gerade auch mit Blick auf die rechtliche Schutzwürdigkeit von Außenkontaktbereichen vor Ladengeschäften als unverhältnismäßig zurückzuweisen. So erstreckt sich nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG der Anwendungsbereich der AVV Baulärm gerade nicht auf den Schutz des Außenkontaktbereichs vor Ladengeschäften, sondern zielt auf den Schutz der Nachbarschaft.<sup>74</sup> So handele es sich bei den Außenkontaktbereichen vor Ladengeschäften nicht um Flächen, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig sind. Zwar gehörten zu dem durch Art. 14 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes auch die besondere Lage an der Straße (Kontakt nach außen), die dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewähre und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermögliche. Der Zugang zu Ladengeschäften werde aber nicht durch den Baulärm als solchen, sondern allenfalls durch bauliche Anlagen zu dessen Abschirmung beeinträchtigt. Abweichendes folge auch nicht daraus, dass die Möglichkeit zur Aufnahme von Außenkontakten durch Verweilen vor den Schaufenstern durch den Baulärm behindert werde. Passanten und Laufkundschaft würden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich – auch beim Verweilen vor Schaufenstern – nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend

---

<sup>73</sup> Vgl. auch Schalltechnisches Gutachten, Anlage 3.3, S. 13 ff.

<sup>74</sup> Vgl. BVerwG Urt. v. 10.07.2012, Az.: 7 A 11/11 = juris, Rn. 33, 35, mw.N.

im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhielten. Anders verhalte sich dies etwa bei den Freisitzen von Restaurants und Gaststätten, die grundsätzlich zu den schutzwürdigen Außenbereichen gehören könnten.

Gerade auch dem zuletzt genannten Aspekt wird schließlich mit den Entschädigungsregelungen unter Ziffer 1.4.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen, soweit im Zeitpunkt der Beschlussfassung eine genehmigte und nicht widerrufenen Sondernutzungserlaubnis eine Unterhaltung von Außengastronomiebereichen auf der Mönckebergstraße gestattet. Gleichfalls bestehen Entschädigungsansprüche zugunsten der betroffenen Grundstückseigentümer, soweit infolge der Bautätigkeit die oberen Anhaltswerte für Innenraumpegel in den entsprechend schutzwürdigen Räumen zu beklagen sind, sodass auch etwaige Minderungsansprüche der jeweiligen Mietparteien gegenüber dem jeweiligen Eigentümer aufgrund der bauzeitlichen Lärmbelastung abgegolten sind. Verbleibende Beeinträchtigungen aufgrund von baubedingten Lärmimmissionen sind aus Gründen des im öffentlichen Interesse durchzuführenden barrierefreien Ausbaus der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße als zumutbar hinzunehmen.

Zu (2)

Die Einwendung ist unbegründet. Zwar ist es richtig, dass die Richtwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts als Schwelle zu einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung mit Blick auf Dauerschallpegel auch von der Rechtsprechung derzeit hinterfragt werden.<sup>75</sup> Jedoch handelt es sich bei den hier in Frage stehenden Belastungen um temporäre Schalleinwirkungen, die einerseits bereits auf die Zeit der Bauausführung an sich, andererseits aber auch auf einzelne Bautätigkeiten beschränkt sind. Insoweit mag die gutachterliche Betrachtung irreführend sein, die für die Berechnung der Belastung am Immissionsort nicht nach Bauphasen und Bautätigkeiten differenziert, sondern einzig als Flächenschallquelle die lautesten Bautätigkeiten betrachtet. Da jedoch davon auszugehen ist, dass nicht bei allen Tätigkeiten die in dem Gutachten errechneten Immissionswerte erreicht werden und auch ein Teil der Arbeiten unter Ausnutzung der vorhandenen Abschirmmöglichkeiten bzw. auf Bahnsteigebene sowie unter weiterer Berücksichtigung der gemäß Ziffer 1.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Schutzvorkehrungen durchgeführt wird, ist eine gesundheitsgefährdende Dauerbelastung durch Lärm auszuschließen. Dies gilt insbesondere für die besonders schützenswerte Nachtzeit, in der keine lärmintensiven Tätigkeiten durchgeführt werden.<sup>76</sup>

Zu (3)

Wie bereits unter Ziffer 2.5.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, ist der Rückgriff auf den Eingriffwert im Genehmigungsverfahren in der Tat nicht zulässig.

---

<sup>75</sup> Vgl. z.B. Hinweisbeschluss des BVerwG v. 25.04.2018, 9 A 16/16 = ZUR 2018, 623, 625.

<sup>76</sup> Vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1, S. 23.

Dementsprechend sind bereits ab einer Überschreitung des maßgeblichen Immissionsrichtwertes bzw. hier des projektspezifischen Immissionsrichtwertes von 63 dB(A) Schutzmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Verringerung der Lärmimmissionen geschuldet.

Zu (4)

Die Einwendung ist unbegründet. Aufgrund der auf der Mönckebergstraße gegebenen Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm war die Bildung eines projektspezifischen Immissionsrichtwertes von 63 dB(A) als maßvolle Anhebung des nach AVV Baulärm einschlägigen Immissionsrichtwertes zulässig.

Zur Ermittlung der Vorbelastung führte die Vorhabenträgerin erläuternd aus, dass diese auf Grundlage der RLS-90<sup>77</sup> erfolgt sei. Diese kenne als minimalste Geschwindigkeit 30 km/h. Geringere Geschwindigkeiten seien in diesem Regelwerk nicht vorgesehen. Sofern die Vorbelastung mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h berechnet werde, ergäbe sich je nach Fahrzeugtyp (PKW, LKW, Bus etc.) und konkreter Situation eine um 0,3 bis 1,0 dB(A) geringere Vorbelastung. Die Beurteilungspegel Verkehrslärm würden sich somit nur geringfügig ändern.

Trotz des pauschalen Ansatzes der Vorhabenträgerin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der die Vorbelastung zum Ausdruck bringende Ansatz von 63 dB(A) nicht weiter zu beanstanden. Wie bereits ausgeführt, ergeben die in der Schalltechnischen Untersuchung dargestellten Beurteilungspegel im Durchschnitt eine Belastung von 4,60 dB(A) über dem einschlägigen Immissionsrichtwert der AVV Baulärm. Bei Berücksichtigung der tatsächlich geringeren Geschwindigkeit von 25 km/h und damit – zur sicheren Seite heraus – um -1,0 dB(A) geringeren Beurteilungspegeln läge die durchschnittliche Belastung immer noch 3,60 dB(A) über dem einschlägigen Immissionsrichtwert von 60 dB(A). Die maßvolle Anhebung des einzuhaltenden Immissionsrichtwertes um 3 dB(A) ist insofern vorliegend zulässig.

Nur ergänzend sei schließlich darauf hingewiesen, dass auch die Lärmkartierung der Freien und Hansestadt Hamburg das Beurteilungsergebnis stützt. So wurden bei einer Berechnung und Kartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie<sup>78</sup> und der 34. BImSchV<sup>79</sup> für die Mönckebergstraße durchschnittliche Lärmpegel im Straßenrandbereich

---

<sup>77</sup> Bundesministerium für Verkehr, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Ausgabe 1990.

<sup>78</sup> Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. L 189 vom 18. Juli 2002 (Umgebungslärmrichtlinie).

<sup>79</sup> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 6. März 2006, BGBl. I S. 516 (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. August 2015, BGBl. I S. 1474.

von > 65-70 dB(A) errechnet.<sup>80</sup> Für die Straßenmitte werden durchschnittliche Lärmpegel von > 70-75 dB(A) ausgewiesen. Da die zum Zwecke der Lärmaktionsplanung ermittelte Lärmbelastung auf der Mönckebergstraße somit jedenfalls oberhalb von 65 dB(A) und damit noch einmal 2 dB(A) oberhalb des hier zugrunde zu legenden projektspezifischen Immissionsrichtwertes von 63 dB(A) liegt, ist trotz des (insoweit begünstigenden) rechnerischen Ansatzes der Vorhabenträgerin, die maßvolle Anhebung im Ergebnis nicht weiter zu beanstanden.

Zu (5)

Die Einwendung, dass trotz der zu erwartenden Emissionspegel von 107 dB(A) die oberen Geschosse nicht abgeschirmt werden, war zurückzuweisen.

In der Schalltechnischen Untersuchung wird mit Blick auf die oberen Geschosse ausgeführt, dass für eine effektive Abschirmung die gesamte Baustelle einzuhausen wäre.<sup>81</sup> Eine weitere Erhöhung der Betonschutzwand mit Holzplatte ist aus Sicht des Lärmgutachters nicht sinnvoll, da der Schall dennoch weiterhin nach oben entweiche. Zudem entstehe ab einer gewissen Höhe die Notwendigkeit einer Gründung, was auf der Mönckebergstraße mit vertretbarem Aufwand und unter Vermeidung zusätzlicher Schallemissionen nicht umsetzbar sei. Auch gibt der Lärmgutachter zu bedenken, dass die Wände auf der straßenabgewandten Seite sehr nahe an den Gebäuden stünden und mit zunehmender Höhe der Tageslichteinfall in den nächstgelegenen Räumen stark reduziert würde. Unter Berücksichtigung der Konkretisierung der Forderung im Erörterungstermin führte die Vorhabenträgerin zudem ergänzend aus, dass eine Erhöhung des Bauzaunes zur Notwendigkeit von Fundamenten führe, für die das Platzangebot nicht ausreichend sei und deren Errichtung zu zusätzlichen nicht abschirmbaren Lärmimmissionen sowie einer Verlängerung der Bauzeit führe. Eine Abschrägung/Auskragung am oberen Ende des Bauzaunes würde darüber hinaus die nutzbare Baustelleneinrichtungsfläche verringern. Dies hätte zur Folge, dass die Bauzäune weiter nach außen geschoben werden müssten und damit die verbleibende Gehweg- und Fahrbahnbreite auf unzulässige Weise einschränke.

Die Überlegungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachzuvollziehen. Eine Erhöhung der Schutzwände führte aufgrund des Bedarfes an einer Gründung derselben selbst zu Lärmbeeinträchtigungen und deren Nutzen-/Kostenaufwand ist angesichts der dennoch verbleibenden Beeinträchtigungen offensichtlich unverhältnismäßig. Eine vollständige Einhausung führte – sofern überhaupt technisch machbar – ebenfalls zu unverhältnismäßigen Kosten. Zudem wäre beides da das Baufeld im Zuge der Bauausführung von der Nord- auf die Südseite der Mönckebergstraße verlegt wird, doppelt zu gewichten,

---

<sup>80</sup> Vgl. Lärmkartierung der Freien und Hansestadt Hamburg, Lärm Straßenverkehr Tag, Abend, Nacht, Stand der Berechnung: November 2017, abrufbar unter <https://www.hamburg.de/interaktive-karte-strassenverkehr/>.

<sup>81</sup> Vgl. Anlage 3.3, S. 17 f.

da die entsprechenden Gründungsarbeiten für höhere Bauzäune oder auch Lärmschutzwände mehrfach anfallen würden. Somit steht eine Erhöhung der Bauzäune bzw. Errichtung von Lärmschutzwänden sowie die Errichtung einer Einhausung außer Verhältnis zu dem mit ihnen verfolgten Zweck einer – nur temporären – Reduzierung der Schallausbreitung. Da die in dem Gutachten dargestellte Lärmbelastung überdies nicht gleichbleibend über den gesamten Beurteilungszeitraum zu erwarten ist, waren folglich keine weitergehenden Schutzvorkehrungen zugunsten einer besseren Abschirmung der oberen Geschosse zu verfügen. Mit Blick auf Entschädigungsansprüche für eine Überschreitung von Innenraumpegeln wird darüber hinaus Bezug genommen auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffern 2.5.2.1.2.3 und 2.5.2.1.3 (zu 1) des Planfeststellungsbeschlusses.

Zu (6)

Den Forderungen wird nach Maßgabe der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses durch eine angemessene Entschädigung in Geld abgeholfen. Darüber hinaus sind die Einwendungen unbegründet.

Mit Blick auf die Einhaltung von Immissionsrichtwerten während der Bauzeit führte das OVG Rheinland-Pfalz<sup>82</sup> zuletzt umfassend aus, dass die Einhaltung von Außenpegeln während Bauarbeiten auch trotz üblicher Vermeidungsmaßnahmen kaum gänzlich zu verhindern sei. Da es sich bei diesen Arbeiten um ein vorübergehendes Phänomen handle, werde man zur Beurteilung der Zumutbarkeit ergänzend darauf abstellen können, ob zumindest der gehörige Innenraumpegel eingehalten wird. Insoweit sei die Wertung der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung – 24. BImSchV) heranzuziehen. Diese Verordnung betreffe die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen. Da diese Verordnung damit die dauerhafte Beeinträchtigung durch Verkehrslärm betreffe, könne sie auch zur Beurteilung von Vorkehrungen bei bloß vorübergehenden Beeinträchtigungen herangezogen werden, wobei allerdings wegen der zeitlich beschränkten Belastung keine gleichwertigen Schutzmaßnahmen gefordert werden könnten. Insoweit sei weiter zu berücksichtigen, dass die 24. BImSchV auf die Einhaltung zumutbarer Innenraumpegel abstelle und die durch die Gebäudeausstattung bewirkte Lärmdämmung berücksichtige. Sei hiernach davon auszugehen, so das OVG weiter, dass bei Wohnräumen Innengeräuschpegel von 40 dB(A) eingehalten werden müssten, und nehme man an, dass bei Fenstern mit üblicher Isolierverglasung ein Dämmwert von 32 dB(A) erreicht werde, so sei der erforderliche Schutz bei Außenpegeln bis zu etwa 70 dB(A) gewährleistet. Gerade bei den nur vorübergehenden Beeinträchtigungen von Baulärm sei es den Betroffenen zumutbar, die Fenster tagsüber geschlossen zu halten und die Räume stoßweise zu belüften. Für gewerblich genutzte Räume wie Bü-

---

<sup>82</sup> Vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 10.10.2018, 8 C 11694/17, DVBl. 2019, 324, 327 f., m.w.N.

roräume sei ein Innenraumpegel von 45 dB(A) maßgeblich, sodass sich auch der zulässige Außenpegel entsprechend erhöhe. [...] Zudem ergäben sich die Belastungsspitzen nur temporär und sie träten nicht dauerhaft auf.

Dies vorangestellt hat die Planfeststellungsbehörde zugunsten der betroffenen Gebäudeeigentümer unter Ziffer 1.4.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses eine Entschädigungsregelung verfügt. Demnach besteht ein Anspruch auf Entschädigung bei Überschreitung der oberen Anhaltswerte für Innenraumpegel nach der VDI-Richtlinie 2719 („Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“) in den dort genannten entsprechend schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen.<sup>83</sup> Bei der Ermittlung der Innenraumpegel ist dabei von dem vorhandenen geschlossenen Fenster auszugehen. Die Entschädigungsansprüche sind ausgeschlossen, wenn aufgrund vorhandener, schallmindernder Schutz- oder Dämmeinrichtungen kein weitergehendes Schutzbedürfnis besteht. Durch die Entschädigungsregel werden insofern diejenigen Fälle abgegolten, in denen aufgrund der Bautätigkeit die Nutzbarkeit der zur Mönckebergstraße gewandten Räume unzumutbar eingeschränkt wird. Dabei wird anspruchsmindernd berücksichtigt, dass womöglich aufgrund bereits eingebauter Schallschutzfenster kein dahingehendes Schutzbedürfnis mehr gegeben ist.<sup>84</sup>

Darüber hinaus schließt sich die Planfeststellungsbehörde in ihrer Bewertung der voranstehenden Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz an, wonach aufgrund der nur temporären Belastung durch Baulärm es den Betroffenen zumutbar ist, die Fenster tagsüber geschlossen zu halten und die Räume entsprechend stoßweise zu belüften. Die Bewertung erscheint gerade vor dem Hintergrund, dass die in dem Baulärmgutachten prognostizierte Lärmbelastung Spitzenpegel abbildet und damit nicht an sämtlichen Tagen der Baudurchführung zu erwarten ist, insoweit auch sachgerecht.

Darüber hinaus wird auch in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass gemäß Ziffer 1.4.2.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses die Vorhabenträgerin zur bestmöglichen Reduzierung der Lärmbelastung dazu verpflichtet ist, im Zuge der Ausführungsplanung gerade auch mit Blick auf die gewerbliche Nutzung der Obergeschosse der Bebauung der Mönckebergstraße weitere Möglichkeiten zur Schallreduzierung zu

---

<sup>83</sup> Anm.: Neben der 24. BImSchV gibt es mit der DIN 4109, den VDI 2719 (Spannweite von unterem bis oberem Anhaltswert) oder auch der Akustik 23 unterschiedliche Regelwerke zur Ermittlung von Schallschutzfensterklassen. Die Wahl der VDI 2719 als maßgebliches Regelwerk zu Bemessung der Entschädigungsansprüche erfolgte insoweit in Anlehnung an den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der U-Bahnlinie 5 im Bezirk Berlin-Mitte, über den das BVerwG mit Urt. v. 10.07.2012, 7 A 11/11, gerade auch mit Blick auf Baustellenlärm, zu entscheiden hatte. Da es sich bei Baulärm zudem um vorübergehende Belastungen handelt, wird darüber hinaus die Orientierung am oberen Anhaltswert der VDI 2719 auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für angemessen erachtet.

<sup>84</sup> Anm.: Insoweit kann die im Planfeststellungsbeschluss verfügte Anspruchsberechtigung im Einzelfall darauf hinauslaufen, dass der Höhe nach gerade kein Anspruch besteht.

überprüfen. Verbleibende Beeinträchtigungen sind schließlich als zumutbar hinzunehmen.

Zu (7)

Die Einwendung ist unbegründet. Da Baulärm keine atypischen Frequenzanteile enthält, mit denen nicht auch sonst in üblichen Umgebungen der genannten Einrichtungen zu rechnen ist, sind die befürchteten Auswirkungen nicht zu erwarten. Erläuternd gab die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang überdies zu Bedenken, dass andernfalls die genannten Einrichtungen in nahezu jeder Umgebung unzuverlässig arbeiten würden.

## **2.5.2 Erschütterungen und sekundärer Luftschall**

### **2.5.2.1 Bewertung von bauzeitlichen Erschütterungen und sekundärem Luftschall**

Da die Baumaßnahme im dicht bebauten Bereich der Mönckebergstraße durchgeführt werden wird, ist bei der Bauausführung ein entsprechendes Augenmerk auf etwaige, von der Bautätigkeit ausgehende, Erschütterungen sowie auch sekundären Luftschall zu legen. Da sich an der betrieblichen Nutzung der U3 auch nach dem barrierefreien Ausbau (sowie auch der parallel geplanten Tunnelsanierung) keine Änderungen ergeben, konnten demgegenüber durch den Betrieb der U-Bahn ausgelöste Erschütterungen vorliegend vernachlässigt werden.

Zur Vermeidung und Reduzierung erschütterungsbedingter Auswirkungen auf Rechte anderer hat die Vorhabenträgerin die unter Ziffer 1.4.2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses genannten Maßnahmen zu beachten bzw. umzusetzen (vgl. auch § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG). Demnach ist sie gehalten, unter Berücksichtigung des Standes der Technik bei der Bauausführung weitestgehend erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden. Ferner sind die einschlägigen Regelwerke der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, insbesondere Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ und Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ zu beachten. Die Normen enthalten Anforderungen und Anhaltswerte, bei deren Einhaltung davon auszugehen ist, dass in der Regel keine erheblichen Belästigungen durch Erschütterungen und Sekundäreffekte ausgelöst bzw. keine Schäden an Bauwerken im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes von Bauwerken oder Bauteilen im Hinblick auf seine Nutzung eintreten werden. Mit Blick auf den sekundären Luftschall sind die Werte nach Tabelle 6 der VDI 2719 („Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“) zu beachten. Schließlich ist zudem der Einsatz von Rammen grundsätzlich ausgeschlossen. Nur in begründeten Einzelfällen sind Ausnahmen hiervon zulässig, soweit aufgrund der gegebenen Bodenverhältnisse zur Ausführung der Tätigkeit kein erschütterungsärmeres Bauverfahren angewandt werden kann. Die Vermeidungsmaßnahmen werden zudem durch die in Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses festgelegte Verpflichtung zur Information der betroffenen Anlieger über die zu erwartenden Bautätigkeiten vervollständigt. Gerade

auch mit Blick auf Erschütterungen werden durch angemessene Aufklärung im Vorfeld und während der Baumaßnahme psychische Auswirkungen der Bautätigkeiten vermieden.<sup>85</sup>

Darüber hinaus ist vor Beginn der Tätigkeiten – wie von der Vorhabenträgerin zugesagt – durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen eine Beweissicherung an baulichen Anlagen durchführen zu lassen (vgl. Ziffer 1.4.2.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Auf Basis der Ergebnisse der Beweissicherung hat die Vorhabenträgerin zudem vor Baubeginn zu prüfen, ob zum Erhalt von Statik und Gebrauchsfähigkeit der begutachteten baulichen Anlagen sowie auch zur Vermeidung von Gebäudeschäden einzelfallspezifische Vorkehrungen zum Schutz vor Erschütterungsimmissionen (z.B. Verformungen) erforderlich sind und diese ggf. umzusetzen.

Auch wenn durch die Schutzmaßnahmen die erschütterungsbedingten Auswirkungen auf das geringstmögliche Maß reduziert werden, hat die Vorhabenträgerin gemäß Ziffer 1.4.2.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses zur Absicherung des baulichen Risikos die Einhaltung der Vorgaben der DIN 4150, Teile 2 und 3 durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen und in geeigneter Form (auch für Zwecke einer ggf. später notwendigen Beweissicherung) zu dokumentieren. Bei Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teile 2 und 3, sind die Bautätigkeiten zunächst zu unterbrechen und zu analysieren. Soweit erforderlich, sind ferner vor Wiederaufnahme der Bautätigkeiten weitere Schutzvorkehrungen (z.B. Modifizierung von Geräteparametern) und / oder Sicherungsmaßnahmen zum Erhalt von Statik und Gebrauchsfähigkeit des jeweils betroffenen Gebäudes zu ergreifen. Insbesondere hat die Vorhabenträgerin die Messungen auf mögliche Störungen für hochsensible Geräte in Arztpraxen o.ä. in Abstimmung mit den Betroffenen zu prüfen. Erforderlichenfalls sind diesbezüglich weitere Schutzvorkehrungen vorzusehen wie bspw. eine gesonderte Information der Betroffenen vor der Durchführung von erschütterungsintensiven Arbeiten. Dies ermöglicht es, in den (potentiell) betroffenen Arztpraxen diejenigen Untersuchungen besser zu koordinieren, in denen hochsensible Geräte zum Einsatz kommen. Aus Zusammenspiel von Beweissicherung, Sicherstellung der Einhaltung der Vorgaben der einschlägigen Regelwerke und erforderlichenfalls weiteren Schutzvorkehrungen kann somit die Wirksamkeit der ohnehin zu ergreifenden Schutzvorkehrungen überprüft und dem Eintritt von Schäden zusätzlich vorgebeugt werden.

Abschließend regelt Ziffer 1.4.2.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses eine verursacherbezogene Beseitigungs- bzw. Entschädigungsverpflichtung der Vorhabenträgerin für den Fall, dass nachweislich baubedingte Schäden entstanden sind. So werden diejenigen Fälle aufgefangen, in denen es trotz Schutzvorkehrungen und Sicherungsmaßnahmen zu Schäden an baulichen Anlagen gekommen und folglich das Maß zumutbarer

---

<sup>85</sup> Zu psychischen Auswirkungen von Erschütterungen vgl. auch DIN 4150, Teil 2.

