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

Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Planfeststellungsbeschluss

nach § 28 Abs. 1 PBefG für den Neubau eines zweiten Zugangs für die U-Bahn Haltestelle Habichtstraße (U3)

(„2. Zugang Habichtstraße“)

Hamburg, den 04. September 2026

Aktenzeichen: 150.1424-500

1 ENTSCHEIDUNG

1.1 Tenor

Für das Bauvorhaben „Neubau eines zweiten Zugangs für die U-Bahn Haltestelle Habichtstraße („2. Zugang Habichtstraße“)“ der Hamburger Hochbahn AG wird gemäß § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. §§ 72 ff Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG) der aus den unter Ziffer 1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Änderungen oder Ergänzungen in Form von Grüneinträgen, Vorbehalten, Inhalts- und Nebenbestimmungen, Hinweisen sowie Zusagen festgestellt.

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der unter Ziffer 1.2.1 aufgeführten Planunterlagen auszuführen, soweit sich aus den Nebenbestimmungen und der Begründung zu diesem Beschluss nicht etwas anderes ergibt.

Die von der Vorhabenträgerin gegebenen Zusagen, auch soweit sie in Erwiderungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben wurden, sind für die Vorhabenträgerin verbindlich und werden Bestandteil der Planfeststellung.

Sämtliche Einwendungen, sämtliche Stellungnahmen der Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzvereinigungen sowie sämtliche Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit betreffend die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Zusagen oder anderweitige Berücksichtigung seitens der Vorhabensträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben.

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

RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage bei dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, erhoben werden. Gegenüber den übrigen Betroffenen, denen der Planfeststellungsbeschluss nicht zugestellt wird, gilt der Beschluss mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt (§ 74 Absatz 4 HmbVwVfG).

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung (§ 29 Abs. 5 S. 2 PBefG). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht gestellt und begründet werden (§ 29 Abs. 5 S. 3 PBefG).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 29 Abs. 5 Sätze 4 und 5 PBefG).

INHALT:

1 ENTSCHEIDUNG 2

1.1 Tenor 2

1.2 Planunterlagen 7
1.2.1 Festgestellte Unterlagen 7
1.2.2 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen 9

1.3 NEBENBESTIMMUNGEN 11
1.3.1 Baustelleneinrichtung 12
1.3.2 Bauzeitliche Nutzungskonflikte 13
1.3.3 Immissionsschutz 14
1.3.3.1 Allgemeiner bauzeitlicher Immissionsschutz 14
1.3.3.2 Baulärm 14
1.3.3.3 Betrieblicher Lärmschutz 15
1.3.4 Leitungsarbeiten 15
1.3.5 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial 16
1.3.6 Gewässer- und Grundwasserschutz 16
1.3.7 Oberflächenentwässerung 17
1.3.8 Abwasserrechtliche Anforderungen 18
1.3.9 Trinkwasserrechtliche Vorgaben 19
1.3.10 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Artenschutz 19
1.3.11 Denkmalschutz 21
1.3.12 Zustimmungsbescheid der Technischen Aufsichtsbehörde 22
1.3.13 Wiederherstellung der Straßenverkehrseinrichtungen 22
1.3.14 Nutzung der Grün- und Erholungsanlage 22
1.3.15 Räumliche Begrenzung der Flächeninanspruchnahmen 24
1.3.16 Auflagenvorbehalt 24

1.4 HINWEISE 24
1.4.1 Umfang der Zulassung 24
1.4.2 Einvernehmen 25
1.4.3 Kampfmittel 26
1.4.4 Bodendenkmalrecht 26
1.4.5 Abwasserrecht und Oberflächenentwässerung 27
1.4.6 Entschädigung 29
1.4.7 Kostentragung 30
1.4.8 Darstellung der Einwendungen und Stellungnahmen im Beschluss 30