Beeinträchtigungen überschritten ist (vgl. auch § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG). Der Anspruch wird nur dem Grunde nach festgesetzt. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach Art und Umfang der Schäden.<sup>86</sup>

#### 2.5.2.2.2 Einwendungen zu bauzeitlichen Erschütterungen

Zu bauzeitlichen Erschütterungen wurden folgende Einwendungen erhoben:

(1)

Es würden Erschütterungen während der Bauzeit beanstandet. Es würden Gebäudeschäden befürchtet, weshalb eine Beweissicherung mit Aushändigung der Gutachtens und Beweislastumkehr gefordert würde. (E02-E07, E10, E12, E16-E20)

(2)

Es würden Schutzvorkehrungen gegen Erschütterungen, sekundären Luftschall und Setzungsschäden gefordert. (E03-E05, E18)

(3)

Vor Beginn der Bauarbeiten müsse untersucht werden, wie sich Erschütterungen der Bauarbeiten auf Sicherheitseinrichtungen (Alarmanlagen) und sensible Untersuchungsapparaturen in den verschiedenen Ärztehäusern (Barkhof, Spitalerhof etc.) im Umfeld der Baustelle auswirkten. (S18, E18)

Zu (1) bis (3)

Den Forderungen wird mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses abgeholfen.

Hinsichtlich der Forderungen nach Schutzvorkehrungen sowie der Frage von Setzungsschäden teilte die Vorhabenträgerin ergänzend mit, dass die Baugruben in mehrfacher Lage ausgesteift würden. Darüber hinaus würden im Lasteinflussbereich der Nachbarfundamente kräftige Stahlprofile zur Begrenzung der Baugrube angeordnet. Die Profile würden jeweils kraftschlüssig sowie gegen Erdreich verkeilt eingebaut werden. Insgesamt

---

<sup>86</sup> Mit Blick auf die Entschädigung wird zusätzlich auf § 30a PBefG verwiesen, wonach vorrangig zwischen den Beteiligten eine Einigung über die Höhe der Entschädigung herbeizuführen ist. Nachrangig entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde. Für das Verfahren und den Rechtsweg gilt das Hamburgische Enteignungsgesetz.

samt seien daher keine Setzungsschäden zu erwarten. Mit Blick auf erschütterungsbedingte Auswirkungen auf Sicherheitseinrichtung (Alarmanlagen) und sensible Untersuchungsapparaturen in den verschiedenen Arztpraxen im Nahbereich der Baustelle führte die Vorhabenträgerin überdies aus, dass in Bezug auf den 100 Jahre alten U-Bahn-Tunnel ein Eigeninteresse der HOCHBAHN bestehe, so erschütterungsarm wie möglich zu bauen. Daher sei zur Herstellung der Baugruben ein Verfahren gewählt worden, welches sich dadurch auszeichne, dass es wenig Energie in den Baugrund übertrage. Die Erschütterungen würden somit auf ein technisch mögliches Mindestmaß begrenzt. Bei dem Verfahren handele es sich zudem um ein gängiges und jahrelang bewährtes Bauverfahren, weshalb negative Auswirkungen auf die angrenzenden Gebäude nicht zu erwarten seien. Da schließlich auch keine Störungen von dem derzeitigen unterirdischen Schienenverkehr erzeugt würden, würden ebenso wenig negative Auswirkungen für medizinische Geräte und Alarmanlagen erwartet.

Unter Einbeziehung der Ausführungen der Vorhabenträgerin, sind die festgesetzten Schutzvorkehrungen zur Vermeidung erschütterungsbedingter Auswirkungen der Bauarbeiten folglich als höchst vorsorglich zu verstehen. Unter Berücksichtigung der Beweissicherung, der Sicherstellung der Einhaltung der Vorgaben der DIN 4150, Teile 2 und 3, sowie auch des vorausschauenden Entschädigungsanspruchs für derzeit nicht absehbare, während der Baumaßnahme auftretende baubedingte Schäden, wird insoweit der Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer angemessene Rechnung getragen. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird Bezug genommen auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2.5.2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses.

### **2.5.2.3 Schadstoffimmissionen und Ausbreitung von Stäuben**

#### **2.5.2.3.1 Bewertung der bauzeitlichen Immissionsbelastung**

Zum Schutz vor baubedingten Schadstoffimmissionen sowie vor der baubedingten Ausbreitung von Stäuben hat die Vorhabenträgerin die unter Ziffer 1.4.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses verfügbaren Maßnahmen umzusetzen. In Ermangelung eines einschlägigen Regelwerkes sind die bauzeitlichen Belastungen durch Luftschadstoffe und Stäube nach § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG zu erfassen und zu bewerten. Demnach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die festgesetzten Maßnahmen setzen mit Blick auf luftschadstoffliche Belastungen direkt an der Emissionsquelle an oder aber halten nicht zu vermeidende Staubeentwicklungen möglichst nah am Baugeschehen. So dürfen zunächst entsprechend dem Stand der Technik nur Baufahrzeuge und –maschinen mit schadstoffarmen Motoren bzw. Partikelfiltern eingesetzt werden. Hinsichtlich der Ausbreitung von Stäuben ist seitens der Vorhabenträgerin bereits vorgesehen, während der Bohrarbeiten den Bauzaun jeweils fassadenseitig zu einem Rahmenelement mit Überdachung auszubilden, um Fußgänger der Möncke-

bergstraße vor Verschmutzungen zu schützen.<sup>87</sup> Überdies ist die Vorhabenträgerin gehalten, soweit möglich die baubedingte Staubbelastung zu reduzieren. Dies bedeutet, dass bei Arbeiten, bei denen mit einer Stauberzeugung zu rechnen ist, geeignete Maßnahmen zur Minderung der Staubausbreitung vorzusehen sind (z.B. Befeuchtung, Abdecken, o.ä.). Hierbei ist insbesondere auch etwaigen Verschmutzungen von Gebäudefassaden im Nahbereich der Baustelle vorzubeugen. Ferner sind die An- und Abfahrtswege zum Transport von Erdaushub und Materialien bedarfsgerecht zu reinigen. Auch sind baubedingte Verschmutzungen in Bereichen der Ein- bzw. Ausfahrten in den bzw. aus dem befestigten Baustellenbereich zeitnah zu beseitigen. Zudem sind unbefestigte Baustellenbereiche bei anhaltend trockener Wetterlage angemessen zu befeuchten. Höchst vorsorglich ist schließlich für den Fall, dass es doch zu Verschmutzungen der Gebäudefassaden im Nahbereich der Baustelleneinrichtung kommt, die Vorhabenträgerin aufgefordert, diese Verschmutzungen nach Beendigung der jeweiligen Arbeiten in Absprache mit den jeweiligen Eigentümern zu beseitigen. Insoweit wird auch dem dahingehenden Bedürfnis der Gewerbetreibenden der Mönckebergstraße Rechnung getragen, trotz Baustelleneinrichtung auch während der Bauphase gerade auch die Schaufensterfronten in einem angemessenen Zustand zu erhalten.

Darüber hinaus auftretende baubedingte Luftschadstoffbelastungen sowie Staubentwicklungen sind unvermeidbar und vor dem Hintergrund ihres auf die Bauzeit beschränkten Auftretens als zumutbar hinzunehmen.

#### **2.5.2.3.2 Einwendungen zur bauzeitlichen Immissionsbelastung**

Zur bauzeitlichen Belastung aufgrund von Staub und Gerüchen wurden folgende Einwendungen erhoben:

(1)

Es würden Staubbelastungen und Geruchsbelästigungen während der Bauzeit beanstandet. Die Staubentwicklungen könnten sich bis zu 500 m auswirken. (E02-E07, E10, E12, E16-E20)

(2)

Es würden Schutzvorkehrungen gegen Staub und Verunreinigungen gefordert. (E03-E05, E18)

---

<sup>87</sup> Vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1.1, S. 24. Da neben der Ausbreitung von Stäuben auch die Ausbreitung von Schallimmissionen durch die herzustellenden Elemente vermieden oder jedenfalls aber verringert wird, kommt diesen insoweit eine Doppelfunktion zu.

(3)

Es würde die Erstattung von Reinigungskosten gefordert. (E02-E06, E10, E20)

Zu (1) und (2)

Den Befürchtungen und Forderungen wird durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer 1.4.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

Mit Blick auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch baubedingte Stäube führte die Vorhabenträgerin aus, dass die Arbeiten grundsätzlich unterhalb des Straßenniveaus stattfinden würden. Es handele sich um Tiefbauarbeiten (Herstellung einer Baugrube), sowie Rohbauarbeiten die „unterirdisch“ innerhalb der Baugrube und ohne größere Staubentwicklung stattfänden. Abbrucharbeiten an der Oberfläche, die eine höhere Staubentwicklung zur Folge hätten, seien nicht notwendig.

Unter Berücksichtigung der festgesetzten Schutzvorkehrungen wird den dennoch verbleibenden Staubentwicklungen sowie auch Belästigungen aufgrund des Betriebs von Baufahrzeugen und –maschinen angemessenen begegnet. Wie bereits ausgeführt, dienen die Schutzvorkehrungen dazu, einer etwaigen Staubausbreitung bestmöglich vorzubeugen bzw. weitestgehend am Baugeschehen zu halten. Es wird Bezug genommen auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2.5.2.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses.

Zu (3)

Die Forderung wird zurückgewiesen, soweit es sich um eine regelhafte Erstattung von Reinigungskosten während der Bauphase handelt. Wie vorstehend zu (1) und (2) ausgeführt, sind in Anbetracht der im Wesentlichen unter Straßenniveau stattfindenden Bautätigkeiten keine Staubentwicklungen zu erwarten, die einen kompletten Ersatz der – ohnehin regelmäßig und dauerhaft – anfallenden Kosten für Fassadenreinigung rechtfertigen könnten. Mit Blick auf die dennoch zu erwartenden Staubentwicklungen wurden der Vorhabenträgerin gemäß Ziffer 1.4.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses Maßnahmen aufgegeben, die eine Verbreitung von Stäuben vermeiden sollen. Sollte es wider Erwarten dennoch zu Verschmutzungen der Gebäudefassaden infolge einzelner Bautätigkeiten kommen, so sind diese zudem unmittelbar nach Beendigung der jeweiligen Bautätigkeit oder spätestens am Ende des Werktages in Absprache mit den jeweiligen Eigentümern durch die Vorhabenträgerin zu beseitigen. Die Lösung eröffnet insoweit einen Mittelweg, um dem berechtigten Bedürfnis der Betroffenen nach ansprechenden Gebäudefassaden gleichfalls Rechnung trägt wie demjenigen der Vorhabenträgerin, nicht über das geschuldete Maß mit laufenden Kosten Dritter belastet zu werden.

#### 2.5.2.4 Baustelleneinrichtung, Bauausführung und bauzeitliche Verkehrsführung

Zur Baustelleneinrichtung sind sowohl Flächen im Bereich der herzustellenden Aufzugs- und Treppenanlagen als auch im Bereich der im Bestand vorhandenen U-Bahn-Zugänge am Barkhof vorgesehen.<sup>88</sup> Die Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) auf der Mönckebergstraße werden unmittelbar neben der jeweiligen Baugrube Nord bzw. Süd angeordnet. Die Nutzung erfolgt zeitlich versetzt, wobei Teile der BE-Fläche Nord auch während der Arbeiten auf der BE-Fläche Süd weitergenutzt werden sollen. Die BE-Flächen werden jeweils durch einen geschlossenen Bauzaun umschlossen. Während der Bohrarbeiten wird der Bauzaun fassadenseitig zudem zu einem Rahmenelement mit Überdachung ausgebildet werden.

Die Bauausführung erfolgt über unterschiedliche Bauphasen.<sup>89</sup> Die hier zugelassene Maßnahme wird dabei auf die zeitgleich vorgesehenen Sanierungsarbeiten des U-Bahn-Tunnels<sup>90</sup> abgestimmt werden. Im Einzelnen sind zunächst Leitungsumverlegungen sowie die Verlegung von Sielleitungen im Gehwegbereich der Mönckebergstraße geplant. Hieran anschließend beginnt der Ausbau im Bereich der BE-Fläche Nord. Auf die Herstellung der Baugrubenwand folgen die Erdarbeiten des Aushubs sowie die Rohbauarbeiten für den Erweiterungsbau. Bevor analog die Errichtung der BE-Fläche sowie die entsprechenden Arbeiten auf der Südseite aufgenommen werden, wird der Innenausbau einschließlich des Bahnsteigabbruchs und -neubaus durchgeführt werden.<sup>91</sup>

Mit Blick auf die bauzeitliche Verkehrsführung wird (nach derzeitigem Planungsstand und vorbehaltlich etwaiger, nicht auszuschließender Verschiebungen, daher unverbindlich und nicht planfestgestellt) zwischen Juni 2020 und Oktober 2021 der Mischverkehr der Mönckebergstraße auf einen Einrichtungsverkehr reduziert werden.<sup>92</sup> Für diesen Zeitraum ist eine Bedarfsumleitungsstrecke über den Speersort und die Steinstraße vorgesehen. Die Rangierflächen für Baustellenverkehre einschließlich der Anlieferung sind auf der jeweiligen BE-Fläche Nord bzw. Süd mit eingeplant, sodass die für den Einrichtungsverkehr vorgesehene Fahrspur zwischen jeweiliger BE-Fläche und Fußgängerweg nicht zusätzlich durch das Baugeschehen beansprucht wird. Die Fußgängerwege werden dauerhaft auf beiden Seiten der Mönckebergstraße aufrechterhalten. Der Gehweg zwischen BE-Fläche und Geschäften wird je nach Bauphase auf maximal 3,00 m Breite beschränkt werden.

---

<sup>88</sup> Zu den weiteren Einzelheiten vgl. auch Erläuterungsbericht, Anlage 1.1, S. 23 f.

<sup>89</sup> Eine weitere Detaillierung der Bauphasen findet sich im Erläuterungsbericht, Anlage 1.1, S. 25 f.

<sup>90</sup> Anm.: Die Sanierungsarbeiten den Innentadtunnels sind nicht Gegenstand der vorliegenden Zulassungsentscheidung.

<sup>91</sup> Die Wiedergabe der einzelnen Bauphasen erfolgt nur grob und ist nicht verbindlich, da die Einzelheiten erst im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt werden können.

<sup>92</sup> Vgl. auch die weitergehenden Ausführungen im Erläuterungsbericht, Anlage 1.1, S. 24.

Zur Baustelleneinrichtung, bauzeitlichen Verkehrsführung und Bauausführung wurden folgende Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben:

(1)

Für die eventuelle Inanspruchnahme öffentlicher Wegeflächen für die Baustelleneinrichtung sei eine Sondernutzungserlaubnis nach § 19 WHG beim zuständigen Bezirksamt Hamburg-Mitte, Management des öffentlichen Raumes, einzuholen. (S09)

(2)

Für die baubedingten Betriebsunterbrechungen seien für den Schienenersatzverkehr rechtzeitig Planungsunterlagen (erforderliche Ersatzhaltestellen, Halteverbote zur Streckenfreihaltung, etc.) bei der Polizei Hamburg, VD5, vorzulegen. (S14)

(3)

Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen, sowie Abwicklung der Belieferung der BE-Flächen, etc., seien zeitgerecht vor Baubeginn mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 14 ( ) abzustimmen und durch diese anordnen zu lassen. (S14)

(4)

Erforderliche Maßnahmen mit Auswirkungen auf signalgeregelte Knoten seien mit LSBG / S 1 und VD 52 ( ) abzustimmen sowie ggf. anordnen zu lassen. (S14)

(5)

Die beiden Briefkästen in der Mönckebergstraße würden von den Kunden der Deutschen Post AG in großem Maß genutzt und in der Woche viermal am Tag geleert. Es werde ein Ersatzstandort für die Bauphase benötigt.

Es werde um Information dazu gebeten, wann die Briefkästen entfernt werden müssen sowie ein Ansprechpartner für den Ersatzstandort. (S08)

(6)

Zur Vorbereitung der bauzeitlichen Sperrung des nördlichen Zugangs sollte der südliche Zugang hinsichtlich der Beleuchtung und Beschilderung verbessert werden. (S10)

(7)

Es werde eine eng abgestimmte Koordinierung und Bündelung mit den zahlreichen weiteren Baumaßnahmen im Planungsgebiet gefordert (Abriss C&A-Gebäude, Austausch

Straßenbeleuchtung, Setzen von Fundamenten für Masten der Winterbeleuchtung, Maßnahmen von Stromnetz HH und weiteren Leitungsträgern). Insoweit werde um einen zeitnahen Abstimmungstermin mit allen beteiligten und betroffenen Akteuren gebeten. (E15, S18)

(8)

In Bezug auf die Bauablaufplanung und die vorbereitende und begleitende Öffentlichkeitsarbeit der Maßnahme werde die frühzeitige, regelmäßige und enge Abstimmung mit dem BID und weiteren innenstadtrelevanten Akteuren, wie dem City Management, der IG Mönckebergstraße und dem Trägerverbund Projekt Innenstadt e.V. gefordert. Die Abstimmung betreffe Themen wie Größe der Baustellenquerungen und Baustelleneinrichtungen, Ablauf der Bauphasen, Einrichtungsverkehr, etc. (E15)

(9)

Die Baustelleneinrichtung (Höhe der Bauzäune, Baustellenbeleuchtung, etc.) und die Gestaltung der Bauzäune seien frühzeitig mit den Anliegern bzw. dem BID Mönckebergstraße und dem City-Management abzustimmen. Die Gestaltung der Bauzäune am Jungfernstieg (Bau U4) könne hier als Vorbild dienen.

Auch sei eine Vereinbarung notwendig, um eine Beseitigung von Vandalismusschäden, Schmierereien, Aufklebern, etc. und ein entsprechendes Erscheinungsbild zu gewährleisten. (S18, E18)

(10)

Die im Zuge der Umbaumaßnahmen erforderlichen Beeinträchtigungen für Nutzer sollten auf dem absolut geringsten Maß gehalten werden. (S06, E13, S18)

(11)

Beim Einrichten von Baustellen seien die notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache (s. *Stellungnahme*) abzustimmen. (S15)

(12)

Für die Bauabschnitte seien der zuständigen Feuer- und Rettungswache (s. *Stellungnahme*) Ansprechpartner zu benennen. (S15)

(13)

Die im Umfeld der Baustelle vorgehaltene öffentliche Wasserversorgung (Hydranten) seien jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten. (S15)

(14)

Die Feuerwehzufahrten seien jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten. (S15)

(15)

Alle Flucht- und Rettungswege seien immer in der vorgeschriebenen Breite freizuhalten. (S15)

(16)

Die Zugänglichkeiten und die brandschutztechnischen Einbauten seien auch während der Bau- bzw. Umbauphasen in Betrieb zu halten und die Brandlast durch vorgehaltene Baumaterialien etc. auf ein Minimum zu begrenzen. (S15)

(17)

Da die Baumaßnahme im laufenden Betrieb durchgeführt werde, müsse gewährleistet sein, dass während der gesamten Bauphase bei den durch die Umleitungen notwendigen Maßnahmen, z.B. Umsetzung der Straßenmöblierung (Schilder, Bänke, Fahrradabstellanlagen etc.) eine Beeinträchtigung der mobilitätseingeschränkten Personen minimiert werde und dabei durchgehend seniorengerechte und möglichst barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen und Zügen gewährleistet werden. (S06)

(18)

Die Auswirkungen der Beeinträchtigungen der Baumaßnahme im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs dürften den barrierefreien Zugang für Senioren oder Menschen mit Bewegungseinschränkungen nicht wesentlich behindern. (S06)

(19)

Bei Beginn und während der Bauarbeiten seien ausreichend angemessene Sitzgelegenheiten für Senioren vorzuhalten, um Wartezeiten erträglich zu gestalten. (S06)

(20)

Hinsichtlich der Barrierefreiheit von Baustellenbereichen werde auf die DIN 18040-3 (Kap. 10) verwiesen. Demnach müssten Wegführungen, die durch Baustellen verursacht sind, barrierefrei und sicher passierbar sein. Dies werde durch nachfolgend aufgeführte Maßnahmen erreicht:

- eine Fortführung der ursprünglichen Gehwegbreite, ansonsten eine durchgängig nutzbare Gehwegbreite von mindestens 1,20 m,
- bei unvermeidbaren Engstellen (vgl. Ziffer 5.1.2) eine lichte Breite von mindestens 90 cm,

- bei eingeschränkter Gehwegbreite, die länger als 18,00 m ist, eine Begegnungsfläche spätestens nach 18,00 m von mindestens 1,80 m x 1,80 m,
- die Sicherung von Gehwegen und Notwegen gegenüber Baustellen durch 10 cm hohe Absperrschranken in 1,00 m Höhe über Oberflächenbelag (Höhe der Oberkante),
- Tastleisten unter den Absperrschranken mit der Unterkante (bei rohrförmiger Ausbildung der Mitte des Rohrquerschnittes) auf maximal 15 cm Höhe über Oberflächenbelag und
- visuell stark kontrastierende Baustellenabsperngeräte.

Alternativ eingesetzte mobile Absturzsicherungen müssten den gleichen Anforderungen genügen. (S10)

(21)

Soweit sich die Baustelle an einer Überquerungsstelle befinde, solle temporär eine provisorische barrierefreie Überquerung der Fahrbahn möglich sein. (S10)

(22)

Zur Einrichtung von Baustellen werde generell auf die RSA der FGSV hingewiesen.

Zu Absicherungsmaßnahmen für blinde und sehbehinderte Menschen werde auf die DBSV-Broschüre „Absicherung von Baustellen und für blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer“ hingewiesen. (S10)

(23)

Für die Baustellenquerungen während der Leitungsbauarbeiten seien barrierefreie, stabile und möglichst breite Konstruktionen zu verwenden. Insbesondere die Zugänge in die Barkhof-Passage und die Levantehaus-Passage erschienen zu klein dimensioniert, um die vorhandenen Passantenfrequenzen aufzunehmen. (S18)

(24)

Die Dimensionierung der Fußgängerführungen erscheine aus Sicherheitsgründen nicht ausreichend. (E18)

Der Fußweg in die Barkhofpassage müsse als Querung zwischen der Mönckebergstraße und der Spitalerstraße während der Bauphase 1 deutlich breiter gestaltet werden, um die Fußgängerfrequenzen aufnehmen zu können.

Die Fußwege vor den Geschäften im nördlichen Bereich / Bauphase 4 würden als nicht ausreichend erachtet.

(25)

Es würden die nicht zumutbaren Beeinträchtigungen des Anliegergebrauchs während der Bauzeit in Bezug auf

- die Zugänglichkeit der Ladengeschäfte,
- die Einschränkungen des Lieferverkehrs,
- den Verlust von Freisitzen für die Außengastronomie,
- den Verlust von Stellplätzen und von Bewegungsflächen vor den Eingängen zu Läden, Kauf- und Kontorhäusern

beanstandet. Die Erreichbarkeit der Mönckebergstraße / der Anliegergebrauch müssten jederzeit gewährleistet sein; Einschränkungen sind zu vermeiden. (E02-E07, E10, E12, E15-E20, S18)

(26)

Es würde der zu erwartende Ausfall der Medienanbindung (z. B. Strom, Telekommunikation, etc.) beanstandet. (E06-E07)

(27)

Die Befahrbarkeit der Mönckebergstraße für Handwerkerfahrzeuge, Lieferfahrzeuge, Taxen, Rundfahrtbusse sei streng zu reglementieren. Das unberechtigte Befahren der Mönckebergstraße durch Nichtanlieger sollte stärker geahndet werden. (E18)

(28)

Es würden die Einschränkungen für den öffentlichen Nahverkehr beanstandet. (E02-E05, E10, E12, E15, E17, E19-E20)

(29)

Der Einrichtungsverkehr während der Bauzeit solle anders als derzeit vorgesehen in umgekehrter Richtung umgeleitet werden. Dadurch würde verhindert, dass Busfahrgäste mit dem Hauptziel Mönckebergstraße die Fahrbahn der Steinstraße queren müssten. (E08, S18)

(30)

Der Einrichtungsverkehr werde sehr kritisch gesehen, da dieser aufgrund der Dimensionierung der Baustelleneinrichtung sehr dicht an den Fußgänger-/Gastronomiebereichen geführt werde. (E18)

(31)

Es fehlten Angaben zum Schienenersatzverkehr für die U3. Es sei nicht ersichtlich, wo und mit welcher Frequenz die Busse verkehren würden. Es müssten Querungsmöglichkeiten für die Passanten gegeben sein. (E18)

(32)

Es fehlten Angaben, wie die Erreichbarkeit der Mönckebergstraße in dem Zeitraum sowohl für den MIV als auch für den ÖPNV auch vor dem Hintergrund weiterer Baumaßnahmen in der östlichen Innenstadt sichergestellt sei. (E18)

(33)

Während der Bauzeit käme es zu einem Verlust von Sichtbeziehungen und der visuellen Sichtbarkeit von Schaufensteranlagen. (E02-E07, E10, E16-E17, E19-E20)

(34)

Der Zugang zum Levantehaus würde erschwert und unübersichtlicher, wodurch auch der Charakter des Levantehauses massiv gestört würde. Der Boulevardcharakter der Mönckebergstraße werde zerstört. (E02)

(35)

Es seien Baubeschränkungen zugunsten der Förderung des Einzelhandels festzulegen (E02, E05-E07, E10, E12, E15, E17-E20, S18):

- Keine Bauarbeiten während der Adventszeit (ab November) und während der Tage vor Ostern. (E02, E05)
- Bauarbeiten nur Montag bis Freitag zwischen 8.00 Uhr und 19.00 Uhr, keine Bauarbeiten am Wochenende, an Feiertagen, Brückentagen, an den Adventswochenenden, an Ostern sowie unmittelbar vor Ostern, während der Messezeiten (z.B. Internorga, Aircraft Interior, Wind Energy SMM), Sportveranstaltungen (Cyclclassics, Ironman, Marathon, Triathlon) sowie anderer Großevents (ESL, Hafengeburtstage, Cruise Days, Eisbeissen etc.). (E12)
- Keine Arbeiten während des Weihnachtsgeschäfts (Anfang/Mitte November bis Mitte Januar) (E17)
- Die vorbereitenden Maßnahmen mit der Verlegung von Leitungen seien so durchzuführen, dass diese zum Beginn des Weihnachtsgeschäfts beendet seien; andernfalls werde eine Verschiebung auf Mitte Januar als erforderlich erachtet. Eine hierdurch bedingte, vertretbare Verlängerung der Bauzeit solle dabei inkaufgenommen werden. (S18)

- Die vorbereitenden Maßnahmen (Bauphase 1) seien so durchzuführen, dass sie zum Beginn des Weihnachtsgeschäfts (Anfang / Mitte November) beendet sind. (E18)

(36)

Es seien Alternativflächen zur Anlieferung bereitzuhalten. (E06-E07)

(37)

Es würde der freie Zugang zum Ladengeschäft gefordert. (E06-E07)

(38)

Es seien zusätzliche Werbeflächen zur Verfügung zu stellen. (E02, E06-E07, E10, E17, E20)

Zusätzlich würden kostenfreie Werbemöglichkeiten für die von der Baustelle betroffenen Gewerbetreibenden auf den Internetseiten von [www.hamburg.de](http://www.hamburg.de) und in den Publikationen von Hamburg Marketing gefordert. (E17)

(39)

Es seien Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Ladengeschäfte zu ergreifen. (E06-E07, E10)

(40)

Es würde eine Bauverkürzung gefordert. (E06-E07)

Die Forderung wurde im Erörterungstermin insoweit konkretisiert, als dass aufgrund der Aufteilung des Bauvorhabens in zwei zeitlich versetzte Baustellen die Bauzeit um mutmaßlich fünf bis neun Monate verlängert würde. Insoweit wurde gebeten zu prüfen, welcher Zeitgewinn durch eine Vollsperrung der Mönckebergstraße in Höhe der Baustellen möglich erscheine. Da das Bauvorhaben für die Anlieger möglichst schonend durchzuführen sei, fehle für einen alternativen Bauablauf mit Vollsperrung ebenfalls die für die Abwägung erforderliche Untersuchung einschließlich einer Schätzung der dadurch reduzierten Baukosten.

(41)

Es seien Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten zu ersetzen. (E06-E07)

(42)

Es sei eine dem gesamten Levantehaus angemessene Verkleidung der Baustelle erforderlich, sodass der hochwertige und exklusive Charakter der Einkaufspassage und des Hotels nicht verloren gingen. (E12)

(43)

Es müsse sichergestellt sein, dass die Winterbeleuchtung der Mönckebergstraße (Investitionsvolumen mehr als 3 Mio. €) auch während der Bauzeit fachgerecht aufgehängt werden könne. (E15)

(44)

Es sei zu prüfen, ob in Bauphase 4 die nördliche Baustelleneinrichtungsfläche weiter reduziert werden könne, um für die im Weihnachtsgeschäft erhöhte Zahl der Passanten breitere Fußgängerflächen vor den Geschäften auf der Nordseite der Mönckebergstraße zu schaffen. (S18)

(45)

Die Baustelleneinrichtung und die verbleibende Fahrspur für den Einrichtungsverkehr in der Mönckebergstraße müssten so dimensioniert sein, dass die Weihnachtsparade an den vier Adventssamstagen stattfinden könne. (S18, E18, E20)

Ergänzend wurde zudem z.T. ausgeführt, dass gerade die attraktiven Weihnachtsumzüge viele Besucher in die Mönckebergstraße brächten. (E20)

(46)

Um den Fußgängerverkehr nicht doppelt zu belasten und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten müsse daran festgehalten werden, dass die Bauphasen für die Nord- und Südseite nacheinander stattfinden. (E18)

(47)

Es fehlten Angaben zum Einsatz von Baukränen. (E18)

(48)

Die von der Baumaßnahme betroffene Fassaden-, Effekt- und Straßenbeleuchtung der Mönckebergstraße, die voraussichtlich bis Ende des dritten Quartals 2019 umgesetzt werde (Investitionsvolumen 2,5 Mio. €), sei zu berücksichtigen. Hier müssten während der Bauzeit insgesamt drei der neuen Leuchten demontiert und im Anschluss durch die Vorhabenträgerin wieder montiert werden. Es wurde auf den Lageplan (Anlage 3 der Einwendung) Bezug genommen. (E15)

(49)

Nach Abschluss der Baumaßnahmen müssten der Bahnhof / die Bahnsteige sowie die gesamte Zuwegung im Umfeld hinsichtlich Barrierefreiheit, Ausleuchtung, Beschilderung und seniorengerechte Sitzgelegenheiten wieder ordnungsgemäß hergerichtet werden. (S06)

Zu (1)

Die Forderung ist unbegründet. Aufgrund der Konzentrationswirkung der vorliegenden Zulassungsentscheidung ist durch die Vorhabenträgerin keine gesonderte Nutzungserlaubnis vor Beginn der Baumaßnahme einzuholen.

Wie bereits unter Ziffer 2.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, entfaltet der Planfeststellungsbeschluss gemäß § 75 Abs. 1 HmbVwVfG formell konzentrierende Wirkung. Neben der vorliegenden Zulassungsentscheidung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen nicht erforderlich, weshalb der Vorhabenträgerin die gesonderte Beantragung einer Sondernutzungserlaubnis für die Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraumes der Mönckebergstraße nicht aufzugeben ist. Die für Zwecke der Baustelleneinrichtung erforderliche Sondernutzungserlaubnis nach § 19 Abs. 1 Satz 2 HWG wird unter Ziffer 1.5 des Planfeststellungsbeschlusses folglich auch mitkonzentriert. Hinsichtlich der Begründung wird auf Ziffer 2.6 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu (2) bis (4)

Die Forderungen werden nach Zusage der Vorhabenträgerin erfüllt. Insoweit erfolgte die zusätzliche Absicherung unter Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses nur zur Klarstellung.

Zu (5)

Die Forderung wird gemäß Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses insoweit erfüllt, als dass aus Gründen der Baustelleneinrichtung eine Umsetzung der Briefkästen erforderlich wird.

Soweit die Forderung auf die Bereitstellung eines Ersatzstandortes gerichtet ist, teilte die Vorhabenträgerin mit, dass aus ihrer Sicht ein Ersatzstandort in der Nähe des Baufeldes zur Verfügung stünde. Dennoch ist die dahingehende Einwendung zurückzuweisen, da der Vorhabenträgerin mangels Zuständigkeit nicht die Zuweisung eines Ersatzstandortes aufgegeben werden darf. Um der Einwenderin dennoch die Möglichkeit zu geben, für die Zeit der Betroffenheit die Zuweisung eines Ersatzstandorts bei der zuständigen Behörde zeitgerecht zu beantragen, ist die Vorhabenträgerin daher dazu aufgefordert, der Einwenderin so frühzeitig wie möglich den Zeitpunkt für die Entfernung der Briefkästen mitzuteilen.

Zu (6)

Die Einwendung ist unbegründet. Für die Baudurchführung ist nach Angaben der Vorhabenträgerin keine teilweise Sperrung der im Bestand vorhandenen Zugänge zur U-Bahn-Haltestelle vorgesehen, sodass auf eine einseitige Verbesserung der Beleuchtung und Beschilderung verzichtet werden kann. Die Vorhabenträgerin machte in diesem Zu-

sammenhang noch einmal darauf aufmerksam, dass für die Arbeiten auf Bahnsteigebene eine Betriebsunterbrechung vorgesehen ist, während der die Haltestelle komplett gesperrt sein wird.

Zu (7)

Die Forderungen werden mit den festgesetzten allgemeinen und speziellen Abstimmungserfordernissen unter den Ziffern 1.4.3.1 und 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses erfüllt. Die Abstimmungserfordernisse umfassen die der Planfeststellungsbehörde aufgrund des Anhörungsverfahrens bekannten Konfliktsituationen<sup>93</sup> und werden insoweit den jeweiligen Stellung nehmenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange oder auch Einwendern gerecht. Ergänzend teilte die Vorhabenträgerin mit, dass es bereits im Vorfeld zur Antragstellung Abstimmungen zum Bauablauf gegeben habe und insoweit Überschneidungen mit anderen Maßnahmen bereits bekannt seien. Überdies sagte sie auch zu, für weitere Abstimmungstermine gerne zur Verfügung zu stehen.

Zu (8) und (9)

Soweit die Forderungen auf eine angemessene Kommunikation hinsichtlich der zu erwartenden Beeinträchtigungen gerichtet sind, wird ihnen gemäß Ziffer 1.4.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses abgeholfen. Demnach hat die Vorhabenträgerin die betroffenen Anlieger rechtzeitig vor Baubeginn sowie laufend während der Bauausführung in angemessener Form über die zu erwartenden Bautätigkeiten einschließlich der damit einhergehenden Beeinträchtigungen wie Lärm, Erschütterungen, Sperrungen, Umleitungen, etc. zu informieren und Ansprechpartner vor Ort zu benennen.

Gleichfalls wird den Forderungen nach Maßgabe von Ziffer 1.4.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses abgeholfen, soweit sie die Nutzung des Bauzaunes zur Anbringung von Hinweis- oder auch Werbeschildern betrafen. Demnach hat die Vorhabenträgerin die erstmalige Information der betroffenen Anlieger nach Möglichkeit so frühzeitig durchzuführen, dass den Betroffenen (falls gewünscht) noch Gelegenheit verbleibt, für die Dauer der Baustelleneinrichtung in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin bei dem zuständigen Bezirksamt Hamburg-Mitte Anträge auf Sondernutzung (vgl. § 19 HWG) für die Anbringung von Hinweisschildern am Bauzaun zu stellen. Dabei schied eine generelle Zulassung von Hinweisschildern aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung indes aus, da nicht die Vorhabenträgerin sondern vielmehr der jeweilige Gewerbetreibende Adressat der hierfür erforderlichen Sondernutzungserlaubnis ist. Durch die Nebenbestimmung konnte die Vorhabenträgerin lediglich dazu angehalten werden, mit Blick auf das erforderliche Genehmigungsverfahren Rücksicht gegenüber den betroffenen Anliegern zu üben.

---

<sup>93</sup> Zum Beteiligungsverfahren vgl. auch Ziffer 2.1.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Einwendungen sind jedoch insoweit unbegründet, als dass sie eine Abstimmung hinsichtlich der Baustelleneinrichtung (u.a. Höhe der Bauzäune, Baustellenbeleuchtung), des Ablaufs der Bauphasen oder auch den Einrichtungsverkehr betreffen. Mit Blick auf die Baustelleneinrichtung ist gerade auch die Höhe der Bauzäune aufgrund des zu gewährleistenden bauzeitlichen Schallschutzes bereits nicht disponibel.<sup>94</sup> Darüber hinaus sind Aspekte der konkreten Baudurchführung aus Gründen der effektiven Abwicklung der Baumaßnahme der Vorhabenträgerin bzw. den von ihr beauftragten Bauunternehmen zu überlassen. Soweit erforderlich sind zudem Maßnahmen mit Auswirkungen auf den Verkehrsraum von der Vorhabenträgerin mit den zuständigen Behörden abzustimmen (vgl. auch Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses), sodass auch diesbezüglich kein Raum für eine weitergehende Abstimmung mit den Einwendern verbleibt. Insoweit geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass gerade auch aufgrund der Erfahrungswerte mit Großveranstaltungen im Innenstadtbereich, die zuständigen Behörden über die erforderliche Fachkompetenz für eine abschließende Beurteilung verfügen.

Gleichfalls sind die Einwendungen unbegründet, soweit sie eine weitergehende Gestaltung des Bauzaunes oder auch die Beseitigung von Vandalismusschäden, Schmiere-reien, Aufklebern etc. zur Gewährleistung eines entsprechenden Erscheinungsbildes enthielten. Die Vorhabenträgerin plant eine weitgehend neutrale Ausgestaltung der Bauzäune und trägt insoweit bereits zu einem angemessenen Erscheinungsbild der Baustelle bei. Darüber hinaus steht es im Belieben der Vorhabenträgerin, welche Maßnahmen sie zur Aufrechterhaltung des Erscheinungsbildes ergreifen möchte.

Zu (10)

Die Forderung wird seitens der Vorhabenträgerin erfüllt. Wie aus den Planungen ersichtlich, wurde bei der vorbereitenden Planung insbesondere auch ein Augenmerk darauf gelegt, dass trotz der nicht zu vermeidenden Einschränkungen (Sperrpause der U3) sowohl ÖPNV (Busverkehr) als auch Fußgängerverkehre dauerhaft aufrechterhalten werden können.

Zu (11) bis (15)

Die Einhaltung der Forderungen wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesagt und insoweit nur der Klarstellung halber unter den Ziffern 1.4.3.3, 1.4.3.4.1 und 1.4.3.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses mit verfügt.

Mit Blick auf etwaige Einschränkungen von Feuerwehruzufahrten teilte die Vorhabenträgerin überdies ergänzend mit, dass im Baufeld keine Feuerwehruzufahrten liegen würden.

---

<sup>94</sup> Zur bauzeitlichen Lärmbelastung vgl. auch Ziffer 2.5.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses.

Zu (16)

Den Forderungen nach Zugänglichkeiten und brandschutztechnischen Einbauten der U-Bahn-Haltestelle war nicht weiter nachzugehen. Da während der potentiell einschränkenden Arbeiten auf Bahnsteigebeine eine Betriebsunterbrechung mit Sperrung der U-Bahn-Haltestelle vorgesehen ist, können dahingehende Konflikte ausgeschlossen werden.

Zu (17) bis (19)

Die Forderungen werden soweit wie möglich mit der vorliegenden Planung berücksichtigt. Da für die Arbeiten auf Bahnsteigebeine der U-Bahn-Betrieb unterbrochen und damit die U-Bahn-Haltestelle gesperrt sein wird, sind jedoch keine gesonderten Anforderungen während dieser Zeit an die Zugänglichkeit der Haltestelle zu stellen. Überdies wird durch die hier zugelassene Maßnahme erst die Barrierefreiheit der U-Bahn-Haltestelle hergestellt werden. Und schließlich werden die Beeinträchtigungen aufgrund der Baustelleneinrichtung auf Straßenebene so gering wie möglich gehalten; die Belange der Fußgänger wurden in der Planung berücksichtigt.

Zu (20)

Die Vorgaben der DIN 18040-3, Abschnitt 10 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) sind als einschlägiges Regelwerk für die barrierefreie Einrichtung von Baustellenbereichen von der Vorhabenträgerin zu berücksichtigen. Zur Klarstellung wurde ein zusätzlicher Hinweis unter Ziffer 1.7.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses mit aufgenommen.

Zu (21)

Die Einwendung ist unbegründet, da sich die Baustelle an keiner ausgewiesenen Überquerungsstelle befindet.

Zu (22)

Die Hinweise wurden unter Ziffer 1.7.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses mit aufgenommen. Die Vorhabenträgerin teilte diesbezüglich ergänzend mit, dass die Baustelleneinrichtung gemäß der gültigen gesetzlichen Vorgaben erfolge.

Zu (23)

Die Einwendung ist unbegründet. Zum Sachverhalt teilte die Vorhabenträgerin ergänzend mit, dass die erforderlichen Leitungsarbeiten durch die jeweiligen Versorgungsunternehmen eigenständig ausgeführt würden. Wie auch die Baudurchführung durch beauftragte Bauunternehmen, begegnet die Durchführung von Leitungsarbeiten in Eigenregie der Leitungsunternehmen vor diesem Hintergrund jedoch keinen Bedenken. So sind Leitungsunternehmen – gleichfalls wie die Vorhabenträgerin selbst – zur Einhaltung der einschlägigen Regelwerke bei der Einrichtung von Baustellen verpflichtet (vgl. auch

den diesbezüglichen Hinweis an die Vorhabenträgerin unter Ziffer 1.7.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Folglich ist von einer sachgerechten Auflösung des Konfliktes nach dem Stand der Technik auszugehen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zudem zugesagt, die Versorger noch einmal explizit darauf hinzuweisen, die Baustellenquerungen gemäß der örtlichen Erfordernisse auszuführen.

Zu (24)

Die Einwendung ist unbegründet. Die Fußgängerführungen einschließlich der Dimensionierung wurden nach Aussage der Vorhabenträgerin vor Antragstellung gemeinsam mit der Polizei abgestimmt. Darüber hinaus ist die Vorhabenträgerin gemäß Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses zudem verpflichtet, vor Beginn der Baumaßnahme erneute Abstimmungen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde durchzuführen. Da aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insoweit gesichert ist, dass neben den für die Baumaßnahme erforderlichen Bewegungsflächen auch Sicherheitsaspekte der weiterhin zugänglichen öffentlichen Straßen- und Wegeflächen in die Dimensionierung mit einfließen, konnte schließlich auf weitere dahingehende Festsetzungen verzichtet werden. Denn einerseits werden die vorgetragenen Belange durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde auch aufgrund ihrer langjährigen Erfahrungen mit Großveranstaltungen angemessen gelöst werden. Und andererseits sollen zugunsten einer flexiblen Handhabung der Baustellensituation mit Blick auf die damit verbundenen Straßen- / Fußgängerverkehrsbelange keine Festsetzungen getroffen werden, die sich im Zeitpunkt der Bau durchführung womöglich als nicht praktikabel herausstellen und insoweit nur durch aufwändige Änderungen der Zulassungsentscheidung revidiert werden können.

Zu (25)

Den Forderungen wird gemäß der Ziffern 1.4.3.4.3 und 1.4.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses in Teilen abgeholfen; sie werden im Übrigen als unbegründet zurückgewiesen.

#### Zugänglichkeit von Ladengeschäften

Nach Zusage der Vorhabenträgerin wird über den gesamten Zeitraum der Bauausführung die Zugänglichkeit der Gebäudeeingänge gewährleistet. Insoweit erfolgte die zusätzliche Festsetzung unter Ziffer 1.4.3.4.3 des Planfeststellungsbeschlusses rein deklaratorisch.

#### Einschränkungen des Lieferverkehrs

Die aufgrund der Baustelleneinrichtung zu erwartenden Einschränkungen für Lieferverkehre sind als zumutbar hinzunehmen. Die Vorhabenträgerin teilte mit Blick auf die Baustelleneinrichtung mit, dass auf einer Länge von ca. 75 m der Parkstreifen nicht zur Verfügung stehen werde. Der Weg zwischen Anlieferfahrzeugen und den jeweiligen Nutzungseinheiten würde sich entsprechend gegenüber dem derzeitigen Zustand in erträglichem Maß verlängern.

Die bauzeitlichen Einschränkungen des Lieferverkehrs sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an einer Errichtung von barrierefreien Zugängen zur U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße hinnehmbar. Die Baumaßnahme findet in einem dicht bebauten Innenstadtbereich statt, weshalb die Baustelleneinrichtung ohnehin zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungen vor entsprechenden Schwierigkeiten steht. Eine Freihaltung von Anlieferbereichen wäre insoweit wohl nur bei einer weiteren Einschränkung der BE-Flächen oder aber einer kompletten Aufhebung des Straßenverkehrs möglich gewesen. Während das eine jedoch vor dem Hintergrund der Positionierung der Treppenaufgänge und Aufzugsanlagen bereits auszuschließen ist, wäre die andere Option zulasten des ÖPNV gegangen, der jedoch aufgrund der Sperrung der U3 während der Bauzeit bereits stark geschwächt ist. Hinzukommend ist in die Abwägung einzustellen, dass die Mönckebergstraße für Lieferverkehre nur zwischen 21.00 und 11.00 Uhr freigegeben ist. Der Zeitraum liegt weitestgehend außerhalb der Ladenöffnungszeiten, weshalb davon auszugehen ist, dass die bauzeitlich über den Fußweg abzuwickelnde Anlieferung aufgrund des zur Nachtzeit bzw. am frühen Vormittag vergleichsweise geringeren Fußgängerverkehrs nur geringen Konflikten ausgesetzt sein dürfte.

#### Sonstiges

Soweit darüber hinaus bauzeitliche Einschränkungen aufgrund des Verlustes von Stellplätzen sowie von Bewegungsflächen vor Eingängen zu Läden, Kauf- und Kontorhäusern befürchtet werden, so sind auch diese als zumutbar hinzunehmen. Wie vorstehend bereits ausgeführt, wurde im Rahmen des Baustellenkonzeptes zur Aufrechterhaltung der unterschiedlichen Nutzungen ein erträglicher Mittelweg gefunden, um die Zugänglichkeit von Gebäudeeingängen, die Aufrechterhaltung von fußläufigen Wegebeziehungen sowie auch des ÖPNV bestmöglich zu gewährleisten. Verbleibende, mit einer Baustelle grundsätzlich einhergehende, temporäre Beeinträchtigungen sind jedoch vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an einer Errichtung von barrierefreien Zugängen zur U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße zumutbar.

#### Verlust von Freisitzen für die Außengastronomie

Hinsichtlich des Verlustes von Freisitzen für die Außengastronomie wird schließlich auf Ziffer 2.5.2.5.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, wo die rechtliche Einordnung der Sondernutzung sowie auch die Entschädigungsfähigkeit bei Verlust von Freisitzen ausführlich abgehandelt werden.

Zu (26)

Die Einwendung ist unbegründet. Die Vorhabenträgerin führte diesbezüglich aus, dass seitens der Leitungsträger eine unterbrechungsfreie Versorgung beim Umbau der Bestandstrassen in Aussicht gestellt worden sei. Demnach erfolge z.B. das An-/Abmelden von Telekommunikationskabeln in Abstimmung mit den Nutzern zumeist in der Nacht. Die Stromversorgung erfolge im Netz von mehreren Seiten aus, sodass immer eine Versorgung gewährleistet sei, wenn an Kabeln gearbeitet würde. Lediglich beim Umbau von

Trinkwasserleitungen könne es zu kurzzeitigen Unterbrechungen kommen, die aber mit den Nutzern abgestimmt würden.