2 BEGRÜNDUNG 30

2.1 Wesentliche Verfahrensmerkmale 30

2.2 Verfahren 32
2.2.1 Antrag 32
2.2.2 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde 32

2.2.3 Beteiligungsverfahren 32
2.2.4 Planänderung 33
2.2.5 Erörterungstermin 35

2.3 Planrechtfertigung 35

2.4 Variantenprüfung 36

2.5 Natur- und Umweltschutz 38
2.5.1 Umweltverträglichkeit 38
2.5.1.1 Allgemeines 38
2.5.1.2 Lage und landschaftliche Gliederung 38
2.5.1.3 Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG) 39
2.5.1.4 Bewertung der Umweltauswirkungen, § 25 UVPG 55
2.5.2 Eingriffsregelung 64
2.5.2.1 Vermeidungsgebot 65
2.5.2.2 Unvermeidbare Beeinträchtigungen 67
2.5.2.3 Kompensation 69
2.5.2.4 Feststellung der zuständigen Naturschutzbehörde 70
2.5.2.5 Nachvollziehende Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde 70
2.5.3 Artenschutz 73
2.5.3.1 Rechtliche Grundlagen 73
2.5.3.2 Prüfmethodik 75
2.5.3.3 Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen 76
2.5.3.4 Prüfung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG 77
2.5.4 Gebietsschutz 80
2.5.5 Immissionsschutz 80
2.5.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen 80
2.5.5.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen 82
2.5.5.3 Sonstige Immissionen 83

2.6 Belange des Städtebaus 83

2.7 Belange der Denkmalpflege 84

2.8 Belange der Stadtentwässerung 85
2.8.1 Anschluss an öffentliche Abwasseranlage 85
2.8.2 Einleitung in öffentliche Abwasseranlage 86

2.9 Belange des Trinkwasserschutzes 87

2.10 Belange Dritter 87

2.11 Einwendungen und Stellungnahmen 88
2.11.1 Vorbemerkung 88
2.11.2 Einwendung 001 89
2.11.3 Stellungnahme der Feuerwehr Hamburg 90
2.11.4 Stellungnahme der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) 90
2.11.5 Stellungnahme Kompetent Barrierefrei 91
2.11.6 Stellungnahme der Polizei (VD52) 92

2.11.7 Stellungnahme der P+R Betriebsgesellschaft mbH 93
2.11.8 Stellungnahme der Behörde für Verkehrs und Mobilitätswende (BVM) 93
2.11.9 Stellungnahme der AG Naturschutz 95
2.11.10 Stellungnahme der Behörde für Inneres und Sport (BIS) 95
2.11.11 Stellungnahme des Denkmalschutzamts 96
2.11.12 Stellungnahme der Hamburger Energienetze GmbH 96
2.11.13 Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) 97
2.11.14 Stellungnahme des Bezirksamts Nord 98
2.11.15 Stellungnahme Hamburger Stadtentwässerung (HSE) 100
2.11.16 Stellungnahme der Hamburger Wasserwerke (HWW) 100

3 GESAMTABWÄGUNG 101

1.2 Planunterlagen

Der Planfeststellungsantrag besteht aus den nachstehenden festgestellten (vgl. unter 1.2.1) und zur Information enthaltenen Unterlagen (vgl. unter 1.2.2). Änderungen und Ergänzungen der mit dem Antrag vorgelegten Planunterlagen sind als Blaueintragungen in den Plänen und Unterlagen kenntlich gemacht worden und im Folgenden zur besseren Nachvollziehbarkeit in blauer Schrift dargestellt.

1.2.1 Festgestellte Unterlagen

Zum festgestellten Plan gehören die folgenden Planunterlagen.

Anlage	Inhalt	Maß-stab	Datum	Dokumenten-Nr.
01.01	Erläuterungsbericht	-	11.06.2026	-
01.02	Bauwerksverzeichnis	-	07.11.2025	-
01.03	Flächenbedarfsverzeich-nis	1:500	07.11.2025	
02.02.01	Lageplan Freianlagen	1:100 – 1:200	27.11.2025	1 D (006a) 225/01391
02.03.01	Lageplan	1:500	12.11.2025	1 D (006a) 225/0116 b
02.03.02	Lageplan Baustelleneinrichtung	1:500	12.11.2025	1 D (006a) 245/0002
02.03.09	Ansicht Zugangsbauwerk Nord/Süd	1:100	12.11.2025	1 D (006a) 225/145a
04.01.01	Antragsformular Sielanschluss	-	-	-