Unter Berücksichtigung der Erläuterungen der Vorhabenträgerin sind verbleibende, aufgrund der Durchführung einer Baumaßnahme unumgängliche Beeinträchtigungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinzunehmen. Insoweit, als dass die erforderlichen Leitungsumverlegungen in Abstimmung zwischen den Versorgern und den betroffenen Nutzern erfolgen werden, ist davon auszugehen, dass die Einschränkungen bereits auf ein Minimum reduziert sein werden. Darüber hinaus verbleibende Beeinträchtigungen ließen sich wohl allenfalls durch eine Versagung der Baudurchführung erreichen, die aufgrund der Gewichtigkeit des Bauvorhabens zur Erreichung eines barrierefreien Personennahverkehrs jedoch nicht ernstlich in Betracht kommt.

Zu (27)

Die Einwendung ist unbegründet. Die Forderung steht außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Vorhabenträgerin. Die Einhaltung straßenverkehrsbehördlicher Anordnungen und insbesondere auch deren Ahndung übersteigen als klassisch hoheitliche Aufgabe des Verwaltungsvollzuges die Befugnisse der Vorhabenträgerin und kann insoweit auch nicht durch eine Nebenbestimmung der Vorhabenträgerin aufgegeben werden. Es wird auf die zuständigen Behörden verwiesen.

Zu (28)

Die Einwendung ist unbegründet. Die sich aufgrund der Betriebsunterbrechung ergebenden Einschränkungen auf der U-Bahn-Linie U3 sind zugunsten der Durchführbarkeit der Arbeiten als zumutbar hinzunehmen. Nach Angaben der Vorhabenträgerin werden die Arbeiten zum barrierefreien Ausbau an eine Tunnelsanierung im Bereich der Innenstadt gekoppelt,<sup>95</sup> auf welche wohl auch die verhältnismäßig lange Dauer der Betriebsunterbrechung der U3 zurückzuführen sein dürfte. Da ungeachtet dessen der Innenstadtbereich jedoch auch während der Betriebsunterbrechung der U3 über U- bzw. S-Bahn zu erreichen sein wird (insbesondere Haltestellen Hauptbahnhof und Jungfernstieg) und aufgrund des Baustellenkonzeptes der innerstädtische Busverkehr auf der Mönckebergstraße aufrechterhalten werden kann (insbesondere Haltestelle Gerhart-Hauptmann-Platz), sind die zu erwartenden, im Übrigen nur temporären Einschränkungen, als zumutbar hinzunehmen.<sup>96</sup>

Zu (29)

Die Forderung nach einer Umleitung des Einrichtungsverkehrs über die Mönckebergstraße in umgekehrter Richtung ist unbegründet. Nach Angaben der Vorhabenträgerin

---

<sup>95</sup> Vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1.1, S. 23.

<sup>96</sup> Zur Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs vgl. auch Ausführungen zu (31).

erfolgten die Planungen zum Einrichtungsverkehr unter Berücksichtigung verkehrstechnischer Gesichtspunkte. Ziel sei es gewesen, allen Fahrgästen trotz der Umleitung die höchst mögliche Qualität zu bieten. Dies sei am besten mit der geplanten Streckenführung gewährleistet, da so der Begegnungsverkehr in der Bergstraße vermieden werde, die Buslinien, die am ZOB starteten, den üblichen Linienverlauf nutzen könnten, wodurch Verzögerungen allenfalls auf dem letzten Teilstück der Gegenrichtung zu erwarten seien und zudem die Leistungsfähigkeit im Gesamtsystem besser aufrechterhalten werden könne.

Der Ansatz der Vorhabenträgerin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht weiter zu beanstanden. Die Verkehrsführung während der Bauzeit erfolgte überdies in Abstimmung mit der Abteilung Verkehrslenkung der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH,<sup>97</sup> weshalb von einer bestmöglichen Berücksichtigung der zu erwartenden Auswirkungen auf das Busnetz auszugehen ist. Nur ergänzend wird in diesem Zusammenhang zudem auf das unter Ziffer 1.4.3.3 verfügte Abstimmungserfordernis mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde verwiesen, wodurch auch mit Rücksicht auf den Verkehrsfluss die straßenseitigen Verkehrsbelange gewahrt sind.

Zu (30)

Die Einwendung ist unbegründet. Wie aus der Baustelleneinrichtungsplanung ersichtlich,<sup>98</sup> geht die provisorische Fahrbahn in beiden Baugruben-Szenarien (Nord bzw. Süd) nicht über eine Beanspruchung des Parkstreifens hinaus. Einzig die Baustelleneinrichtungsflächen ragen insoweit über den Multifunktionsstreifen hinaus auch auf den Fußgängerweg der Mönckebergstraße. Auch mit Blick auf die Sicherheit des Fußgängerverkehrs bestehen darüber hinaus keine Bedenken. Zur Abgrenzung der provisorischen Fahrbahnen im Einrichtungsverkehr von den dahinter liegenden Multifunktionsstreifen sind insoweit Betonleitsteine vorgesehen.<sup>99</sup> Die Baustelleneinrichtungsfläche wird zudem durch einen Bauzaun begrenzt werden.

Zu (31)

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie bereits zu (28) ausgeführt, gibt es gerade im Innenstadtbereich mit der S-Bahn, U-Bahn sowie auch dem Busverkehr (insbesondere Haltestelle Gerhart-Hauptmann-Platz) weitere Möglichkeiten des ÖPNV, um das gewünschte Fahrziel zu erreichen. Verbleibende Einschränkungen sind zugunsten des barrierefreien Ausbaus hinzunehmen. Darüber hinaus befindet sich nach Angaben der Vor-

---

<sup>97</sup> Vgl. Stellungnahme (S16).

<sup>98</sup> Vgl. Baustelleneinrichtung Anlage 2.9.

<sup>99</sup> Vgl. Bauzeitliche Verkehrsführung Anlagen 2.12 und 2.13.

habenträgerin eine ergänzende Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs in der Prüfung, um ggf. weitere Alternativen während der Betriebsunterbrechung der U3 vorzuhalten.

Zu (32)

Die Einwendung ist unbegründet. Die Vorhabenträgerin hat mit Antragstellung ein straßenseitiges Konzept zur Erreichbarkeit der Mönckebergstraße vorgelegt.<sup>100</sup> Demnach wird während der gesamten Bauzeit die Mönckebergstraße jedenfalls im Einrichtungsverkehr befahrbar bleiben. Mit Blick auf den ÖPNV wird auf die vorstehenden Ausführungen zu (29) und zu (31) verwiesen. Da aufgrund der geltenden Straßenregelung bereits im Bestand kein motorisierter Individualverkehr auf der Mönckebergstraße zugelassen ist, waren diesbezügliche Ausführungen zudem nicht geboten.

Zu (33) und (34)

Die Einwendungen sind unbegründet. Die befürchteten Einschränkungen von Sichtbeziehungen aufgrund der Baustelleneinrichtungsfläche sind als zumutbar hinzunehmen.

Die eingewandten Beeinträchtigungen ließen sich einzig durch die Versagung der Baustelleneinrichtung an der beantragten Stelle effektiv vermeiden (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG). Die Verlegung der Baustelleneinrichtungsflächen scheidet jedoch allein schon aufgrund der gleichfalls in diesem Bereich herzustellenden Aufzugs- und Treppenanlagen aus und kommt insoweit aufgrund des im Übrigen zulässigen Bauvorhabens<sup>101</sup> nicht ernstlich in Betracht. Ferner ist auch die Anordnung einer geringeren Höhe des Bauzaunes zur besseren Aufrechterhaltung der Sichtbeziehungen abzulehnen. Der durch den Bauzaun gleichfalls zu bewirkende Schutz vor Baulärm wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insoweit als Belang höherwertig eingestuft. Schließlich sind die mit den Befürchtungen zum Ausdruck kommenden möglichen Auswirkungen auf den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb im Ergebnis entschädigungslos hinzunehmen. Im Einzelnen:

Die vorgetragenen Einschränkungen von Sichtbeziehungen werden weder als Anliegerinteressen vom Schutzbereich des Art. 14 Abs. 1 GG umfasst noch kommt ihnen als sonstige Belange ein derart erhebliches Gewicht zu, dass sie weitergehende Ansprüche der Einwender begründen könnten. Nach ständiger Rechtsprechung handelt es sich bei den Außenkontaktbereichen vor Ladengeschäften nicht um Flächen, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig sind.<sup>102</sup> Zwar gehöre, so das BVerwG im Zusammenhang mit einer bauzeitlichen Belastung durch Baulärm, zu dem

---

<sup>100</sup> Vgl. Bauzeitliche Verkehrsführung Anlagen 2.12 und 2.13.

<sup>101</sup> Vgl. insbesondere Ziffer 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses – Planrechtfertigung.

<sup>102</sup> Vgl. z.B. BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, Az. 7 A 11/11 – juris Rn. 35.

durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße (Kontakt nach außen), die dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewähre und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermögliche. Der Zugang zu Ladengeschäften werde aber nicht durch den Baulärm als solchen, sondern allenfalls durch bauliche Anlagen zu dessen Abschirmung beeinträchtigt. Abweichendes folge auch nicht daraus, dass die Möglichkeit von Außenkontakten durch Verweilen vor den Schaufenstern durch den Baulärm verhindert werde. Passanten und Laufkundschaft würden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich – auch beim Verweilen vor Schaufenstern – nicht dauerhaft, sondern vorübergehend im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhielten. Anders verhalte sich dies etwa bei den Freisitzen von Restaurants und Gaststätten, die grundsätzlich zu den schutzwürdigen Außenbereichen gehören könnten.

Diese Erwägungen des BVerwG sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in gleicher Weise auf die vorliegenden Beeinträchtigungen durch baustellenbedingte Einschränkungen von Sichtbeziehungen übertragbar.<sup>103</sup> Die Einwendungen betreffen die intensivierte Kontaktaufnahme zu potentiellen Kunden, die auf der dem einzelnen Gewerbebetrieb jeweils gegenüber liegenden Seite der Mönckebergstraße verweilen bzw. flanieren; die Sichtbeziehung vom vor den Geschäften liegenden Bürgersteig aus wird nicht eingeschränkt. Die Sichtbeziehung von der gegenüberliegenden Straßenseite aus geht über den unmittelbar vor einem Gewerbebetrieb bestehenden Außenkontaktbereich weit hinaus. Wenn nun aber schon der Außenkontaktbereich unmittelbar vor einem Gewerbebetrieb dem Schutzbereich des Art. 14 Abs. 1 GG entzogen ist, so muss dies erst recht für den erweiterten Außenkontaktbereich gelten, der sich – wie hier eingewandt – bis auf die dem Gewerbebetrieb gegenüber liegende Straßenseite ausdehnen kann. Zwar wird auch seitens der Planfeststellungsbehörde nicht in Abrede gestellt, dass sich aus einer günstigen Erkennbarkeit von Gewerbebetrieben durchaus im Einzelfall Erwerbchancen ergeben können. Dennoch lässt sich mangels geschützter Rechtsposition kein Anspruch aus dem insoweit auch nur temporär veränderten Straßenbild herleiten.

Zu (35)

Die Einwendungen werden soweit wie möglich von der zugelassenen Planung berücksichtigt; sie werden darüber hinaus zurückgewiesen.

Nach Angaben der Vorhabenträgerin sind die in Bauphase 1 geplanten Leitungsumverlegungen so geplant, dass diese zum Beginn des Weihnachtsgeschäftes beendet sein werden. Darüber hinaus teilte die Vorhabenträgerin mit, dass die Bauarbeiten an die

---

<sup>103</sup> So in Bezug auf Staub sowie in Bezug auf eine baustellenbedingte Enge in der Nähe von Schaufenstern und Eingängen, durch die sich bei Kunden ein Unbehagen einstellen und sie vom längeren Verweilen in diesen Außenkontaktbereichen abhalten könnten, auch Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, Az. 22 A 15.40031 – juris, Rn. 154.

Betriebsunterbrechung der U3 gekoppelt seien. Um zum Ende der Betriebsunterbrechung den U-Bahn-Verkehr wieder aufnehmen zu können, sei bis zu diesem Zeitpunkt ein gewisser Leistungsstand der Baudurchführung notwendig. Diesem Zwischenziel stünden die in den Einwendungen geforderten Baubeschränkungen entgegen. Auch folgten die Bauarbeiten bautechnischen Zwängen, die Unterbrechungen nicht zu jeder gewünschten Zeit ermöglichten.

Die Planungen der Vorhabenträgerin sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht weiter zu beanstanden. Die Forderungen nach Bauzeitbeschränkungen sind unmittelbar verknüpft mit – im Interesse der Einwender gleichfalls zu vermeidenden – weiteren Beeinträchtigungen. So führt jede Bauzeitbeschränkung umgekehrt zu einer Verlängerung der Bauzeit insgesamt. Aufgrund der durch die Vorhabenträgerin dargestellten Abhängigkeit des Bauablaufes zur Wiederaufnahme des U-Bahn-Betriebes der U3 könnten (saisonale) Beschränkungen der Arbeiten gleichfalls eine Verlängerung der Betriebsunterbrechung zur Folge haben, was wiederum den Forderungen nach einer bestmöglichen Aufrechterhaltung des ÖPNV zuwider liefe. Da im Ergebnis eine zügige Durchführung der Baumaßnahme auch im Interesse der Einwender sein dürfte, wird daher von einer Festsetzung von Bauzeitbeschränkungen im Planfeststellungsbeschluss abgesehen.

Nur der Klarstellung halber sei darauf hingewiesen, dass der von der Vorhabenträgerin dargestellte Bauphasenplan bzw. die darin angesetzten Zeitangaben lediglich den derzeitigen Planungsstand wiedergeben. Bauzeitenplanungen stellen insoweit regelmäßig nur einen vorläufigen Planungsstand dar, können jedoch aufgrund derzeit nicht absehbarer äußerer Einwirkungen (z.B. im Rahmen der Ausschreibung/Vergabe weiter optimiertes Szenario, Verzögerung des Baubeginns, Witterungsbedingungen während der Baudurchführung, etc.) ggf. noch Änderungen erfahren. Da die Vorhabenträgerin selbst indes an einer zügigen Baudurchführung interessiert ist, ist davon auszugehen, dass die Bauablaufplanung im Eigeninteresse stringent verfolgt werden wird.

Zu (36)

Die Einwendung ist unbegründet. Die Baustelleneinrichtung orientiert sich bereits an der zum Zwecke der Baudurchführung minimal erforderlichen Fläche. Indes kann aufgrund des laufend zu gewährleistenden Einrichtungsverkehrs die Inanspruchnahme der Parkfläche entlang der Baustelleneinrichtung nicht vermieden werden. Die beengte Straßensituation auf der Mönckebergstraße begründet insoweit auch, warum Alternativflächen zur Anlieferung im Baustellenbereich faktisch nicht vorhanden sind. Mithin sind die Anlieger während der Bauzeit darauf verwiesen, die verbleibenden Parkflächen westlich und östlich der Baustelleneinrichtungsfläche zu nutzen. Die sich insoweit gegenüber dem Bestand ergebenden Einschränkungen sind im Interesse der Umsetzung des Bauvorhabens als zumutbar hinzunehmen.

Zu (37)

Die Forderung wird durch die Planungen der Vorhabenträgerin erfüllt. Der Zugang zu den Ladengeschäften wird nach Zusage der Vorhabenträgerin dauerhaft gewährleistet. Insoweit erfolgte unter Ziffer 1.4.3.4.3 des Planfeststellungsbeschlusses auch nur klarstellend eine ergänzende Festsetzung der Zusage durch Nebenbestimmung.

Zu (38) und (39)

Die Einwendungen sind unbegründet. Die Installation von Werbeflächen im öffentlichen Straßenraum stellt eine genehmigungsbedürftige Sondernutzung dar (vgl. § 19 HWG), die, weil sie auch nicht Gegenstand des beantragten Vorhabens und daher auch nicht von der Konzentrationswirkung umfasst ist, von den Anliegern bei dem zuständigen Bezirksamt Hamburg-Mitte zu beantragen ist. Die Vorhabenträgerin teilte diesbezüglich jedoch mit, dass grundsätzlich die Möglichkeit bestehe, den Bauzaun als Werbefläche zu nutzen. Mangels Zuständigkeit der Vorhabenträgerin, kann dieser jedoch nicht durch die Planfeststellungsbehörde die tatsächliche Freigabe des Bauzauns als Werbefläche im Wege einer Schutzauflage aufgegeben werden. Gleichfalls scheidet die Anordnung kostenfreier Werbemöglichkeiten auf entsprechenden Portalen der Freien und Hansestadt Hamburg aus. Auch insoweit bestehen keine Entscheidungsmöglichkeiten der Vorhabenträgerin. Da die Vorhabenträgerin indes die betroffenen Anlieger rechtzeitig vor Baubeginn über die Bauausführung zu informieren hat (vgl. Ziffer 1.4.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses), bleibt schließlich auch hinreichend Gelegenheit, dass Betroffene eine entsprechende Sondernutzung für zusätzliche Hinweisschilder oder auch Werbeflächen bei dem Bezirksamt beantragen können.

Zu (40)

Die Einwendung ist unbegründet. Da eine möglichst rasche Abwicklung der Baustelle auch im Interesse der Vorhabenträgerin ist, hat diese den Bauablauf bereits entsprechend dem erforderlichen Bausoll soweit wie möglich gestrafft. Als Randbedingungen waren dabei neben den auszuführenden Gewerken insbesondere auch der zur Verfügung stehende Platz für die Baustelleneinrichtung sowie die verkehrliche Situation auf Straßenebene zu berücksichtigen. Zudem führte die Vorhabenträgerin aus, dass im Rahmen der Abstimmungsgespräche vor Antragstellung auch die Möglichkeit einer bauzeitlichen Vollsperrung diskutiert worden sei. Vor dem Hintergrund paralleler Baumaßnahmen im Umfeld des Vorhabengebietes, des Lieferverkehrs in der Mönckebergstraße sowie auch den Veranstaltungen auf der Mönckebergstraße hätten seitens der beteiligten Behörden starke Bedenken hinsichtlich einer Vollsperrung bestanden. Zudem seien die Auswirkungen einer Vollsperrung auf das nachgeordnete Straßennetz nicht bekannt.

Dass infolge der wechselnden Baufelder Nord-Süd die Baudurchführung ggf. länger dauert als bei Einrichtung einer Vollsperrung ist zugunsten der Aufrechterhaltung des Verkehrs der Mönckebergstraße hinzunehmen. Wie bereits ausgeführt, ist die Baumaßnahme auf eine Sanierung des U-Bahn-Tunnels im Innenstadtbereich abgestimmt. Für die Durchführung beider Maßnahmen ist eine Streckensperrung von mehreren Monaten

vorgesehen. Angenommen die Baudurchführung würde nunmehr um eine Vollsperrung der Mönckebergstraße ergänzt, so wäre der dortige Innenstadtbereich über mehrere Monate vom ÖPNV (hier U-Bahn- und Busverkehr) abgeschnitten und es entstünden somit weitere Beeinträchtigungen weit über den Bereich der Baustelle hinaus. Diese Folge steht indes in unmittelbarem Widerspruch zu der gleichfalls erhobenen Forderung nach einer Aufrechterhaltung des Nahverkehrs. Ferner ergäben sich Einschränkungen auch mit Blick auf den Liefer- und Taxenverkehr. Da darüber hinaus auch bspw. mit Blick auf die Erreichbarkeit der Bebauung für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr die aufgrund einer Vollsperrung zu erwartenden Einschränkungen insgesamt gravierender scheinen, war der Forderung nicht weiter nachzugehen.

Nur ergänzend sei darauf hingewiesen, dass – wie auch im Erörterungstermin zugesagt – die Vorhabenträgerin bei Aufrechterhaltung der planfestgestellten Baustelleneinrichtungsfläche sowie auch unter Berücksichtigung des bauzeitlichen Einrichtungsverkehrs ungeachtet dessen weiterhin Möglichkeiten zur Bauzeitverringerung prüft. Sie teilte insoweit mit, dass ein paralleles Bauen auf beiden Seiten (Nord- bzw. Südseite) geprüft würde. Konkret könne dies bedeuten, dass z.B. die Verbauträger direkt hintereinander auf beiden Seiten eingebracht würden um Verlustzeiten zu minimieren. Dies hätte indes auch zur Folge, dass bereits zu Beginn der Baumaßnahme beide Multifunktionsstreifen für die Baumaßnahme beansprucht würden. Die Vorhabenträgerin wies jedoch noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass der endgültige Bauablauf erst nach Beauftragung der ausführenden Firma für das Bauhauptgewerk festgelegt werden könne.

Zu (41)

Die Einwendung ist unbegründet. Die pauschale Forderung nach Ersatz etwaiger Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten zeigt bereits keinen Bezug zu dem hier zugelassenen Bauvorhaben auf; insoweit dürfte die Vorhabenträgerin allenfalls für diejenigen Kosten eintreten müssen, die zur Beseitigung von kausal auf die Baumaßnahme zurückzuführende Schäden entstanden sind. Da die Baudurchführung zudem ohne unmittelbaren Zugriff auf die Bebauung der Mönckebergstraße durzuführen sein wird, scheidet ein Ersatz (laufender) Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungskosten jedoch aus.

Soweit die Forderung auf Befürchtungen in Zusammenhang mit erschütterungsbedingten Auswirkungen zurückgeht, wird darüber hinaus auf die Ziffern 1.4.2.2.1 und 2.5.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu (42)

Die Einwendung ist unbegründet. Zur Abschirmung der Baustelle wird aus Gründen des Schallschutzes ein hochwertiger geschlossener Bauzaun aus Holzwerkstoffplatten errichtet. Sofern eine andere Abschirmung zur Ausführung kommt, richtet sich die Art der Ausführung vordringlich nach dem mit dem Bauzaun zugleich verfolgten Zweck der Schallminderung (vgl. auch Ziffer 1.4.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses). Insofern stehen Überlegungen zur optischen Ausgestaltung aufgrund der zu erreichenden Reduzierung der Schallausbreitung zunächst hinten an.

Darüber hinaus war der Vorhabenträgerin keine weitere Gestaltung der Bauzäune vorzugeben. Wie vorstehend bereits zu (38) und (39) ausgeführt, wird der Bauzaun von der Vorhabenträgerin grundsätzlich als Werbefläche zur Verfügung gestellt. Da die Vorhabenträgerin indes für die Gestaltung des Straßenraumes nicht zuständig ist und Gestaltungsfragen insbesondere temporärer Natur auch nicht den Gegenstand des Vorhabens bilden, steht die dahingehende Nutzung des Bauzaunes unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch das zuständige Bezirksamt. Die Einwender sind insoweit auf die weiteren Gewerbetreibenden vor Ort zu verweisen, um ggf. eine gemeinsame Gestaltung des Bauzaunes vor deren Beantragung im Bezirk untereinander abzustimmen.

Zu (43)

Der Einwendung wird mit Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses abgeholfen, wonach die Vorhabenträgerin verpflichtet ist, mit Blick auf die im Zeitpunkt der Beschlussfassung bereits genehmigte saisonale Beleuchtung (Winterbeleuchtung) die erforderlichen Abstimmungen mit den betroffenen Einwendern zu führen. Zum Sachverhalt teilte die zuständige Wegeaufsichtsbehörde mit E-Mail vom 4. Juli 2019 mit, dass die Weihnachtsbeleuchtungen mit einem einheitlichen, geprüften Konzept als „Ausschmückung öffentlicher Flächen“ zugelassen seien. Aufgrund der insoweit gegebenen Rechtsposition der Einwender, war der Vorhabenträgerin folglich aufzugeben, die zur Aufhängung der Beleuchtung erforderlichen Abstimmungsgespräche mit den Einwendern durchzuführen, um so die Aufhängung der Beleuchtung trotz Baustelleneinrichtungsfläche zu ermöglichen.

Zu (44)

Die Forderung wird zurückgewiesen. Nach Angaben der Vorhabenträgerin, kann nachzeitigem Planungsstand eine Reduzierung der Baustelleneinrichtungsfläche nicht zugesagt werden, da eine solche Maßnahme von den baulichen Randbedingungen und dem Baufortschritt abhinge. Soweit möglich, wolle man der Forderung jedoch gerne nachkommen.

Der Ansatz der Vorhabenträgerin, je nach Baufortschritt und damit in Abhängigkeit der tatsächlichen Umsetzbarkeit die Baustelleneinrichtungsfläche zu reduzieren, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht weiter zu beanstanden. Die Baustellenplanung erfolgte bereits unter bestmöglicher Schonung der verkehrlichen Nutzungen der Mönckebergstraße, wobei auch die Belange der Fußgänger berücksichtigt wurden. Insoweit ist aus Gründen eines zügigen Bauablaufes und der flexiblen Ausnutzung der planfestgestellten Baustelleneinrichtungsflächen auf weitere Anordnungen zur Reduzierung des Baustellenbereiches zu verzichten. Dies gilt selbst dann, wenn eine solche Reduzierung auch nur saisonal sein sollte. Da die Planung der Bewegungsflächen für Verkehre der Mönckebergstraße zudem in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erfolgt (vgl. auch Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses) und folglich Sicherheitsbedenken aufgrund der zu erwartenden Fußgängerfrequenzen insoweit ausgeräumt sind, überwiegt im Ergebnis das Interesse der Vorhabenträgerin an einer flexiblen Ausnutzung der genehmigten Baustelleneinrichtungsflächen.

Zu (45)

Die Einwendung ist unbegründet. Die Durchführung der Weihnachtsparade steht in Abhängigkeit einer seitens des zuständigen Bezirksamtes Hamburg-Mitte zu erteilenden Sondernutzungs Erlaubnis nach § 19 HWG. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde teilte das zuständige Fachamt Management des öffentlichen Raumes diesbezüglich mit, dass sich das hier zugelassene Bauvorhaben auf verschiedene Veranstaltungen auswirken werde.<sup>104</sup> Ob und inwieweit es zu Ausfällen und größeren Beeinträchtigungen kommen werde, könne derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Nach jetzigem Stand sei indes davon auszugehen, dass die in der Vorweihnachtszeit u.a. in der Mönckebergstraße stattfindende Weihnachtsparade nicht in der bisherigen Form stattfinden könne. Auch größere Sportveranstaltungen könnten in ihrem bisherigen Verlauf / Aufbau betroffen sein.

Da eine Genehmigung der einwenderseits vorgetragenen Veranstaltung insoweit noch aussteht, und – wichtiger noch – deren Erteilung der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde entzogen ist, fehlt im Ergebnis für die Anordnung der geforderten Schutzvorkehrungen eine entsprechende Rechtsgrundlage. Ungeachtet der rechtlichen Einordnung der Forderung teilte die Vorhabenträgerin indes mit, dass sie in Abhängigkeit der baulichen Randbedingungen und des Baufortschrittes der Forderung nach einer Reduzierung der Baustelleneinrichtungsfläche zu gegebener Zeit gerne nachgekommen werde. Hinsichtlich der Verbindlichkeit dieser Aussage wird auf die vorstehenden Ausführungen zu (44) Bezug genommen. Insbesondere ist die Erwiderung der Vorhabenträgerin nicht als Zusage im Rechtssinne zu verstehen.

Zu (46)

Die Forderung wird mit der hier zugelassenen Baustellenplanung erfüllt. Demnach sieht der Bauablauf der Vorhabenträgerin vor, unter Aufrechterhaltung eines Einrichtungsverkehrs auf der Mönckebergstraße, im Zuge der Baudurchführung die Baustelleneinrichtung von der Nord- auf die Südseite zu verlegen. Eine Vollsperrung ist nicht vorgesehen.<sup>105</sup>

Zu (47)

Die Einwendung ist unbegründet. Nach Angaben der Vorhabenträgerin ist die beantragte Baustelleneinrichtungsfläche so dimensioniert worden, dass innerhalb der Fläche auch Baukräne platziert werden können. Art und Umfang des Einsatzes von Baukränen obliege indes der ausführenden Firma. Eine genaue Aussage könne hierzu im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht gemacht werden.

---

<sup>104</sup> Bezirksamts Hamburg-Mitte, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, E-Mail vom 26. April 2019.

<sup>105</sup> Zur Prüfung einer bauzeitlichen Vollsperrung der Mönckebergstraße vgl. auch Ausführungen zu (40).

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht weiter zu beanstanden. Um nicht die Anforderungen an komplexe Planungen zu überspannen, muss nicht jedes Detail von vornherein festgelegt werden. Dies gilt nach ständiger Rechtsprechung insbesondere für Fragen der Bauausführung, die ausgeklammert werden dürfen, wenn nach dem Stand der Technik zur Problembewältigung geeignete Lösungen zur Verfügung stehen und die Wahrung der maßgeblichen Regelwerke sichergestellt ist.<sup>106</sup> Dies ist vorliegend der Fall. Insoweit, als dass die Vorhabenträgerin die ggf. erforderliche Stellfläche für den Einsatz von Baukränen bereits bei ihrer Baustellenplanung berücksichtigt hat, wird trotz des Umstandes, dass der genaue Einsatz derzeit noch offen ist, auch im Zeitpunkt der Konkretisierung der Planung kein weitergehender Konflikt ausgelöst werden. Mithin bestehen keine Bedenken, die dahingehende Detailplanung der Ausführungsplanung zu überlassen.

Zu (48)

Der Forderung wird durch das Abstimmungserfordernis unter Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses abgeholfen. Demgemäß ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, die Baudurchführung mit Blick auf die betroffene Straßenbeleuchtung gemeinsam mit dem Einwender abzustimmen.

Hinsichtlich der Frage der Kostentragung wird Bezug genommen auf den Hinweis unter Ziffer 1.7.7 des Planfeststellungsbeschlusses. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird lediglich über die öffentlich-rechtliche Zulassungsfähigkeit des Vorhabens entschieden und damit festgestellt, dass die Planungen öffentlich-rechtlich unbedenklich sind. Entsprechend enthält sich die Planfeststellungsbehörde etwaigen Fragen zur Kostentragung und verweist die Beteiligten auf gesetzliche oder auch vertragliche bzw. genehmigungsrechtliche Regelungen untereinander. Ergänzend führte die Vorhabenträgerin diesbezüglich jedoch aus, dass Demontage und Montage im Anschluss an die Bauausführung auf ihre Kosten erfolge. Nach Angaben des Bezirksamtes Hamburg-Mitte liegt überdies wohl auch bereits eine vertragliche Verständigung zwischen Einwendern und Vorhabenträgerin vor.<sup>107</sup>

Zu (49)

Die Forderung wird bereits durch die Planungen der Vorhabenträgerin erfüllt, insbesondere ist die geforderte barrierefreie Ausstattung der U-Bahn-Haltestelle Kerngegenstand der vorliegenden Zulassungsentscheidung.

---

<sup>106</sup> Vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 16. Aufl. 2015, § 74 Rn. 32, m.w.N.

<sup>107</sup> Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, E-Mail vom 26. April 2019.

### **2.5.2.5 Entschädigungen aufgrund baubedingter Folgewirkungen**

Mit Blick auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der im Nahbereich der Baustelle betroffenen Gewerbetreibenden, werden unter den Voraussetzungen der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.4 des Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach Entschädigungsansprüche festgesetzt. Darüber hinaus verbleibende, wirtschaftliche Auswirkungen auf den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sind entschädigungslos hinzunehmen. Im Einzelnen:

#### **2.5.2.5.1 Bewertung**

Aufgrund der bauzeitlichen Belastungen sowie auch der zeitlichen Dauer der Bauausführung, wurden vielfach Befürchtungen mit Blick auf mögliche wirtschaftliche Auswirkungen für die Gewerbetreibenden vor Ort geäußert. Die Einwendungen bezogen sich zum einen auf die bauzeitlich eingeschränkte Nutzung von Flächen der Außengastronomie und zum anderen auf baubedingte Umsatzeinbußen, die je nach individueller Betroffenheit mit unterschiedlichen Folgewirkungen einhergehen würden.

##### **2.5.2.5.1.1 Außengastronomie**

Mit Blick auf die bauzeitliche Inanspruchnahme von öffentlichen Flächen, die in den vergangenen Jahren saisonal zur Einrichtung und Ausübung von Außengastronomie genutzt wurden, besteht mangels gefestigter Rechtsposition grundsätzlich kein Anspruch der Betroffenen auf Schutzvorkehrungen (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG) bzw. (nachrangig) eine angemessene Entschädigung in Geld (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG).<sup>108</sup> Ausgenommen hiervon sind diejenigen Betroffenen, deren Außengastronomiefläche durch die Baustelleneinrichtung wegfällt, soweit deren Bewirtschaftung im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bereits genehmigt, nicht widerrufen oder mit einem entsprechenden Hinweis versehen war. Für diese Ausnahmefälle wird unter Ziffer 1.4.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch festgesetzt. Im Einzelnen:

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde teilte das zuständige Bezirksamt Hamburg-Mitte als Wegeaufsichtsbehörde zur Außengastronomieinutzung auf der Mönckebergstraße mit, dass die Sondernutzungserlaubnisse saisonal und damit jedes Jahr neu erteilt würden.<sup>109</sup> Es sei jedes Jahr erneut ein Antrag des Gewerbetreibenden erforderlich,

---

<sup>108</sup> Vgl. hierzu ausführlich Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, Az. 22 A 15.40031, juris = Rn. 155 ff.

<sup>109</sup> Vgl. Telefonvermerk vom 20. März 2019.

der vom Bezirk geprüft würde. Zwar würde bei bekannter Nutzung von Flächen zum Zwecke der Außengastronomie nicht jeweils wieder eine intensive Prüfung erfolgen; dennoch sei jedes Jahr ein neuer Antrag zu stellen. Trotz über Jahre regelmäßig erteilter Genehmigungen, so die Wegeaufsichtsbehörde weiter, bestehe kein Anspruch auf die Wiedererteilung einer Sondernutzungserlaubnis. Unter Verweis auf die gesetzlichen Regelungen des § 19 Abs. 1 Satz 4 HWG stellte die Wegeaufsichtsbehörde insoweit heraus, dass unter den dort genannten Voraussetzungen eine Erlaubnis erteilt werden könne. Mit Blick auf das vorliegende Bauvorhaben würde dies u.a. bedeuten, dass den Gastronomen für die Saison 2020 keine Erlaubnis für Außengastronomie erteilt werden könne, da hier die öffentlichen Belange (barrierefreier Ausbau der U-Bahn-Haltestelle) Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen eines Einzelnen hätten.<sup>110</sup> Weiterhin enthielten die Erlaubnisse grundsätzlich die Auflage, dass die für erforderliche Arbeiten am Leitungsnetz benötigte Fläche freizumachen sei und Schadensersatzansprüche in diesen Fällen nicht geltend gemacht werden könnten. Darüber hinaus enthielten die Erlaubnisse den Hinweis auf einen jederzeit möglichen Widerruf. Dieser könne ausgesprochen werden, wenn die Voraussetzungen des § 49 Abs. 2 HmbVwVfG (hier: öffentliches Interesse) vorlägen. Hinsichtlich der Genehmigungslage für das laufende Jahr 2019 erklärte das Bezirksamt Hamburg-Mitte, dass bereits Sondernutzungserlaubnisse für die Außengastronomieflächen erteilt worden seien. Bei den meisten Erlaubnissen sei für diese Saison zusätzlich ein entsprechender Hinweis auf die anstehenden Leitungsarbeiten aufgenommen worden.

Dies vorangestellt ist damit zwar zutreffend, dass aufgrund der Bauausführung die gastronomische Außenbewirtschaftung auf der Mönckebergstraße in Teilen nicht mehr möglich sein wird. Die Beeinträchtigung ist indes mangels gesicherter Rechtsposition von den betroffenen Gastronomen als zumutbar hinzunehmen. Der Verlust der Sondernutzungserlaubnisse bzw. die bauzeitlich nicht zu erwartende Neuerteilung von Sondernutzungserlaubnissen stellt keinen Eingriff in den durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar. Die Gewerbeausübung und damit auch die Errichtung und der Betrieb von Außengastronomieflächen im Bereich von öffentlichen Wegeflächen ist gemäß § 16 Abs. 2 Satz 1 HWG kein Gemeingebrauch, sondern genehmigungsbedürftige Sondernutzung. Gemäß § 19 Abs. 1 Satz 2 HWG besteht kein Anspruch auf die Erteilung oder auf eine erneute Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis; diese steht vielmehr unter Berücksichtigung der in Satz 4 genannten Voraussetzungen im Ermessen der Wegeaufsichtsbehörde. Folglich ist ein etwaiger Anspruch des Antragstellers auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Wegeaufsichtsbehörde reduziert. Die Erlaubnis darf gemäß § 19 Abs. 2 HWG zudem nur befristet erteilt werden.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen der Wegeaufsichtsbehörde ist insofern vorliegend davon auszugehen, dass aufgrund der hier zugelassenen Baustelleneinrichtung

---

<sup>110</sup> Vgl. Bezirksamt Hamburg-Mitte, E-Mail vom 26. April 2019.

für die Jahre der Baudurchführung keine Sondernutzungserlaubnisse erteilt werden. Ferner ist anzunehmen, dass bereits für die Saison 2019 erteilte Sondernutzungserlaubnisse aufgrund überwiegenden öffentlichen Interesses an der Bauausführung widerrufen werden, sofern sie im Einzelnen nicht bereits durch Nebenbestimmung aufgrund der in Bauphase 1 durchzuführenden vorbereitenden Maßnahmen (Leistungsarbeiten) nur beschränkt erteilt wurden. Mangels schützenswerter Rechtsposition sind mithin grundsätzlich weder Schutzvorkehrungen noch nachrangig Ansprüche auf eine angemessene Entschädigung in Geld (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG) zugunsten der Betroffenen anzuordnen.<sup>111</sup>

Zwar wird durch die Planfeststellungsbehörde durchaus erkannt, dass durch den Wegfall von Außengastronomie die betroffenen Gastronomen nicht unerheblich wirtschaftlich betroffen sein können. Rechtlich entscheidend ist jedoch, dass gerade auch aufgrund des in den Sondernutzungserlaubnissen enthaltenen Hinweises, dass diese (nur) widerrufen werden, die nach § 19 HWG erteilten oder zu erteilenden Sondernutzungserlaubnisse nicht vom Schutzbereich des Art. 14 Abs. 1 GG umfasst werden.<sup>112</sup> Die Gewerbetreibenden nutzen bei rein eigentumsrechtlicher Betrachtung insoweit auf eigenes Risiko nur eine Erwerbchance aus, auf deren Fortbestand sie nicht vertrauen konnten.<sup>113</sup>

Schließlich ist trotz Widerruflichkeit auch kein berechtigtes Vertrauen in den Fortbestand bereits erteilter Sondernutzungserlaubnisse anzuerkennen, durch welches ausnahmsweise aufgrund von Billigkeitserwägungen ein Entschädigungsanspruch begründet sein könnte.<sup>114</sup> Denn spätestens ab Offenlage der Antragsunterlagen<sup>115</sup> haben die betroffenen Gewerbetreibenden der Mönckebergstraße Kenntnis von der anstehenden Baumaßnahme erlangt. Insoweit ist für die Betroffenen absehbar gewesen, dass sich durch die Ausführung der Baumaßnahme Einschränkungen für die sonst genutzten Außengastronomieflächen der Mönckebergstraße ergeben würden. Ein berechtigtes Vertrauen auf einen unveränderten Fortbestand der Genehmigungssituation ist folglich gerade nicht begründet worden.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen wurde seitens der Planfeststellungsbehörde auch nur höchst vorsorglich gemäß Ziffer 1.4.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach verfügt (vgl. § 74 Abs. 2

---

<sup>111</sup> Vgl. auch Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 16. Auflage 2015, § 74 Rn. 171 m.w.N.

<sup>112</sup> Vgl. auch Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, 22 A 15.40031, juris = Rn. 159.

<sup>113</sup> In diesem Zusammenhang sei zudem darauf hingewiesen, dass auch der Widerruf einer Sondernutzungserlaubnis keinen Anspruch auf Entschädigung auslöst, soweit dieser in der Sondernutzungserlaubnis vorbehalten ist (vgl. § 49 Abs. 6, Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 HmbVwVfG). Nach Angaben der Wegeaufsichtsbehörde würden die für die Saison 2019 erteilten Sondernutzungserlaubnisse mit einem entsprechenden Vorbehalt versehen.

<sup>114</sup> Vgl. auch Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 16. Auflage 2015, § 74 Rn. 171.

<sup>115</sup> Vgl. Ziffer 2.1.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses.

Satz 3 HmbVwVfG).<sup>116</sup> Der Anspruch umfasst diejenigen Fälle, in denen dem betroffenen Gewerbetreibenden vor der Planfeststellung eine Sondernutzungserlaubnis erteilt wurde, soweit kein Widerruf seitens der Bezirksamtes Hamburg-Mitte erfolgte, ist jedoch ausgeschlossen, soweit in den jeweiligen Sondernutzungserlaubnissen bereits die Freimachung der genutzten Flächen für Arbeiten am Leitungsnetz angeordnet ist. Der Anwendungsfall ist insoweit auf diejenigen Fälle beschränkt, in denen aufgrund der erteilten Erlaubnisse der jeweilige Gewerbetreibende eine gesicherte Rechtsposition erlangt hat, ihm die Ausübung seiner Erlaubnis jedoch aufgrund der Baustelleneinrichtung bzw. den für die notwendigen Folgemaßnahmen zu beanspruchenden Flächen faktisch nicht möglich ist. Der Klarstellung halber wird ergänzend darauf hingewiesen, dass die Anspruchsberechtigung nicht diejenigen Gewerbetreibenden umfasst, deren zugeteilte Außengastromiefläche außerhalb des Baufeldes liegt. Diesbezüglich mag allenfalls ein Anspruch auf Entschädigung aufgrund der bauzeitlichen Belastungen durch Baulärm bestehen. Es wird insoweit Bezug genommen auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.2.1.3 sowie die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 2.5.2.1.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses.

#### **2.5.2.5.1.2 Sonstige wirtschaftliche Auswirkungen**

Auch mit Blick auf baubedingte Umsatzeinbußen aufgrund von Beeinträchtigungen der Außenkontaktbereiche vor Schaufenstern und Eingängen von Gewerbebetrieben der Mönckebergstraße, oder auch aufgrund von Lärm, Staub oder einer verminderten Erreichbarkeit oder Erreichbarkeit bestehen grundsätzlich keine Ansprüche der Betroffenen auf Schutzvorkehrungen (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 2 HmbVwVfG) bzw. (nachrangig) eine angemessene Entschädigung in Geld (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG).<sup>117</sup> Nur in begründeten Ausnahmefällen ist von diesem Grundsatz abzuweichen, weshalb für den derzeit nicht absehbaren Fall, dass die Folgen der bauzeitlichen Belastungen nach Dauer, Art, Intensität und Auswirkung so erheblich sind, dass eine entschädigungslose Hinnahme nicht mehr zumutbar ist, zugunsten der betroffenen Gewerbetreibenden gemäß Ziffer 1.4.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch festgesetzt wurde. Im Einzelnen:

---

<sup>116</sup> Aus verfahrenstechnischer Sicht wird an dieser Stelle zusätzlich darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Planfeststellung der Entschädigungsanspruch nur dem Grunde nach festgestellt wird. Über die Höhe der Entschädigung im Einzelfall ist vorrangig zwischen dem Anspruchsberechtigten und der Vorhabenträgerin eine Einigung herbeizuführen. Kommt eine Einigung nicht zustande, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG in Verbindung mit § 30a PBefG).

<sup>117</sup> Vgl. hierzu ausführlich Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, 22 A 15.40031, juris = Rn. 155 ff.

Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG<sup>118</sup> hat § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG lediglich Surrogatcharakter. Sein Anwendungsbereich, so das BVerwG, reiche nicht weiter als die Primärregelung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Greife § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, der den Anspruch auf Schutzvorkehrungen regelt, tatbestandlich nicht ein, so sei auch für die Anwendung von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG kein Raum. Entsprechend eröffne § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Nachteile, die ein Planvorhaben auslöse. Auszugleichen seien nur die Nachteile, die die Grenze des Zumutbaren überschritten und nicht durch physisch-reale Maßnahmen abgewendet würden.

Keine Schutzvorkehrungen, so das BVerwG weiter, und demgemäß auch keine Entschädigung könnten wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen und sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen seien. Derartige Belange könnten durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lasse sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit sei grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 GG schütze nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung sind, weil sie nicht zum Bestand des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes gehörten. Ein Eigentümer müsse es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirke. Nicht geschützt seien insbesondere der Verlust an Stammkunden und die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht, und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führten. Auch Ertragseinbußen, z.B. durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm, seien nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersatzfähig, denn § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG diene dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen.

Speziell mit Blick auf Außenkontaktbereiche vor Ladengeschäften führte das BVerwG zudem aus, dass es sich bei diesen nicht um Flächen handle, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig seien.<sup>119</sup> Zwar gehöre zu dem durch Art. 14 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße (Kontakt nach außen), die dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewähre und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermögliche. Der Zugang zu Ladengeschäften werde aber nicht

---

<sup>118</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, 7 A 11/11, = juris Rn. 71 ff., m.w.N.

<sup>119</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 10.07.2012, 7 A 11/11, = juris Rn. 35.

durch Baulärm als solchen, sondern allenfalls durch bauliche Anlagen zu dessen Abschirmung beeinträchtigt. Abweichendes folge auch nicht daraus, dass die Möglichkeit zur Aufnahme von Außenkontakten durch Verweilen vor den Schaufenstern durch den Baulärm behindert werde. Passanten und Laufkundschaft würden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich – auch beim Verweilen vor Schaufenstern – nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhielten. Schließlich beanspruchen die vorstehenden Erwägungen zur Abwägungsrelevanz der Beeinträchtigung von Außenkontaktbereichen anlässlich geltend gemachter Lärmbeeinträchtigungen in gleicher Weise Geltung auch für andere Beeinträchtigungen, etwa durch Staub oder ggf. durch baustellenbedingte Enge in der Nähe von Schaufenstern und Eingängen, durch die sich bei Kunden ein Unbehagen einstellen und sie vom längeren Verweilen in diesen Außenkontaktbereichen abhalten könnte.<sup>120</sup>

Dies vorangestellt ist zunächst zu konstatieren, dass aufgrund der Baustellenplanung der Vorhabenträgerin die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Geschäftsbetriebe im Umfeld des Vorhabengebietes bereits so gering wie möglich gehalten werden. Die Zugänglichkeit der Ladengeschäfte und Passagen wird über die gesamte Dauer der Bauausführung gewährleistet.<sup>121</sup> Nötigenfalls sind während der vorbereitenden Maßnahmen (Leitungsverlegungen) hierfür Fußgängerbrücken im Bereich von Eingängen vorgesehen.<sup>122</sup> Auch die Auswirkungen in Form von Baulärm, Erschütterungen oder Staubaubreitungen werden durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen soweit möglich reduziert oder aber am Baugeschehen gehalten; in Teilen wird ihnen überdies durch Nebenbestimmungen abgeholfen.<sup>123</sup> Darüber hinaus verbleibende Auswirkungen und Beeinträchtigungen aus dem Baugeschehen, die mittelbar auch zu Umsatzeinbußen der jeweiligen Gewerbetreibenden führen können, sind in Anlehnung an die ständige Rechtsprechung des BVerwG grundsätzlich entschädigungslos hinzunehmen. Dies gilt im vorliegenden Fall umso mehr, als dass trotz verbleibender, auf Straßenebene wahrnehmbarer Auswirkungen aus dem Baugeschehen die Baudurchführung zu einem erheblichen Teil auf Bahnsteigebene erfolgen wird. Hinsichtlich der Einschränkung von Sichtbeziehungen aufgrund der Baustelleneinrichtung und dem die Baustelle umschließenden Bauzaun mit 2,50 m Höhe zeigte sich die Vorhabenträgerin zudem offen dafür, dass hinter dem Bauzaun liegende Geschäfte durch Hinweisschilder am Bauzaun zusätzlich auf sich aufmerksam machen können (vgl. aber Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses). Schließlich ist in Bezug auf die Mönckebergstraße zudem darauf hinzuweisen, dass auch im Bestand die Ladengeschäfte nicht durch motorisierten Individualverkehr von potentiellen Kunden angefahren werden können, wes-

---

<sup>120</sup> Vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 11.07.2016, 22 A 15.40031, juris = Rn. 154.