04.01.02	Erläuterungsbericht Entwässerung und wassertechnische Berechnungen	-	März 2026	-
04.01.03.03	Lageplan Entwässerungsplanung mit Grüneinträgen der HSE	1:100	23.03.2026	1 D (006a) 225/0129
04.01.03.04	Einzugsgebietsplan	1:100	16.05.2025	1 D (006a) 225/0129
04.01.03.06	Abflusskurve Drosselschacht	-	18.02.2026	-
04.04.00	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag	-	20.05.2026	-
04.04.01	Bilanztabelle Staatsrätemodell	-	20.05.2026	-
04.04.02	Anhang 2 des LBP (Erfassung Baumbestand, Ersatzberechnung Baumverluste für Teilbereiche)	-	Mai 2025	-
04.04.03	LBP-Maßnahmenblätter	-	20.05.2026	-
04.04.04	Lageplan LBP	1:500	03.12.2025	1 D (006a) 225/0141
04.04.05	Lageplan LBP, Konflikte mit Baumeingriff	1:500	03.12.2025	1 D (006a) 225/0142
04.04.06	Lageplan LBP, landschaftspflegerische Maßnahmen	1:500	20.05.2026	1 D (006a) 225/0143 b
04.05.00	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	-	28.11.2025	-

1.2.2 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen

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

Anlage	Inhalt	Maßstab	Datum	Dokumenten-Nr.
02.01.01	Flurkarte Flurstück 5395	1:1.000	22.09.2025	-
02.01.02	Flurkarte Flurstück 5394	1:1.000	22.09.2025	-
02.02.02	Bike + Ride Potenzialflächen	1:100	12.11.2025	1 D (006a) 227/0140
02.02.03	Trassenplan Schiene	1:250	12.11.2025	-
02.03.03	Grundriss Straßenebene	1:200	12.11.2025	1 D (006a) 225/0125 c
02.03.04	Grundriss Bahnsteigebene	1:100	12.11.2025	1 D (006a) 225/0132 c
02.03.05	Grundriss Zugangsbauwerk	1:100	12.11.2025	1 D (006a) 225/0124 c
02.03.06	Ansicht/Schnitte Widerlager Westseite	1:100	12.11.2025	1 D (006a) 225/0127 b
02.03.07	Schnitte Zugangsbauwerk	1:100	12.11.2025	1 D (006a) 225/128 c
02.03.08	Ansicht/Schnitte östlicher Damm	1:100	12.11.2025	1 D (006a) 225/126 b
02.03.10	Abbildungen Bauphasen	-	-	-
02.05.01	Lageplan provisorische Verkehrsführung während Bauphasen	1:500	12.11.2025	1 D (006a) 225/146

02.09.01	Leitungsbestandsplan	1:250	08.05.2025	-
03.01	Abstimmungsvermerke	-	-	-
04.01.03.01	Sielkatasterauszug	1:1.000	18.02.2025	-
04.01.03.02	Lageplan Flurstücke U-Bahn Bauwerk	-	-	-
04.01.03.03	Lageplan Entwässerung *(ohne Grüneintragungen)*	1:100	xx.07.2025	1 D (006a) 225/0129
04.01.03.05	Datenblatt vertikales Wirbelventil	-	-	-
04.03.00	UVP-Bericht	-	02.12.2025	-
04.03.01	UVP-Übersichtsplan	1:1.000	12.11.2025	1 D (006a) 225/0144
04.03.02	THG-Bilanzierung	-	27.10.2025	-
04.08.01.00	Schalltechnische Untersuchung – Verkehrslärm	-	10.06.2026	-
04.08.01.01	Schalltechnisches Modell IST-Zustand	1:700	10.09.2025	-
04.08.01.02	Schalltechnisches Modell PLAN-Zustand	1:700	10.09.2025	-
04.08.01.03	Prüfung auf wesentliche Änderung – Schiene	-	-	-
04.08.02.00	Schalltechnische Untersuchung – Baulärm	-	03.11.2025	-