<sup>121</sup> Vgl. bereits Ausführungen zu (38) unter Ziffer 2.5.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses.

<sup>122</sup> Vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1.1, S. 25.

<sup>123</sup> Vgl. hierzu ausführlich Ziffern 2.5.2.1, 2.5.2.2 und 2.5.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses.

halb die sich aufgrund der bauzeitlichen Straßenregelung sowie des Wegfalls von Parkstreifen ergebenden Beeinträchtigungen nicht unmittelbar auf den Kundenstrom der Gewerbetreibenden auswirken können.

Da dennoch der Einwand existenzgefährdender oder sogar existenzvernichtender Beeinträchtigungen nicht unbeachtet bleiben darf, hat die Planfeststellungsbehörde höchst vorsorglich dem Grunde nach unter Ziffer 1.4.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt, soweit nach Dauer, Art, Intensität und Auswirkung die Folgen der bauzeitlichen Belastungen so erheblich sind, dass eine entschädigungslose Hinnahme nicht mehr zumutbar ist.<sup>124</sup> Denn trotz prinzipiell hinzunehmender bauzeitlicher Umsatzeinbußen, die ein gesunder Gewerbebetrieb grundsätzlich verkraften können muss, ist die Schwelle der Zumutbarkeit in dem Moment überschritten, in dem durch das zugelassene Bauvorhaben kausal hervorgerufene Umsatzeinbußen derart weitreichend sind, dass der Gewerbebetrieb ernsthaft in seiner Existenz gefährdet ist oder sogar zur Geschäftsaufgabe gezwungen wird.

Der Anwendungsbereich des Entschädigungsanspruches wird nach derzeitigen Erkenntnissen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde indes als vergleichsweise gering eingestuft. Dies liegt einerseits in dem Umstand begründet, dass in Teilen die ortsansässigen Gewerbebetriebe großen Unternehmensketten angehören und insoweit nicht ausschließlich von dem auf der Mönckebergstraße zu erwirtschaftenden Umsatz abhängig sein dürften.<sup>125</sup> Andererseits ist davon auszugehen, dass sowohl aufgrund der touristischen Attraktivität des Gesamtbereichs als auch aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage der Mönckebergstraße auch während der Bauzeit der potentielle Kundenrückgang eher gering ausfallen dürfte. Darüber hinaus ist mit Blick auf die gewerblichen Nutzungen im Levantehaus zu konstatieren, dass der zweite Eingang zum Levantehaus an einem äußeren Ende der Baustelleneinrichtungsfläche liegt und folglich nicht vollumfänglich durch die Baumaßnahme betroffen ist.

Hinsichtlich des Anspruchsumfanges sei schließlich darauf hingewiesen, dass die Entschädigungsregelung nicht zu einer Verlagerung der wirtschaftlichen Verantwortlichkeit des einzelnen Gewerbetreibenden auf die Vorhabenträgerin führen kann. So ist eine Ersatzfähigkeit von während der Dauer der Baustelle erlittenen Umsatzeinbußen regelmäßig dann nicht gegeben, wenn diese nicht kausal auf das Baugeschehen zurückgeführt werden können. So wäre im Einzelfall bei einer Bemessung des Anspruches ein genaues Augenmerk auch auf andere Faktoren zu legen, die den etwaigen Umsatzrückgang nachhaltig beeinflusst haben. Zu nennen sei etwa der seit einigen Jahren bereits

---

<sup>124</sup> Aus verfahrenstechnischer Sicht wird an dieser Stelle zusätzlich darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Planfeststellung der Entschädigungsanspruch nur dem Grunde nach festgestellt wird. Über die Höhe der Entschädigung im Einzelfall ist vorrangig zwischen dem Anspruchsberechtigten und der Vorhabenträgerin eine Einigung herbeizuführen. Kommt eine Einigung nicht zustande, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 3 HmbVwVfG in Verbindung mit § 30a PBefG).

<sup>125</sup> Anders mag dies sein, soweit im Einzelfall die Geschäfte als Franchiseunternehmen geführt werden.

zu beklagende generelle Rückgang der Kundschaft aufgrund des Online-Handels, eine im Zeitpunkt des Baubeginns bereits oder (im Falle der Geschäftsgründung) noch bestehende schwache Ertragslage oder auch die Entstehung anderer Attraktivitätsstandorte (hier Überseequartier<sup>126</sup>), die eine Abwanderung der Laufkundschaft beeinflussen können. All diese Faktoren stehen außer der Reihe zum hier zugelassenen Bauvorhaben; hierauf zurückzuführende Umsatzeinbußen stehen außerhalb des Einflussbereichs der Vorhabenträgerin und sind entsprechend nicht quasi „bei Gelegenheit der Baumaßnahme“ von dieser auszugleichen. Ebenso wenig kommen bei den Entschädigungsansprüchen diejenigen Umsatzausfälle zum Ansatz, die auf den (zeitweiligen) Verlust der Außengastronomie zurückgeführt werden können. Insoweit wird Bezug genommen auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 2.5.2.5.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses.

Sollte es wider Erwarten dennoch infolge der Baudurchführung zu einer (zu entschädigenden) Existenzgefährdung bzw. –vernichtung kommen, so führte dieser Umstand schließlich auch nicht zu einem geänderten Abwägungsergebnis zulasten der Zulassung des vorliegenden Bauvorhabens. Der barrierefreie Ausbau des Personennahverkehrs genießt als gesetzliche und gesamtgesellschaftliche Verpflichtung insoweit den Vorzug und wäre auch unter Inkaufnahme einzelner existenzgefährdender oder –vernichtender Auswirkungen im öffentlichen Interesse gerechtfertigt.

#### **2.5.2.5.2 Einwendungen zu bauzeitlichen Umsatzeinbußen**

Im Einzelnen wurden zu Auswirkungen auf den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb aufgrund von Umsatzeinbußen und -ausfällen folgende Einwendungen erhoben:

(1)

Die Baustelle brächte über fast drei Jahre lang existentiell gefährdende Beeinträchtigungen mit sich, so dass mit Umsatzeinbußen bis hin zu Geschäftsschließungen zu rechnen sei. Bestandsmieter hätten bereits Mietminderungen und Sonderkündigungen angedroht. Eine Vermietung von Ladenflächen ab Bekanntwerden der Baumaßnahme stelle sich als äußerst schwierig dar. Dies führe zu nachhaltigem Leerstand. Es gelte daher den wirtschaftlichen Schaden der jeweiligen Betroffenen zu erfassen und einzufordern. (E02-E07, E10-E14, E16-E17, E19, E20)

---

<sup>126</sup> Anm.: Nach derzeitigem Planungsstand soll die Baumaßnahme vor Eröffnung des Überseequartiers beendet sein. Die Planung steht indes in Abhängigkeit nicht zu beeinflussender äußerer Faktoren wie z.B. Verzögerungen des Baubeginns oder auch Bauzeitunterbrechungen aufgrund von Witterungseinflüssen. Insoweit ist nicht gänzlich auszuschließen, dass die Baudurchführung nicht doch mit der Eröffnung des Überseequartiers kollidiert.

Erläuternd wurde u.a. wie folgt ausgeführt:

- Zuletzt während des G20-Gipfels sei es nahezu über drei Wochen zu Umsatzeinbußen ohne jedwede Entschädigung gekommen. (E02, E16)
- Der Bauzaun würde nur 3 m vor der Fassade geführt werden, so dass die Zuwegung beeinträchtigt und aufgrund des Attraktivitätsverlustes die Frequenz auf der Mönckebergstraße in toto drastisch rückgehen werde. (E03-E05)
- Infolge der Baumaßnahme würden Kunden vertrieben und Stammkundschaft verloren gehen. (E02-E05, E16)
- Im Zeitraum der Baumaßnahmen seien Neuverhandlungen zu Mietverträgen mit Bestandsmieterinnen und durch auslaufende Mietverträge mit neuen möglichen Partnern angesetzt. Neuvermietungen würden durch die langanhaltenden Baumaßnahmen erschwert bis nicht realisierbar. Es werde mit erheblichen Abschlägen und einem damit einhergehenden wirtschaftlichen Schaden gerechnet. (E03)
- Das Levantehaus bestehe aus 41 Läden und dem Park Hyatt Hotel. Von den 41 Läden befänden sich 33 Läden auf zwei Geschossebenen. Die innenliegenden Mieter hätten zum Teil kleinste Flächen (5 m<sup>2</sup>, 12 m<sup>2</sup>, 20 m<sup>2</sup> etc.) die durch Einzelunternehmer geführt würden. Diese Einzelhändler und Werkstätten seien von der Auffindbarkeit und der unmittelbaren Zuwegung in des Levantehaus abhängig. Für das Park Hyatt Hamburg würden eine verminderte Belegung, verminderte Zimmerraten sowie Umsatzrückgänge in der Gastronomie (Restaurants gehen zur Mönckebergstraße) erwartet. Aufgrund der Konkurrenzsituation im Hamburger Hotelmarkt seien die wirtschaftlichen Auswirkungen augenscheinlich. Erschwerend käme hinzu, dass während der geplanten Bauzeit das Überseequartier in der Hafencity eröffnet würde und so zu einer unmittelbaren Konkurrenz der östlichen Innenstadt werde und damit Kaufkraft aus dem Quartier abschöpfe. (E04)
- Durch die Baumaßnahme werde es in zwei Sommern keine oder nur eine eingeschränkte Außengastronomie geben. Die betroffene Gastronomie werde in ihrer Existenz bedroht. (E05)
- Es würde ein Imageschaden befürchtet, einhergehend mit einem Rückgang in der Zimmerbelegung, der Frequentierung des Restaurants, der Bar, der Park Lounge, im Bankettgeschäft sowie beim Spa (Mitglieder und Tagesgäste). Ein Buchungs- und Umsatzverlust für einen solch langen Zeitraum stelle für das internationale und renommierte Hotel auf dem Markt Hamburg, vor allem im Hinblick auf die stetig wachsende Konkurrenz, eine große Gefahr dar. (E12)
- Es würde ein finanzieller Schaden durch die Kompensation von Gästebeschwerden entstehen. (E12)
- Die Auswirkungen auf die Existenzfähigkeit des Gewerbebetriebes seien schon aufgrund der geplanten Dauer der Baumaßnahme bedrohlich. (E13)

- Allein 30 % des Jahresumsatzes fielen in die Weihnachtszeit. (E20)

(2)

Zum mittlerweile vierjährigen Restaurantbetrieb gehöre eine kleine Fläche von 10 Tischen auf der Mönckebergstraße. Zudem lebe das Geschäft zu 60 % vom Lieferservice. Es bestünden Existenzängste aufgrund der langen Bauphase, da insbesondere auch die Lieferanten nicht ohne Hindernisse ins Levantehaus gelangen könnten. (E09)

(3)

Es würde eine Gefährdung des 20-jährigen Familienbetriebes befürchtet. Die Gastronomie werde in einem Innenraum, der Levantepassage sowie auf der Außenfläche an der Mönckebergstraße (80 Plätze) geführt. Das Unternehmen beschäftige 14 Mitarbeiter.

Infolge der bauzeitlichen Belastungen würden Kunden ausbleiben und daher erhebliche Umsatzeinbußen befürchtet. Es bestünden laufende Verbindlichkeiten wie z.B. Miete, Löhne, etc. Ggf. würden Entlassungen erforderlich. (E10)

(4)

Infolge der zu erwartenden empfindlichen Umsatzeinbußen während der Bauzeit würde das Geschäft finanziell nicht mehr tragbar sein. (E14)

(5)

Es seien sowohl der Einzelhandelsbereich innen als auch die Gastronomie außen betroffen. Es gäbe kaum Möglichkeiten, normale Kostenstrukturen aufrecht zu erhalten. Dies würde Personalabbau, Verlust der hart erarbeiteten Stammkundschaft und das Rückhalten von Kapitalvolumina für die Ladenförderung/Ausbau bedeuten. Auch aus den Erfahrungen mit dem dreiwöchigen G20-Gipfel würden nicht nur ein Umsatzausfall, sondern auch zusätzliche Kosten, Mitarbeiterfreistellungen oder ein erneutes Einlagern der Außengastronomie befürchtet. (E16)

(6)

Der Baubeginn liege während der umsatzstärksten Zeit für den Einzelhandel in der Hamburger Innenstadt. Es würden Umsatzeinbußen in existenzbedrohender Höhe befürchtet. (E17)

(7)

Die eigene Betroffenheit erstreckte sich darauf, dass während der Bauzeit keine Einsicht für den Eingang der (Levante-)Passage bestehe, weniger Kundenfrequenz, Umsatzeinbußen zu erwarten seien. Es bestünden Existenzängste und es würde die Bedrohung von Arbeitsplätzen sowie Schwierigkeiten bei der Bezahlung von Miete, Gehältern und Lieferanten befürchtet. (E19)

Zu (1) bis (7)

Den Einwendungen wird nach Maßgabe der Ziffer 1.4.4 des Planfeststellungsbeschlusses abgeholfen; sie sind darüber hinaus als unbegründet zurückzuweisen.

Wie bereits ausgeführt sind Umsatz- und Gewinneinbußen mit Blick auf die genehmigungsbedürftige Sondernutzung der Mönckebergstraße zwecks Außenbewirtschaftung mangels Eingriff in den nach Art. 14 GG geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb grundsätzlich nicht entschädigungsfähig, solange und soweit für die Bauzeit keine Genehmigungen erteilt sind bzw. werden. Die Einwendungen sind insoweit unbegründet, als dass auf die Ausübung von Außengastronomie kein Anspruch besteht und die betroffenen Gewerbetreibenden damit einzig auf eigenes Risiko eine Erwerbschance ausnutzen, die jeweils nur für den genehmigten Zeitraum während einer Saison besteht. Soweit infolge der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen jedoch bereits eine gesicherte Rechtsposition erworben wurde, besteht unter den Voraussetzungen der Ziffer 1.4.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach.

Auch darüber hinaus sind durch die Baumaßnahme ausgelöste Umsatz- und Gewinneinbußen nicht per se entschädigungsfähig. Insbesondere sind nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG nicht alle Nachteile, die ein Planvorhaben auslöst, einer Entschädigung zugänglich. Vielmehr gilt es, zunächst nach der Primärregelung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Schutzvorkehrungen vorzusehen, um die baubedingten Auswirkungen zu vermeiden oder jedenfalls aber auf ein zumutbares Maß zu verringern. Diesem Ansatz folgend wurden unter den Ziffern 2.5.2.1 bis 2.5.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses die mit der zugelassenen Maßnahme einhergehenden Beeinträchtigungen anhand der einschlägigen Regelwerke (soweit vorhanden) beurteilt und unter den Ziffern 1.4.2 und 1.4.3 des Planfeststellungsbeschlusses entsprechende Schutzauflagen verfügt. Einzig soweit die Maßnahme dazu führt, dass infolge der baubedingten Beeinträchtigungen die Schwelle der Existenzgefährdung oder sogar –vernichtung überschritten wird, wurde schließlich unter Ziffer 1.4.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld festgesetzt.

Die Beurteilung der mittelbaren wirtschaftlichen Folgewirkungen kann auch nicht aufgrund der unterschiedlichen Einwendungen erschüttert werden:

Mit Blick auf die teilweise eingewandte Situation während des G20-Gipfels, bei dem über drei Wochen entstandene Umsatzeinbußen entschädigungslos hätten hingenommen werden müssen, fehlt es bereits an einer Vergleichbarkeit der Situationen. Während des G20-Gipfels galt für den Innenstadtbereich insoweit eine Ausnahmesituation, als dass das Straßenbild von Demonstrationen sowie auch von Sicherheitseinsätzen der Polizei geprägt war. Es wird nicht bezweifelt, dass infolgedessen der Innenstadtbereich vielfach sowohl von Touristen als auch von Einheimischen gemieden wurde oder auch tageweise Geschäftsschließungen aufgrund der Gefährdungslage erforderlich wurden und so mit Blick auf den Gesamtzeitraum Umsatzausfälle zu beklagen waren. Die hier zugelassene Baumaßnahme ist jedoch nicht im Ansatz mit dieser Ausnahmesituation zu vergleichen.

So handelt es sich bei der Baudurchführung um eine klassische Baumaßnahme kleinerer Größe, die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet scheint, ein vergleichbares, generelles Vermeidungsverhalten potentieller Kunden der Mönckebergstraße zu provozieren. Es sind für eine Baudurchführung typische Auswirkungen zu erwarten, die jedoch über die Gesamtdauer der Baumaßnahme und sogar über den einzelnen Tag verteilt unterschiedlich stark ausfallen werden. Folglich werden keine mit der Zeit des G20-Gipfels vergleichbaren Auswirkungen erwartet.

Hinsichtlich des Einwandes zu befürchtender Mietminderungen aufgrund von Baulärm, werden dahingehende berechnete Ansprüche durch Ziffer 1.4.2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses abgegolten. Der Anspruch zugunsten von Gebäude- oder Wohnungseigentümern wirkt sich insoweit wie ein Regressanspruch aus, da etwaige auf Baulärm zurückzuführende Ansprüche auf Mietminderung auch nur unter den dort genannten Voraussetzungen, nämlich bei Überschreitung der oberen Anhaltswerte für Innenraumpegel, berechnete sein dürften. Folglich werden betroffene Vermieter aufgrund des Entschädigungsanspruches gegenüber der Vorhabenträgerin im Ergebnis diesbezüglich schadlos gestellt sein.

Darüber hinaus verbleibende Ertragsausfälle bzw. –einbußen sind aufgrund des im überwiegenden öffentlichen Interesse stehenden Bauvorhabens entschädigungslos hinzunehmen. Die mit dem Vorhaben einhergehenden dauerhaften Vorteile überwiegen die dahingehend eingewandten Interessen an einer insoweit nicht rechtlich geschützten wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Eigentums. Während die einwenderseits vorgetragenen Befürchtungen nur den temporären Zeitraum der Baudurchführung betreffen, wird durch die Umsetzung des Vorhabens im gesamtgesellschaftlichen Interesse die U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße auch für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglich gemacht und damit die Nutzbarkeit des ÖPNV im Innenstadtbereich aus Fahrgastsicht nachhaltig verbessert. Ergänzend sei in diesem Zusammenhang noch einmal herauszustellen, dass das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb zwar nicht nur die Betriebsgrundstücke und Betriebsräume, die Einrichtungsgegenstände, Warenvorräte und Außenstände erfasst, sondern vielmehr alles, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des Betriebes ausmacht. Dennoch schützt diese Rechtsposition im Grundsatz nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen. Veränderungen von tatsächlichen Gegebenheiten sind von einem Gewerbetreibenden ebenso hinzunehmen wie eine Minderung der Wirtschaftlichkeit im Allgemeinen, insbesondere, wenn diese lediglich auf temporäre Beeinträchtigungen zurückzuführen sind. Anderenfalls wäre jegliche Bautätigkeit stets Entschädigungsansprüchen ausgesetzt.

Sollte es wider Erwarten in Einzelfällen durch die mit der Baudurchführung verbundenen Beeinträchtigungen kausal zu einer Existenzgefährdung oder sogar –vernichtung kommen, wird dies durch die Entschädigungsregelung unter Ziffer 1.4.4.2 des Planfeststellungsbeschlusses aufgefangen. Unter der Voraussetzung, dass die erlittenen Einbußen auf die Bautätigkeit kausal zurückzuführen sind, wäre insoweit das Maß der mit der Bauausführung verbunden und gleichzeitig noch zumutbaren Auswirkungen (vgl. § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 HmbVwVfG) überschritten.

## **2.5.2.6 Belange von Versorgungseinrichtungen**

### **2.5.2.6.1 Bauausführung nach den anerkannten Regeln der Technik**

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. Dementsprechend konnte durch eine allgemeine Nebenbestimmung zu den Belangen von Leitungsunternehmen den jeweiligen Einzelforderungen Rechnung getragen werden (vgl. insoweit Ziffer 1.4.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

### **2.5.2.6.2 Vattenfall Europe VEBS GmbH**

Nach Zusage der Vorhabenträgerin, werden die Auflagen und Hinweise der Vattenfall Europe VEBS GmbH bei der Baudurchführung berücksichtigt, weshalb deren zusätzliche Verankerung als Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.3.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses rein deklaratorisch erfolgte.

Die Forderung nach Berücksichtigung der hauseigenen „Empfehlungen für Aufgrabungen im Bereich von erdverlegten KMR“ geht zudem in der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses auf.

### **2.5.2.6.3 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Forderung der Deutschen Telekom Technik GmbH, sich bezüglich der notwendigen Arbeiten an hauseigenen Anlagen sobald die Termine zur Baudurchführung feststünden zu melden, geht in der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.3.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses auf. Überdies sagte die Vorhabenträgerin die Einhaltung der Forderung bereits zu.

### **2.5.2.6.4 Hamburger Wasserwerke GmbH**

Der Hinweis der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) auf die Projektnummer der Sielumbaumaßnahme wurde unter Ziffer 1.7.5.2 des Planfeststellungsbeschlusses mit aufgenommen. Die HSE teilte gegenüber der Planfeststellungsbehörde unter dem 24. Juni 2019 ergänzend mit, dass der Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage mit Bescheid vom 3. April 2019 gegenüber der Vorhabenträgerin genehmigt worden sei. Darüber hinaus wurden auch keine Bedenken seitens der HSE hinsichtlich der hier dem

Grunde nach zugelassenen bauzeitlichen Einleitung von Baugrubenwasser erhoben. Die weiteren Einzelheiten für die Einleitung von Baugrubenwasser in das öffentliche Sied sind darüber hinaus der vertraglichen Regelung zwischen Vorhabenträgerin und HSE überlassen (vgl. auch Hinweis unter Ziffer 1.7.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

#### **2.5.2.6.5 Stromnetz Hamburg GmbH**

Die Forderung der Stromnetz Hamburg GmbH (S07) wird nach Zusage der Vorhabenträgerin erfüllt. Das Leitungsunternehmen hatte darauf aufmerksam gemacht, dass die im Leitungstrassenplan (Anlage 2.15) vorgesehene Trassenbreite von 0,3 m für die Anlagen nicht ausreiche. Es werde eine Trassenbreite von mindestens 0,7 m benötigt.

Insoweit, als dass die Vorhabenträgerin der geforderten Trassenbreite zugestimmt hat, erfolgte die dahingehende Festsetzung unter Ziffer 1.4.3.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses nur deklaratorisch. Da infolge der geänderten Trassenbreite nach Angabe der Vorhabenträgerin keine neuen Betroffenheiten ausgelöst werden und eine Lösung des Konflikts über den Stand der Technik unproblematisch möglich ist, konnte die Änderung zudem der Abstimmung zwischen den Betroffenen im Rahmen der Ausführungsplanung überlassen werden.

#### **2.5.2.7 Sonstige Beeinträchtigungen während der Bauphase**

Im Übrigen wurden folgende Einwendungen erhoben:

(1)

Die Störungen durch die lange Bauzeit von etwa zweieinhalb Jahren (mit neun Bauphasen) dauerten zu lange an. (E02, E03-E05, E17-E20)

Zudem würden mehrere Baufelder aufgrund paralleler Bautätigkeiten zu nicht unerheblichen Einschränkungen führen. (E18)

(2)

Der Barkhof sei Betriebsstätte unterschiedlichster Branchen. Die Struktur der Mietpartner umfasse Einzelhandel, Büros und Arztpraxen. Die geplante Baumaßnahme, die mehr als 2 Jahre in Anspruch nehmen werde, werde nachteiligen Einfluss auf die Nutzbarkeit der Mietflächen der Bestandsmieter haben. Es sei zu bedenken, dass z.B. die im Barkhof täglich durchgeführten sensiblen medizinischen Eingriffe des Medizinischen Versorgungszentrums nicht mit der Betreibung einer großangelegten Baumaßnahme in Einklang zu bringen sei. (E03)

(3)

Die Eröffnung des Überseequartiers (voraussichtlich Ende 2022) dürfe nicht in den Zeitraum der Bauausführung des barrierefreien Ausbaus der U-Bahn-Haltestelle fallen, da sonst noch größere Frequenz- und Umsatzverluste zu befürchten seien, die ihrerseits zu einem Bedeutungsverlust der Mönckebergstraße mit langfristigen Auswirkungen auf die innerstädtische Struktur führten. (E15, S18)

Zu (1)

Die Einwendung ist unbegründet. Die Vorhabenträgerin hat im Interesse einer zügigen Baudurchführung eine Planung vorgelegt, die neben der Durchführbarkeit der eigentlichen Baumaßnahme die zu erwartenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich hält. Aufgrund der beengten Situation in der Mönckebergstraße sowie der unterschiedlichen Interessen von Gewerbetreibenden und Verkehrsteilnehmern (Straße, Fußgängerwege) war insoweit ein Konzept zu erarbeiten, welches – neben der zügigen Baudurchführung – auch der bestmöglichen Aufrechterhaltung der Geschäftsbetriebe dient. Da die Maßnahme zudem auf die geplanten Sanierungsarbeiten des Innenstadttunnels<sup>127</sup> abgestimmt ist, bestimmt sich nicht zuletzt auch die Dauer der Bautätigkeit nach dem zu bewältigenden Bausoll.

Darüber hinaus sind die verbleibenden, mit einer Baustelle regelmäßig einhergehenden Beeinträchtigungen als zumutbar hinzunehmen. Mit Blick auf die insoweit vorgesehenen Schutzvorkehrungen wird ergänzend auf die vorstehenden Ausführungen zur Beeinträchtigungen während der Bauphase verwiesen (vgl. Ziffern 2.5.2.1 bis 2.5.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zu (2)

Die Einwendung ist unbegründet. Wie insbesondere die vorstehenden Ausführungen zu Baulärm, Erschütterungen und Baustelleneinrichtung zeigen, können aufgrund der vorgesehenen Schutzvorkehrungen die Bauarbeiten auf die genannten Nutzungen abgestimmt und die zu erwartenden Beeinträchtigungen so weit wie möglich vermieden oder jedenfalls aber verringert werden. Mit Blick auf die vorgetragenen wirtschaftlichen Auswirkungen der Bauphase wird überdies auf die Ausführungen unter Ziffer 2.5.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu (3)

Die Einwendung ist unbegründet. Die in der Antragsunterlage dargestellte Baudurchführung steht in Abhängigkeit unterschiedlicher Faktoren, wie z.B. des zu erbringenden

---

<sup>127</sup> Anm.: Die geplanten Sanierungsarbeiten sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Bausolls, des Ergebnisses der Ausschreibung, des Zeitpunktes des Baubeginns sowie auch der durch äußere Einflüsse nicht zu kalkulierenden Verzögerungen (z.B. Witterungsverhältnisse, oder sonstige derzeit nicht absehbare Schwierigkeiten bei der Bau-durchführung). Insoweit steht die Bauphasenplanung, die nach derzeitigem Planungsstand von einem Abschluss der Baumaßnahme vor dem eingewandten Termin zur Eröffnung des Überseequartiers ausgeht, gerade unter dem Vorbehalt der vorstehend genannten Faktoren. Folglich kann keine dahingehende Zusage gemacht werden, dass das Bauvorhaben tatsächlich vor Ende 2022 fertiggestellt sein wird. Im Übrigen ist auch nicht erkennbar, inwieweit eine Verpflichtung bestehen sollte, die Fertigstellung beider getrennt zu betrachtender Vorhaben miteinander in Beziehung zu setzen.

### **2.5.3 Betroffenheiten während der Betriebsphase**

#### **2.5.3.1 Barrierefreiheit**

Zur Barrierefreiheit im Ausbauzustand wurden folgende Einwendungen erhoben:

(1)

Es werde vertrauensvoll davon ausgegangen, dass die geplanten Maßnahmen zur Bahnsteigerhöhung incl. der Einführung eines behindertengerechten Orientierungssystems und dem Einbau des Fahrstuhls dem jeweils aktuellen Stand der Technik und den jeweils gültigen gesetzlichen Vorgaben entsprechen. (S06)

(2)

Es solle geprüft werden, inwieweit ein oberirdisches Blindenleitsystem eingerichtet werden sollte, um die Auffindbarkeit von Treppen und Aufzügen für Menschen mit Langstock zu verbessern. In diesen Zusammenhang sei ein Schutz vor dem unabsichtlichen Betreten der Fahrbahn sehr wichtig. (S10)

(3)

In den Aufzügen müssten optische Anzeigen (Etage/Position innen und ggf. außen, Außer-Betrieb-Anzeige etc.) visuell gut kontrastierend erfolgen. Es dürften keine roten LED eingesetzt werden, da diese für Farbfahlsichtige nicht erkennbar seien. (S10)

(4)

Grundsätzlich seien die Hinweise aus Anhang E der DIN EN 81-70 (Leitfaden für Maßnahmen für blinde und sehbehinderte Personen) zu berücksichtigen. Die Beschriftungen seien kontrastreich und gut leserlich sowie in Braille- und Profilschrift auszuführen. (S10)

(5)

Bei Durchladern solle ein optischer und akustischer Hinweis auf die Ausstiegsseite erfolgen. (S10)

(6)

Sämtliche Hinweise und Rückmeldungen beim Betrieb des Aufzuges müssten gleichzeitig optisch und akustisch erfolgen. Für schwerhörige und gehörlose Fahrgäste müsse eine Textanzeige als Notrufbestätigung erfolgen. (S10)

(7)

Bei der Anlage von Wandverkleidungen müsse darauf geachtet werden, dass diese ohne störende Reflexe und mit einem guten Kontrast zu Beschilderungen erstellt werden. Dies gelte im Besonderen für die vorgesehene Stahl-Glas-Konstruktion in den Schalterhallen. (S10)

(8)

Ganzglasgeländer, wie sie an den Treppenaufgängen zum Einsatz kommen sollen, müssten über ausreichende Kontraste für sehbehinderte Menschen verfügen. (S10)

(9)

Es werde die Ausführung der Bodenindikatoren in weißer Farbe, wie z.B. auf den Bahnsteigen anderer Haltestellen mit grauem Belag, empfohlen, weil so ein besserer Kontrast ermöglicht werde. (S10)

(10)

In Höhe der Aufzugsanlagen fehle ein entsprechender taktiler Hinweis am Leitstreifen. (S10)

(11)

Sitzbänke müssten einen tastbaren Unterlaufschutz und eine ausreichend kontrastreiche Gestaltung haben. (S10)

(12)

Falls nicht vorhanden, sollten Notrufsäulen in einer für Menschen mit Rollstuhl erreichbaren Höhe sowie mit optischen und akustischen Rückmeldungen ausgestattet sein. Außerdem werde dringend empfohlen, eine Tastatur für die Bedienung durch gehörlose Menschen vorzusehen. (S10)

(13)

Gemäß der HVV-Empfehlung sollten Haltestellenschilder inkl. Ausgangshinweisen in einer max. Höhe von 2,30 m und wenn möglich an der Wand oder über Bänken niedriger angebracht werden, damit auch sehbeeinträchtigte Fahrgäste insbesondere die Ausgangshinweise lesen könnten. In Bezug auf die Bahnsteiggestaltung ergebe sich hier die Möglichkeit, Haltestellenschilder in einer Höhe von 2,00 m (Unterkante) anzubringen. Es sei darauf zu achten, dass es durch die Beleuchtung zu keinen Reflexionen komme und die Schilder nicht im Lichtschatten seien. Dies gelte auch für Hinweisschilder im Treppengebäude und in der Schalterhalle. Hier sollten die Hinweisschilder ebenfalls so herabgehängt werden, dass zwar die Durchgangshöhen gewährleistet seien aber auch die Leserlichkeit. Eventuell müsse die Schriftgröße erhöht werden. Wenn möglich, seien Hinweisschilder an den Wänden in einer Höhe von 2,00 m (Unterkante) anzubringen. (S10)

(14)

Grundsätzlich seien sämtliche Beleuchtungen blendfrei und ohne die Erzeugung störender Schattenwürfe auszugestalten. Dies gelte vor allem bei einer eventuellen Umrüstung bestehender Beleuchtungen auf LED hinsichtlich der Leuchtdichte. (S10)

(15)

In der Planung fehlten auf beiden Bahnsteigen die Aufmerksamkeitsfelder vor den Aufzügen (HVV-Leitfaden, S. 79). Diese fehlten nach Angaben der Vorhabenträgerin aufgrund der unmittelbaren Nähe zu dem jeweiligen Leitstreifen, der knapp hinter dem anzulegenden Aufmerksamkeitsfeld für den Aufzug rechtwinklig abknicke und in ein Aufmerksamkeitsfeld mit Auffangstreifen mündete, welcher den Beginn des Orientierungssystems markierte. Aus Gründen der Einheitlichkeit des taktilen Leitsystems bei den Hamburger Schnellbahnen solle das Aufmerksamkeitsfeld für den Aufzug verlegt werden. Es erscheine zielführend, mit den Interessenverbänden der Betroffenen abzustimmen, ob die Aufmerksamkeitsfelder im vorliegenden Fall sinnvoll sind oder nicht. (S17)

(16)

An den jeweils westlichen Bahnsteigenden (Übergang zu Schalterhalle A bzw. B) führe der taktile Leitstreifen nicht quer zur Bahnsteigkante verlaufend zu einem Aufmerksamkeitsfeld und Auffangstreifen, welches den Ausgang aus der Haltestelle zur Treppe bzw. den Beginn des taktilen Leitsystems markierten (HVV-Leitfaden, S. 67). Auf dem südlichen Bahnsteig (Bahnsteig 1) führe der Leitstreifen direkt gegen die Wand, ohne vorher rechtwinklig abzuknicken. Eine Anpassung nach den Vorgaben des HVV-Leitfadens müsse für beide Bahnsteigenden durchgeführt werden. (S17)

(17)

Auf beiden Bahnsteigen stünden im östlichen Abschnitt im Bestand jeweils Stahlstützen, die nach Angaben der Vorhabenträgerin auch nach dem Umbau der Haltestelle dort verblieben. Diese Stützen seien zum einen Hindernisse auf dem Bahnsteig nahe der Bahnsteigkante, zum anderen führe der taktile Leitstreifen unmittelbar an den Stützen entlang. Gemäß HHV-Leitfaden sollte zwischen Einbauten auf dem Bahnsteig und dem taktilen Leitstreifen möglichst ein Abstand von 60 cm eingehalten werden (HHV-Leitfaden, S. 83). Eine Verkürzung und Beendigung des Leitstreifens vor den Stahlstützen sei nicht zielführend, da der Leitstreifen immer über den gesamten Bahnsteig geführt werden solle, mindestens aber die Haltepositionen der Züge umfassen müsse. Da nach Angaben der Vorhabenträgerin eine Versetzung oder der Verzicht auf die Stahlstützen nicht möglich sei, müsse für diesen Fall zwischen der Vorhabenträgerin, dem HVV und den Betroffenenverbänden eine gemeinsame (Sonder-)Lösung im Rahmen der vorhandenen baulichen Möglichkeiten abgestimmt werden. Auch sollten die Stützen kontrastreich markiert werden, um von sehgeschädigten Fahrgästen deutlich wahrgenommen zu werden. (S17)

(18)

Nach den HVV-Vorgaben würden Schalterhallen u.a. mit einer dreiteiligen Vitrine (Inhalt u.a. Verkehrsnetzplan) und einer weiteren zweiteiligen Vitrine (Stadtteilplan) ausgestattet. Die zweiteilige Vitrine fehle. Insbesondere der Stadtteilplan diene Fahrgästen zur Orientierung vor Ort. In den bereits bestehenden Schalterhallen A und B sei bereits heute sowie nach dem Umbau jeweils eine Stadtteilplanvitrine vorgesehen. Dies solle für einen „vollwertigen zweiten Zugang“ auch in den neuen Schalterhallen C und D so umgesetzt werden. (S17)

Zu (1)

Die Annahme wird bestätigt. Die Planung der Vorhabenträgerin entspricht dem geltenden Stand der Technik und erfolgt unter Berücksichtigung der jeweils einschlägigen Regelwerke (vgl. auch die ergänzenden Hinweise unter den Ziffern 1.7.4 und 1.7.5 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zu (2)

Die Forderung ist unbegründet. Da die Einrichtung eines oberirdischen Blindenleitsystems Änderungen des öffentlichen Wegekörpers und nicht der U-Bahn-Haltestelle betrifft, übersteigt die Forderung die Zuständigkeit der Vorhabenträgerin sowie auch der Planfeststellungsbehörde. Für die geforderten baulichen Maßnahmen am öffentlichen Wegekörper wird insoweit auf das zuständige Bezirksamt Hamburg-Mitte verwiesen.

Zu (3)

Die Forderung wird erfüllt. Die Vorhabenträgerin bestätigte, dass die Ausstattung der Aufzüge den geltenden technischen und gesetzlichen Vorgaben entspreche. Die optischen Anzeigen würden entsprechend über weiße LEDs mit einer roten Plexiglasscheibe ausgeführt.

Zu (4)

Die Forderung wird erfüllt. In Anwendung der einschlägigen technischen und gesetzlichen Regelwerke werden die Beschriftungen kontrastreich und gut leserlich sowie in Braille- und Profilschrift ausgeführt.

Zu (5)

Die geforderten Anforderungen werden erfüllt. Die Vorhabenträgerin teilte diesbezüglich mit, dass die Aufzüge mit einer Sprachansage mit Auskunft über die jeweilige Etage sowie die Zielrichtung ausgestattet seien. Der optische Hinweis erfolge durch die öffnenden Türen.

Zu (6)

Die Ausführung der Aufzüge wird den eingewandten Anforderungen gerecht. Die Vorhabenträgerin führte diesbezüglich ergänzend aus, dass die vorgesehen Sprechstelle (akustisch) eine optische Notrufquittierung besitze. Ferner befände sich im Tableau der Aufzugsanlagen eine Anzeige für Hinweise.

Zu (7)

Die Forderung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin erfüllt. Diese führte aus, dass in entsprechender Anwendung der geltenden technischen und gesetzlichen Vorgaben ein ausreichender Kontrast zwischen Wandverkleidung und Beschilderung gewährleistet werde. Im Übrigen betrifft dies die nicht planfeststellungsbedürftige Gestaltung der Haltestelle.

Zu (8)

Der Forderung nach einem ausreichenden Kontrast der Treppengeländer für sehbehinderte Menschen wird nach Aussage der Vorhabenträgerin entsprochen. Demnach werde der geforderte Kontrast durch den Sockel sowie den Handlauf der Geländer gewährleistet. Im Übrigen betrifft dies die nicht planfeststellungsbedürftige Gestaltung der Haltestelle.

Zu (9)

Die Planung der Vorhabenträgerin entspricht der eingewandten Forderung. Demnach sind nach Angaben der Vorhabenträgerin ein weißes Leitsystem und ein dunkler Bodenbelag vorgesehen. Im Übrigen betrifft dies die nicht planfeststellungsbedürftige Gestaltung der Haltestelle.

Zu (10)

Die Forderung wird nach Zusage der Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Auf eine zusätzliche Festsetzung der Forderung als Nebenbestimmung wird indes verzichtet, da die Forderung nach einem taktilen Hinweis am Leitstreifen sich auf ein Ausstattungselement der U-Bahn-Haltestelle bezieht, welches nicht an der vorliegenden Zulassungsentscheidung teilnimmt (vgl. auch Hinweis unter Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zu (11)

Die Forderung wird in Teilen durch die Planung der Vorhabenträgerin erfüllt. Diese führte aus, dass die Sitzbänke in einem ausreichenden Kontrast zur dahinterliegenden Wand ausgeführt würden. Demgegenüber sei ein tastbarer Unterlaufschutz standardmäßig nicht vorgesehen.

Da es sich bei den Sitzbänken um Ausstattungsgegenstände der U-Bahn-Haltestelle handelt, deren Ausgestaltung nicht am Genehmigungsumfang der vorliegenden Zulassungsentscheidung teilnehmen, entfällt eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (vgl. auch Hinweis unter Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zu (12)

Da es sich bei den Notrufeinrichtungen um Ausstattungselemente der U-Bahn-Haltestelle handelt, entfällt eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (vgl. Hinweis unter Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Dennoch teilte die Vorhabenträgerin mit, dass aufgrund der schmalen Seitenbahnsteige die U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße mit Wandsprechstellen ausgestattet sei. Diese hätten den Betätigungsknopf in einer Höhe von 1,40 m. Eine optische Rückmeldung erfolge bei der Betätigung des Notrufs. Demgegenüber sei eine Tastatur nicht Bestandteil von Notrufsäulen oder Wandsprechstellen.

Zu (13)

Die Forderung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin erfüllt. Diese teilte mit, dass die Beschilderung nach dem HVV-einheitlichen Fahrgastinformationssystem (FIS) erfolge. Im Übrigen betrifft dies die nicht planfeststellungsbedürftige Gestaltung der Haltestelle.

Zu (14)

Da es sich bei den Beleuchtungen um Ausstattungselemente der U-Bahn-Haltestelle handelt, entfällt eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (vgl. Hinweis unter Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Vorhabenträgerin teilte indes diesbezüglich mit, dass die Ausstattung der Haltestelle unter Berücksichtigung der gültigen technischen und gesetzlichen Vorgaben erfolge.

Zu (15)

Die Forderung wird nach Zusage der Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Auf eine zusätzliche Festsetzung der Forderung als Nebenbestimmung wird indes verzichtet, da die Forderung nach einer Ergänzung von Aufmerksamkeitsfeldern vor den Aufzügen sich auf das vorgesehene Blindenleitsystems bezieht, welches nicht an der vorliegenden Zulassungsentscheidung teilnimmt (vgl. auch Hinweis unter Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zu (16)

Die Forderung wird nach Zusage der Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Auf eine zusätzliche Festsetzung der Forderung als Nebenbestimmung wird indes verzichtet, da die Forderung nach einer an den HVV-Leitfaden angepassten Führung des taktilen Leitstreifens sich auf das vorgesehene Blindenleitsystems bezieht, welches nicht an der vorliegenden Zulassungsentscheidung teilnimmt (vgl. auch Hinweis unter Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zu (17)

Da es sich bei taktilen Leitsystem um ein Ausstattungselement der U-Bahn-Haltestelle handelt, entfällt eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (vgl. Hinweis unter Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses).

Dennoch teilte die Vorhabenträgerin mit, dass die Lösung in Anlehnung an die vergleichbare Situation an der U-Bahn-Haltestelle Christuskirche erfolge. Die dortige Lösung sei seinerzeit mit den Betroffenen abgestimmt worden, weshalb die HOCHBAHN sich für eine analoge Ausführung an der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße entschieden habe.

Zu (18)

Da die Forderung nach einer Ausstattung der Schalterhallen C und D mit einer weiteren zweiteiligen Vitrine (Stadtteilplan) einen Teil der Planung betrifft, die nicht vom Umfang der Zulassungsentscheidung erfasst wird (vgl. Hinweis unter Ziffer 1.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses), war seitens der Planfeststellungsbehörde auf eine Entscheidung zu verzichten. Nur der Vollständigkeit halber wird daher diesbezüglich ergänzt, dass nach Angaben der Vorhabenträgerin der für den Einbau weiterer Stadtteilplanvitrinen

erforderliche Platz fehle, weshalb in den Schalterhallen C und D nur eine reduzierte Variante zur Ausführung kommt.

### **2.5.3.2 Anlagensicherheit**

Die Forderung der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen (S13), dass seitens der Vorhabenträgerin ein Antrag nach § 60 BOSTrab bei der Technischen Aufsicht zu stellen sei, wurde unter Ziffer 1.4.5 des Planfeststellungsbeschlusses als Nebenbestimmung festgesetzt. Aus Sicht der Technischen Aufsicht bestehen mit Blick auf die Anlagensicherheit grundsätzlich keine Bedenken. Die Maßnahme wurde als genehmigungsfähig eingeschätzt.

Der weitergehende Hinweis, dass zur Einhaltung der Vorschriften der BOSTrab sowie der anerkannten Regeln der Technik der nach § 60 BOSTrab zu erteilende Zustimmungsbescheid mit Auflagen versehen würde, wurde überdies zur Kenntnis genommen. Der Auflagenvorbehalt steht der hiesigen Entscheidung nicht entgegen und dient allenfalls einer weitergehenden Absicherung der berührten Belange.

### **2.5.3.3 Brandschutz**

Zu den Belangen des Brandschutzes wurden die folgenden Stellungnahmen abgegeben:

(1)

In den vorgelegten Unterlagen seien keine Aussagen zum Brandschutz enthalten. Es sei spätestens mit dem Antrag nach § 60 BOSTrab eine Stellungnahme bzw. eine Einschätzung zum Brandschutz durch einen anerkannten Gutachter/Sachverständigen (Feuerwehr, TÜV o.ä.) bei der Technischen Aufsicht vorzulegen. (S13)

(2)

Die Aufzugstechnik sei in die bestehende Brandmeldeanlage (BMA) einzubinden und mit einer Brandfallsteuerung auszustatten. (S15)

(3)

Der geplante Aufzug sei in der beschriebenen Größe (Mitführung einer Krankentrage) zu errichten. (S15)

(4)

Es seien aktuelle Feuerwehrpläne gemäß DIN 14095 zu dem Objekt gemeinsam mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache (s. *Stellungnahme*) abzustimmen und vorab in

elektronischer Form zur Verfügung zu stellen. Ein Exemplar sei ständig am abgestimmten Platz beim Objekt für die Feuerwehr bereit zu halten. (S15)

(5)

Es müssten Feuerlöscher nach DI EN3 gut sichtbar vorgehalten werden. Zur Bemessung von Art und Anzahl der erforderlichen Feuerlöscher sei die Empfehlung des Deutschen Feuerwehrverbandes zur „Ausstattung von Arbeitsstätten mit Feuerlöschern“ anzuwenden. (S15)

(6)

Es sei durch die Vorhabenträgerin zu prüfen, wie viele Mobilitätseingeschränkte durch die geplante Maßnahme im Brandfall gerettet werden könnten. (S15)

(7)

Es seien Maßnahmen zur Unterstützung der Selbst- bzw. Fremdreitung von mobilitätseingeschränkten Personen vorzusehen (Sicherer Aufzugsvorraum, sichere Nischen?). (S15)

(8)

Die Feuerwehr sei generell nicht in der Lage, Mobilitätseingeschränkte im Brandfall vollumfänglich zu retten. Hier habe die Vorhabenträgerin die Verantwortung, eine Eigenrettung zu ermöglichen. (S15)

Zu (1)

Die Forderung wurde bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren erfüllt. Das Brandschutztechnische Gutachten sowie die Anlagen 1 bis 6 zum Gutachten<sup>128</sup> wurden der Technischen Aufsicht mit E-Mail vom 2. Mai 2019 nach Übersendung von der Vorhabenträgerin durch die Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt. Mit Blick auf die seitens der Planfeststellungsbehörde formulierten Fragen zu den angesetzten Bewertungsparametern sowie der Beurteilung im Übrigen wurde von der Technischen Aufsicht unter dem 1. Juli 2019 mitgeteilt, dass gegen die Annahmen und Berechnungsparameter der

---

<sup>128</sup> Brandschutztechnisches Gutachten vom 21.02.2019, einschließlich Anlage 1 („Grundrissplan Haltestelle“ mit Darstellung der Standorte der Brandquellen), Anlage 2 (Kurzbeschreibung des verwendeten Programms zur Brandsimulation und der Eingangsdaten), Anlage 3 (Eingabedaten für die Brandquelle DT4-Wagen und DT5-Wagen), Anlage 4 (Isometrische Darstellung des Brandraumes), Anlage 5 (Darstellung der Simulationsergebnisse DT4) und Anlage 6 (Darstellung der Simulationsergebnisse DT5), TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG, Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg.