04.08.02.01	Übersichtskarte (Bestand) mit Lage des Bauvorhabens und der Immissionsorte	1:900	02.11.2025	-
04.08.02.02	Ergebnistabellen Schalltechnische Untersuchung Baulärm	-	-	-
04.08.02.03	Rasterlärmkarten	1:12.500	02.11.2025	-
04.09.01.00	Gründungsbeurteilung	-	28.05.2025	-
04.09.01.01	Orientierende Schadstoffanalyse	-	16.06.2025	-
04.09.01.02	E-Mail Analytik der MP2	-	03.09.2025	-
05.01.01	Ergebnis Gefahrenerkundung Flurstück 5395, 146	-	08.08.2025	-
05.01.02	Lageplan Ergebnis Gefahrenerkundung Flurstück 5395, 146	1:1.000	08.08.2025	-
05.01.03	Ergebnis Gefahrenerkundung „öffentlicher Bereich“	-	15.07.2025	-
05.01.04	Lageplan Gefahrenerkundung „öffentlicher Bereich“	1:1.000	15.07.2025	-

1.3 NEBENBESTIMMUNGEN

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten, beauftragte Unternehmen auf die Nebenbestimmungen und die Pflicht

zu deren Beachtung hinzuweisen sowie die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen Zusagen einzuhalten bzw. für deren Einhaltung durch beauftragte Unternehmen zu sorgen. Die Bauausführung ist entsprechend zu überwachen.

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

Neben den ausdrücklich aufgeführten Nebenbestimmungen sind auch die weiteren Regelungen der Planfeststellungsbehörde, wie sie sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben, zu beachten. Regelungen, die im begründenden Teil, insbesondere im Zusammenhang mit den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen getroffen werden, binden die Vorhabenträgerin ebenso wie die im verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, ohne dass erstere in jedem Einzelfall explizit auch im verfügenden Teil aufgeführt werden. Durch diese Vorgehensweise wird vermieden, dass jede einzelne Entscheidung auch im Detail zusätzlich Gegenstand einer Nebenbestimmung sein und so doppelt aufgeführt werden muss.

Soweit im Anschluss auf keine gesonderte Begründung verwiesen wird, ist die Begründung der Nebenbestimmungen den jeweiligen Fachkapiteln zu entnehmen.

1.3.1 Baustelleneinrichtung

Bei der Einrichtung der Baustelle ist die Verkehrssicherungspflicht zu beachten. Insbesondere ist die Baustelle gegen den Zutritt unbefugter Dritter zu sichern.

Außerhalb der Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) darf keine Bereitstellung von Lieferfahrzeugen oder Lagerung von Material erfolgen.

In dem Umfeld der Baustelle, insbesondere in dem Bereich der Baustellenzufahrten, sind geeignete, gegebenenfalls bauliche, Maßnahmen vorzusehen, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten. Das Nähere ist im Zuge der Beantragung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung abzustimmen.

Die terminliche Bauabfolge ist rechtzeitig mit den dafür zuständigen Behörden (Straßenverkehrsbehörden, der KOST, der Baustellenkoordinierung MV, Region Nord (baustellenkoordinierungmv@bvm.hamburg.de) und der Feuerwehr) abzusprechen und abzustimmen. Weitere Betroffene sind zu beteiligen, wenn sich dies als erforderlich erweist. Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen sind zu beachten.

Notwendige Großraum- und Schwertransporte sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und vom Transporteur gesondert zu beantragen.

Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr während der Bauphase sind vor dem Beginn der Bauarbeiten mit der zuständigen Feuerwehr- und Rettungswache Barmbek (wf23@feuerwehr.hamburg.de) abzustimmen; die Baustelle ist dementsprechend einzurichten. Bei Änderungen betreffend die verkehrliche Infrastruktur (Vollsperrungen, Richtungsverkehr, verringerte Fahrbahnbreiten, Einrichtung von Tempo 30-Zonen oder Umnutzungen) ist die Feuerwehr (Verkehrsflussoptimierung, verkehr@feuerwehr.hamburg.de) frühzeitig einzubinden. Die im Umfeld der Baumaßnahmen vorgehaltene Wasserversorgung (Hydranten) ist jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten. Ersatzmaßnahmen sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen. Für Feuerwehrzufahrten gelten auch während der Bauphase die Richtlinien über die Flächen der Feuerwehren. Zufahrten zu bestehenden Gebäuden, Hinterhöfen usw. dürfen nicht verstellt werden. Zugänge zu Gebäuden sind in einer Breite von 1,25 m geradlinig freizuhalten. Die Anleiterbarkeit an bestehende Gebäude und der zweite Rettungsweg nach HBauO müssen gewährt bleiben. Die lichte Durchfahrtshöhe unter Rohr- oder Kabelbrücken muss mindestens 3,50 m betragen.

1.3.2 Bauzeitliche Nutzungskonflikte

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle sind zu verhindern, soweit diese vermeidbar sind, und im Übrigen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Während der gesamten Baumaßnahme sind insbesondere die Belange der Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen.

Provisorische Wegebeziehungen sind soweit wie möglich barrierefrei zu gestalten, soweit die von ihnen ersetzten, ursprünglichen Wegebeziehungen dies waren.

Ebenfalls grundsätzlich sicherzustellen ist der durchgängige Anschluss an die Ent- und Versorgungsleitungen und an das Telekommunikationsnetz. Müssen Erreichbarkeit oder Anschlüsse dennoch kurzzeitig unterbrochen werden (beispielsweise für Umschlussarbeiten), ist der hierfür erforderliche Zeitrahmen nach Termin und Dauer in Absprache mit den Betroffenen frühzeitig im Voraus festzulegen und so kurz wie möglich zu halten; dabei sind die terminlichen Belange der Betroffenen soweit möglich zu berücksichtigen. Ausgenommen hiervon sind kurzfristige Unterbrechungen, die nicht vorhersehbar und auch nach Abwägung mit den betroffenen Belangen dringend erforderlich sind.

1.3.3 Immissionsschutz

1.3.3.1 Allgemeiner bauzeitlicher Immissionsschutz

Zum Schutz vor bauzeitlichen Immissionen hat die Vorhabenträgerin umfassende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Umweltauswirkungen umzusetzen. Der Baustellenbetrieb ist dabei so zu organisieren, dass Belastungen für die Umgebung auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Lärm-, Staub-, Geruchs- und Erschütterungsimmissionen, sind nach dem Stand der Technik zu verhindern; unvermeidbare Auswirkungen sind auf das technisch mögliche Mindestmaß zu reduzieren. Insbesondere sind die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) einzuhalten. Die dort festgelegten Immissionsrichtwerte sind grundsätzlich zu beachten; Überschreitungen sind nur in den hierfür vorgesehenen Ausnahmefällen zulässig.

1.3.3.2 Baulärm

Es dürfen ausschließlich Baugeräte, Baumaschinen und Bauverfahren eingesetzt werden, die dem Stand der Technik entsprechen und möglichst lärmarm sind. Soweit Geräte in den Anwendungsbereich der 32. BImSchV fallen, müssen sie die dortigen Anforderungen an lärmarme Ausführungen erfüllen. Die eingesetzten Geräte und Maschinen sind regelmäßig zu warten, um einen lärmarmen Betrieb dauerhaft sicherzustellen. Darüber hinaus sind lärmemittierende stationäre Anlagen soweit technisch möglich einzuhausen oder mit Schallschutzhauben zu versehen.

Die Baustelle ist unter den Gesichtspunkten der Lärmminderung einzurichten. Hierzu gehören insbesondere die möglichst große Entfernung lärmerzeugender Einrichtungen von schutzwürdigen Nutzungen sowie die gezielte Anordnung lärmabschirmender Elemente wie z. B. Baustellencontainer oder die Einhausung des Weges in der nördlich des Bahndamms gelegenen Parkanlage mit schallabsorbierenden Materialien.