Evakuierungssimulation keine Bedenken bestünden (vgl. aber auch Ausführungen zu (6) bis (8)).

Zu (2) bis (5)

Die Forderungen werden nach Zusage der Vorhabenträgerin erfüllt, weshalb die zusätzliche Festsetzung der Forderungen (2), (4) und (5) unter Ziff. 1.4.6 des Planfeststellungsbeschlusses nur deklaratorisch erfolgte. Da die geforderte Größe der Aufzüge bereits mit dem Erläuterungsbericht planfestgestellt wird und insoweit zwingend umzusetzen ist,<sup>129</sup> konnte überdies auf eine weitere Nebenbestimmung der Forderung (3) verzichtet werden.

Zu (6) bis (8)

Den geltend gemachten Forderungen wurde durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.4.6.1 des Planfeststellungsbeschlusses abgeholfen. Darüber hinaus war ihnen nicht zu folgen.

Im Zuge des Zulassungsverfahrens hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde ein Brandschutztechnisches Gutachten vorgelegt, in dem der Nachweis des Personenschutzes im Brandfall in der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße geführt wird.<sup>130</sup> Da im Gutachten zunächst die Aussage getroffen worden war, Personen mit Mobilitätseinschränkung seien nicht berücksichtigt,<sup>131</sup> und die verwendeten Berechnungsparameter der Evakuierungssimulation vom TÜV Nord unter den Vorbehalt der Zustimmung der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen gestellt worden waren,<sup>132</sup> hat die Planfeststellungsbehörde sowohl die zuständige Technische Aufsicht als auch die Vorhabenträgerin um ergänzende Ausführungen gebeten. Dabei sollten auch die weitergehenden Forderungen der Feuerwehr zur Unterstützung der Selbst- und Fremdrettung von mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt werden.<sup>133</sup> Im Ergebnis legte die Vorhabenträgerin eine mit der Technischen Aufsicht abgestimmte Stellungnahme des TÜV Nord zur Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen im Brandfall vor,

---

<sup>129</sup> Vgl. Erläuterungsbericht Anlage 1.1, S. 18.

<sup>130</sup> Brandschutztechnisches Gutachten vom 21.02.2019, einschließlich Anlage 1 („Grundrissplan Haltestelle“ mit Darstellung der Standorte der Brandquellen), Anlage 2 (Kurzbeschreibung des verwendeten Programms zur Brandsimulation und der Eingangsdaten), Anlage 3 (Eingabedaten für die Brandquelle DT4-Wagen und DT5-Wagen), Anlage 4 (Isometrische Darstellung des Brandraumes), Anlage 5 (Darstellung der Simulationsergebnisse DT4) und Anlage 6 (Darstellung der Simulationsergebnisse DT5), TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG, Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg.

<sup>131</sup> Vgl. Brandschutztechnisches Gutachten, S. 11.

<sup>132</sup> Vgl. Brandschutztechnisches Gutachten, S. 24.

<sup>133</sup> Vgl. auch E-Mail der Planfeststellungsbehörde an die Technische Aufsicht vom 21. Mai 2019.

welche die angestellten Erwägungen in Bezug auf die Bewertungsparameter konkretisiert.<sup>134</sup> Zum verbleibenden Restrisiko führte der TÜV Nord aus, dass ab dem Treppenuf fuß auf Bahnsteigebene eine Fremdre tung von Rollstuhlfahrern erforderlich sei. Demnach solle die Feuerwehr durch betriebliche Maßnahmen dahingehend unterstützt werden, dass die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Fremdre tung geschaffen werden.

Da die von der Feuerwehr angesprochene Gefährdungslage nach Einschätzung der zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde sowie des TÜV Nord durch betriebliche Vorkehrungen grundsätzlich gelöst werden kann, war den ergänzenden Forderungen der Feuerwehr, die auch bauliche Änderungen an der U-Bahn-Haltestelle bedingt hätten, nicht zu folgen. Folglich war der Vorhabenträgerin allerdings gemäß Ziff. 1.4.6.1 aufzugeben, vor Inbetriebnahme des Aufzugs der Technischen Aufsicht ein abgeschlossenes Konzept zur Zustimmung vorzulegen, welches betriebliche Regelungen zur Selbst- und Fremdre tung mobilitätseingeschränkter Personen verbindlich ausweist. Dass eine solche Konfliktlösung möglich ist, hat sich im Rahmen des Beteiligungsverfahrens herausgestellt.

#### **2.5.3.4 Städtebau und Denkmalschutz**

Mit Blick auf die Belange des Städtebaus und Denkmalschutzes wurden die folgenden Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben:

(1)

Im vorgelegten Maßstab und in der gewählten Darstellung sei die genaue Gestaltung nicht ablesbar. Insofern werde darauf verwiesen, dass die Gestaltung des oberirdischen Aufzugskopfes im Vorfeld mit dem Oberbaudirektor abgestimmt worden sei.

Der Kopf solle möglichst filigran und gläsern ausgeführt werden, in der schmalen Variante mit ausreichender Länge für ein Fahrrad und möglichst wenig Überbau über der Kabine. (S11)

(2)

Es werde um eine Gestaltung der Baukörper mit höchstmöglicher Qualität und Transparenz ohne massiven Rahmenschutz gebeten. Zudem sollten die Baukörper auf ihre Mindestmaße reduziert werden. (E15, S18)

---

<sup>134</sup> Vgl. TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG Bahntechnik, Große Bahnstraße 31, 22525 Hamburg, Brandschutztechnische Stellungnahme, Az.: BS3.20180824.142144, 30.07.2019.

(3)

Aufgrund der wichtigen und frequenzstarken Einzelhandelslage wurde eine hochwertige und standortspezifische Gestaltung gefordert und um Abstimmung mit den betroffenen Akteuren gebeten. (E15)

Zu (1)

Die Forderungen werden erfüllt. Die Vorhabenträgerin sagte zu, die abgestimmten Auflagen und Hinweise einzuhalten.

Zu (2)

Die Forderung wird durch die Planung der Vorhabenträgerin erfüllt. Diese führte aus, dass der Aufzugsschacht auf Straßenebene als selbsttragende Glaskonstruktion, ohne Stahlgerüst, ausgeführt werde. Die Ausführung diene der größtmöglichen Transparenz und reduziere die Beeinträchtigungen auf die Sichtbarkeit der hinter dem Aufzug liegenden Geschäfte auf das Minimum.

Eine gesonderte Festsetzung der Zusage der Vorhabenträgerin erübrigte sich, da die dahingehende Ausgestaltung des Aufzugskörpers bereits mit dem Erläuterungsbericht festgestellt wird.<sup>135</sup>

Zu (3)

Die Forderung wird durch die Planung bereits erfüllt. Das Bedürfnis nach einer hochwertigen Gestaltung der Aufzugsanlagen entspricht bereits den dahingehenden Forderungen der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen nach einer möglichst filigranen und gläsernen Ausführung bei höchstmöglicher Qualität und Transparenz. Diese werden durch die Vorhabenträgerin erfüllt. Es wird Bezug genommen auf die Ausführungen zu (1) und (2).

### **2.5.3.5 Entschädigungen aufgrund betriebsbedingter Folgewirkungen**

Die dauerhafte Inanspruchnahme von Teilen der Mönckebergstraße zugunsten der Anlage der Treppenaufgänge und Aufzüge ist entschädigungslos hinzunehmen.

Mit der Errichtung der Treppenanlagen und Aufzüge fallen dauerhaft Flächen weg, die in der Vergangenheit regelmäßig zur Einrichtung und Ausübung von Außengastronomie

---

<sup>135</sup> Vgl. Erläuterungsbericht, Anlage 1, S. 14.

genutzt wurden. Bei den beanspruchten Flächen handelt es sich jedoch nicht um privaten Grund, sondern Flächen des öffentlichen Wegekörpers, die auf Antrag von der zuständigen Wegeaufsichtsbehörde den Gewerbetreibenden zur Sondernutzung überlassen wurden. Wie bereits unter Ziffer 2.5.2.5.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, stellt eine noch zu genehmigende Sondernutzung keine wehrfähige Rechtsposition dar. Ein Anspruch auf die Erlaubnis oder auf eine erneute Erteilung der Erlaubnis besteht nicht, § 19 Abs.1 Satz 3 HWG. Infolge der gesetzlichen Regelung, der nur saisonalen Erteilung der Sondernutzungserlaubnisse von Jahr zu Jahr sowie der regelhaft durch die Wegeaufsichtsbehörde erklärten Widerrufsmöglichkeit besteht kein schutzwürdiges Vertrauen in den Fortbestand der Nutzungsmöglichkeit der Mönckebergstraße für Zwecke der Außengastronomie. Vielmehr mussten und müssen sich die Gewerbetreibenden aufgrund der gesetzlichen Regelung sowie der daran ausgerichteten Genehmigungspraxis der Wegeaufsichtsbehörde darauf einstellen, dass die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen mit Wechsel der Saison aufgrund geänderter Umstände jederzeit entfallen könnte. Bei der Bewirtschaftung von Außengastronomie handelt es sich insoweit um die Verwertung einer Erwerbschance auf eigenes Risiko. Mithin ist der dauerhafte Wegfall der Nutzbarkeit von Flächen der Mönckebergstraße auch entschädigungslos hinzunehmen.

### **2.5.3.6 Sonstige Beeinträchtigungen während der Betriebsphase**

Darüber hinaus wurden mit Blick auf die Betriebsphase die folgenden Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben:

(1)

Eine von drei Leuchten der Fassaden-, Effekt- und Straßenbeleuchtung vor dem Levan-tehaus müsste aufgrund des Aufzugsstandortes verschoben werden. Es wurde Bezug genommen auf den beigefügten Lageplan (Anlage 3). Dies würde eine Umplanung notwendig machen, die nicht dem ursprünglich abgestimmten Gestaltungskonzept entsprechen, einen erhöhten technischen Aufwand erfordere und dadurch zusätzliche Kosten aufseiten der Vorhabenträgerin zur Folge haben würde. Die notwendige Umplanung würde sich auf den vorgesehenen gesamtheitlichen städtebaulichen Gestaltungsanspruch nicht nur temporär, sondern auch langfristig auswirken. (E15)

(2)

Es sei abzusehen, dass wegen steigender Verkehrsnachfrage und infolgedessen längerer Züge, die Bahnsteige einige Zeit danach verlängert werden müssten. Wiederholte Großbaustellen auf der Mönckebergstraße seien nicht zumutbar. Daher sollte die Haltestelle in einer Maßnahme auch dem künftigen Bedarf angepasst werden, um zu vermeiden, dass dem jetzigen Vorhaben in wenigen Jahren eine weitere Großbaustelle mit erneut langfristigen Störungen folgte. (E02-E08, E10, E12-E13, E16-E17, E19-E20)

Erläuternd wurde u.a. ausgeführt, dass durch die Maßnahme nicht Fakten geschaffen werden sollten, die einen späteren Einsatz längerer Züge verhinderten. Vielmehr sei vorausschauend der Bahnsteig auf das übliche Maß für 120 m lange Züge und damit auf ca. 125 m (statt derzeit 90 m) zu verlängern. Aus verkehrstechnischer Sicht wurde eine Verlängerung am Ende Richtung Hauptbahnhof empfohlen, da aufgrund des neuen Zugangs dort ohnehin stark umgebaut würde und zudem die Streckenführung hier gerade sei, sodass auf gebogene Bahnsteige verzichtet werden könne. (E08)

Ergänzend wurde unter Bezugnahme auf die Er widerungen der Vorhabenträgerin zu dem ausgeführt,<sup>136</sup> dass die absehbar anstehende Verlängerung der Bahnsteige nicht bestritten werde. Die Verpflichtung, zeitlich und örtlich zusammenhängende Bauvorhaben möglichst abgestimmt und schonend für Betroffene abzuwickeln, ergebe sich aus dem Gebot, Verwaltungsverfahren einfach, zweckmäßig und zügig durchzuführen (§ 10 VwVfG). Denn es dürfte Anliegern nicht zumutbar sein, dass im Abstand eines überschaubaren Zeitraums erneut eine Großbaustelle über mehrere Jahre am selben Ort eingerichtet wird. (E03-E05)

(3)

Aus den Planunterlagen sei nicht zu ersehen, dass ein Einbau einer öffentlichen Toilette vorgesehen sei. Es wäre dringend angesagt, zukünftig bei allen vergleichbaren öffentlichen Bauvorhaben dies rechtzeitig einzuplanen. (S06)

(4)

Es sollten nach Möglichkeit noch weitere Fahrradbügel positioniert werden, z.B. auf Höhe der neuen Treppenanlage (ggf. in Parallelaufstellung statt orthogonaler Aufstellung). Der Bedarf an Fahrradbügeln in dieser Gegend sei groß. (S09)

(5)

Um ein ansprechendes Erscheinungsbild dauerhaft zu gewährleisten, müsse die umgehende Beseitigung von Vandalismusschäden, Schmierereien, Aufklebern, etc. an den Treppen und Aufzügen durch klare Vereinbarungen zu deren Beseitigung innerhalb festgelegter Fristen geregelt sein. (S18)

---

<sup>136</sup> Vgl. E-Mail des Rechtsbeistandes der Einwender (E03-E05) an die Planfeststellungsbehörde vom 12. Juli 2019.

Zu (1)

Der Einwendung wird gemäß Ziffer 1.4.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen, soweit diese ein Abstimmungsbedürfnis mit Blick auf die Umsetzung der drei Straßenleuchten betrifft.

Mit Blick auf die Kostenfrage enthält sich die Planfeststellungsbehörde einer Entscheidung. Im Rahmen der vorliegenden Entscheidung war einzig über die öffentlich-rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens zu befinden. Fragen der Kostentragungspflicht sind insoweit ausgeklammert und sind je nach Einzelfall anhand der einschlägigen Gesetze, den eine Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen vorhandener Genehmigungen oder auch der allgemeinen Rechtsgrundsätze wie dem Verursacherprinzip zu lösen (vgl. auch den Hinweis unter Ziffer 1.7.6 des Planfeststellungsbeschlusses).

Zu (2)

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Forderung nach einer dem zukünftigen Bedarf angepassten Verlängerung der Bahnsteige geht über den Antragsgegenstand hinaus und wird folglich nicht von der Zulassungsentscheidung umfasst. Darüber hinaus übersteigt eine dahingehende Anordnung zudem auch den Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde, die einzig über die Zulassungsfähigkeit der beantragten Maßnahme, jedoch nicht über die grundsätzliche Netzausbauplanung der Vorhabenträgerin zu entscheiden hat.

Auch der ergänzende Einwand unter Verweis auf § 10 Satz 2 VwVfG greift darüber hinaus nicht durch. Zunächst geht der anhand der schriftlichen Er widerungen der Vorhabenträgerin vorgenommene, dahingehende Rückschluss fehl, dass eine Verlängerung der Bahnsteige absehbar geplant sei. Die Vorhabenträgerin führte hierzu im Erörterungstermin aus, dass aus ihrer Sicht kein konkreter Bedarf für Bahnsteigverlängerungen bestehe, da auf eine etwaige Fahrgastnachfrage statt mit längeren Zügen ohne weiteres mit einer Taktverdichtung reagiert werden könne.<sup>137</sup> Schon derzeit könne technisch mit führerstandsbedienten Zügen im 2,5-Minuten-Takt gefahren werden. Im Falle einer Automatisierung könne die Zugfolge auf einen 2-Minuten-Takt verdichtet werden. Eine Bahnsteigverlängerung für längere Züge sei dadurch auf mittlere Sicht obsolet. Ungeachtet dessen lässt sich zudem auch nichts anderes aus § 10 Satz 2 VwVfG herleiten. Die Vorschrift setzt auf den beantragten Vorhabengegenstand auf und enthält entsprechende Vorgaben, wie mit diesem konkreten Gegenstand im Rahmen des Verwaltungsverfahren umzugehen ist. Eine von den Einwendern angenommene, weitergehende Disponibilität der Planfeststellungsbehörde über den Antragsgegenstand hinaus, lässt sich jedoch der Norm nicht entnehmen.

---

<sup>137</sup> Vgl. Protokoll zum Erörterungstermin, S. 4.

#### Zu (3) und (4)

Die Forderungen sind unbegründet. Die weitergehende Ausstattung des Nahbereichs der U-Bahn-Haltestelle mit öffentlichen Toiletten oder Fahrradbügeln übersteigt den Antragsgegenstand des vorliegenden Zulassungsverfahrens. Darüber hinaus wird aus Gründen der Unzuständigkeit der Planfeststellungsbehörde an das Bezirksamt Hamburg-Mitte verwiesen.

#### Zu (5)

Die Einwendung ist unbegründet. Die Forderung nach einer verbindlichen Absicherung der (insbesondere auch zeitlichen) Beseitigung von Vandalismusschäden, Schmiere-reien, Aufklebern u.a. betrifft vorranglich die Reinigung der U-Bahn-Haltestelle und geht insoweit über den Antragsgegenstand des barrierefreien Ausbaus hinaus. Da der Betrieb der U-Bahn-Haltestelle und insbesondere auch der Aufzugsanlagen gesetzlichen Regelungen folgt und damit aus Gründen der Betriebssicherheit von einer sicheren Unterhaltung der Station ausgegangen werden kann, können darüber hinaus erforderliche Reinigungsarbeiten, die insbesondere dem Erscheinungsbild der Station dienen, der Vorhabenträgerin überlassen bleiben.

### 2.5.4 Gesamtabwägung

Nach Inwertsetzung und Abwägung aller betroffenen Belange mit den Vorhabensinteressen hat sich die Planfeststellungsbehörde für die Zulassung der beantragten Maßnahme entschieden.

Keine der Stellungnahmen und Einwendungen hat die Notwendigkeit des barrierefreien Ausbaus der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße grundsätzlich in Frage gestellt. Insbesondere stellt auch der Standort der Aufzugsanlagen unter Berücksichtigung der vorgetragenen Belange sowie auch der Belange der Vorhabenträgerin einen vertretbaren Kompromiss dar. Auch sämtliche im Übrigen dargelegten Belange wurden gegeneinander abgewogen und einzelnen Kritikpunkten durch die Festsetzung von Nebenbestimmungen abgeholfen, weshalb das Vorhaben im Ergebnis dem gemeinen Wohl dient und die Zulassung unter keinem Gesichtspunkt zu versagen war.

Da – wie bereits ausgeführt<sup>138</sup> – zudem auch aus Sicht des Umweltschutzes das Vorhaben in verträglicher Weise durchgeführt und der nicht zu vermeidende Eingriff durch Neupflanzungen vor Ort bzw. eine zweckgebundene Ersatzgeldzahlung kompensiert werden kann, war folglich auch unter Abwägung der berührten Belange des Umweltschutzes die Umsetzung des beantragten Vorhabens zuzulassen.

---

<sup>138</sup> Vgl. Ziffer 2.4.4 des Planfeststellungsbeschlusses.

## 2.6 Begründung der wegerechtlichen Bestimmungen

Gemäß Ziffer 1.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses wird die für den bauzeitlichen Eingriff in den öffentlichen Wegekörper der Mönckebergstraße erforderliche Sondernutzungserlaubnis nach § 19 Abs. 1 Satz 2 HWG gemeinsam mit der Zulassungsentscheidung erteilt.

Eine wegerechtliche Sondernutzungserlaubnis kann gemäß § 19 Abs. 1 Satz 4 HWG erteilt werden, wenn (Nr. 1) die Sicherheit des Verkehrs nicht eingeschränkt und die Leichtigkeit des Verkehrs nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt wird, (Nr. 2) der Gemeingebrauch entweder nicht unverhältnismäßig eingeschränkt oder nicht für unverhältnismäßige Dauer ausgeschlossen wird und (Nr. 3) insbesondere Wegebestandteile, Maßnahmen der Wegebaulast, die Umgebung oder die Umwelt, städtebauliche oder sonstige öffentliche Belange einschließlich der Erzielung von öffentlichen Einnahmen auf Grund der Wegenutzung und die öffentlichen oder privaten Rechte Dritter nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden. Diese Voraussetzungen werden vorliegend erfüllt:

Während der Bauzeit ist vorgesehen, den Straßenkörper der Mönckebergstraße je nach Bauphase im nördlichen bzw. im südlichen Bereich des unmittelbaren Vorhabengebietes zwecks Baustelleneinrichtung und Baudurchführung zu beanspruchen. Die Planungen einschließlich der bauzeitlich vorgesehenen Umleitungsstrecke erfolgten unter Berücksichtigung sowohl des straßenseitigen Verkehrs als auch der Belange von Fußgängern. Insoweit ist vorgesehen, die Fahrspur in Richtung Hauptbahnhof für den (ohnehin nur eingeschränkt zugelassenen) straßenseitigen Verkehr zu sperren und während der Bauzeit die Mönckebergstraße vom Hauptbahnhof in Richtung Rathaus als Einbahnstraße sowie für die Verkehre in der Gegenrichtung eine Bedarfsumleitungsstrecke über den Speersort in der Steinstraße einzurichten. Die Fußgängerwege können indes auf beiden Straßenseiten beibehalten werden. Sie werden je nach Bauphase unmittelbar zwischen der Baustelleneinrichtungsfläche und vor den Geschäften mit einer Breite von 3,00 m geführt werden. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die entsprechenden Pläne zur bauzeitlichen Verkehrsführung verwiesen.<sup>139</sup> Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind demnach in ausreichender Weise gewährleistet.

Durch das Verkehrskonzept wird trotz der über zwei Jahre andauernden Bauzeit gewährleistet, dass der Gemeingebrauch der Mönckebergstraße nicht unverhältnismäßig eingeschränkt oder für unverhältnismäßige Dauer ausgeschlossen wird. Die Baumaßnahme kommt während der gesamten Bauzeit ohne Vollsperrungen aus. Zudem wird

---

<sup>139</sup> Vgl. hierzu Anlagen 2.12 und 2.13.

die straßenseitige Verkehrsführung im Einrichtungsverkehr erst im Anschluss an die vorbereitenden Maßnahmen erforderlich und damit auch in zeitlicher Hinsicht auf das unumgänglich notwendige Maß reduziert.

Auch im Übrigen steht die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis zu dem mit der Baumaßnahme verfolgten Zweck des barrierefreien Ausbaus der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße unter keinem Gesichtspunkt außer Verhältnis zu den mit ihr einhergehenden Beeinträchtigungen. Die Erlaubnis umfasst lediglich eine temporäre Nutzung der Mönckebergstraße und ist somit bereits auf einen zeitlich definierbaren Rahmen beschränkt. Soweit sich infolge der Sondernutzung überdies Beeinträchtigungen für öffentliche oder private Rechte Dritter ergeben, wurden diese schließlich im Rahmen der vorstehenden Zulassungsentscheidung ermittelt und ihnen soweit geboten in verhältnismäßigem Umfang abgeholfen.<sup>140</sup> Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind gemessen am Vorhabenszweck als zumutbar hinzunehmen.

## 2.7 Begründung der Nebenbestimmungen

Die Begründung der einzelnen Nebenbestimmungen erfolgte im Rahmen der Abwägung der diesen zugrunde liegenden Stellungnahmen und Einwendungen.

---

<sup>140</sup> Vgl. hierzu Ziffer 2.5.2 des Planfeststellungsbeschlusses (Betroffenheiten während der Bauphase).

### 3 Rechtsbehelfsbelehrung

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

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO<sup>141</sup> kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden (§ 29 Abs. 6 Sätze 2 und 3 PBefG).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 29 Abs. 6 Sätze 4 und 5 PBefG).

---

<sup>141</sup> Verwaltungsgerichtsordnung vom 19. März 1991, BGBl. I S. 686 (VwGO), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2019, BGBl. I S. 846.

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

Hamburg, den 5. August 2019