Motoren von Baufahrzeugen und Baumaschinen dürfen nicht länger als erforderlich betrieben werden. Die Arbeitszeiten sind möglichst auf den Tageszeitraum zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr zu beschränken. Besonders lärmintensive Tätigkeiten sind zeitlich zu begrenzen, soweit hierdurch die Gesamtbauzeit nicht wesentlich verlängert wird. Zudem ist auf vermeidbare Lärmereignisse, etwa das gegenläufige Anschlagen von Bohrgeräten oder das Abklopfen von Erdanhaftungen an Baggerschaufeln, zu verzichten.

Die Vorhabenträgerin informiert die Anliegerinnen und Anlieger rechtzeitig vor Baubeginn über Art, Dauer und zu erwartende Auswirkungen der Arbeiten. Darüber hinaus wird eine Ansprechperson für Betroffene benannt und das Baustellenpersonal in lärmarmem Verhalten unterwiesen. Die Umsetzung sämtlicher Schutzmaßnahmen ist durch entsprechende vertragliche Regelungen oder durch Eigenleistungen der Vorhabenträgerin sicherzustellen.

1.3.3.3 Betrieblicher Lärmschutz

Die im Schallschutzgutachten (Unterlage 04.08.01.00) vorgesehene aktive Lärmschutzmaßnahme in Form einer Attika mit einer Oberkante von mind. 17,6 m üNN über dem südlichen Eingang zur Haltestelle zum Schutz der Wohnnutzung im 4. OG. des Gebäudes Dieselstraße Nr. 9 ist umzusetzen.

1.3.4 Leitungsarbeiten

Über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie der Sicherung der verbleibenden Leitungen während der Bauarbeiten sind mit dem jeweils zuständigen Leitungsträger rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten Absprachen zu treffen, die insbesondere die Art der Bauausführung und die dabei zu treffenden Sicherheitsvorkehrungen regeln. Falls sich eine Betroffenheit erst während der Bauausführung herausstellt, ist der zuständige Leitungsträger unverzüglich zu benachrichtigen.

Bei Bauarbeiten in der Nähe von oder an Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie die Stellungnahmen der Leitungsträger und die diesen Stellungnahmen beigefügten oder darin erwähnten Richtlinien und Merkblätter zu den seitens der Vorhabenträgerin bei den Bauarbeiten zu treffenden Schutzvorkehrungen zu beachten.

Vor dem Beginn der Bauarbeiten ist der aktuelle Leitungsbestand bei den Leitungsträgern abzufragen und die genaue Lage der Leitungen durch Suchschürfe oder andere geeignete Ortungsmaßnahmen festzustellen. Leitungen, die nicht umgebaut werden sollen, sind durch geeignete Maßnahmen, die mit dem jeweiligen Eigentümer abzustimmen sind, gegen Beschädigungen durch die Bauarbeiten zu sichern.

Es ist nicht gestattet, im Bereich der Gasversorgungsanlage Bauwerke zu errichten, Bäume anzupflanzen oder andere bauliche Maßnahmen ohne Genehmigung durchzuführen. Mit dem zuständigen Leitungsbetreiber ist die Annäherung zuvor abzustimmen. Eine Abstimmung ist auch erforderlich, wenn Materiallager oder Baustraßen im Bereich der Gasversorgungsanlage geplant sind.

Für die Ausführungsplanung sind die aktuellen Planunterlagen anzufordern. Dies sollte spätestens 10 Tage vor Baubeginn passieren. Die Unterlagen werden auf der Homepage www.hamburger-energienetze.de zur Verfügung gestellt.

Bei der Planung und dem Bau von Verpressankern ist sicherzustellen, dass Leitungen komplett freigehalten und nicht beschädigt werden.

1.3.5 Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

Die im Rahmen der Bauausführung anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch etc.) sind je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Beseitigung zuzuführen. Im Hinblick auf die Untersuchung, die Bewertung und den Verbleib der anfallenden Materialien sind die insoweit geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere das Kreislaufwirtschaftsgesetz und die auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften, das Hamburgische Abfallwirtschaftsgesetz, das Bundes-Bodenschutzgesetz, das Hamburgische Bodenschutzgesetz, die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung sowie die anerkannten Regeln der Technik (zum Beispiel die Technischen Regeln der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall) sowie das Merkblatt der BUKEA „Relevante Vorschriften und Anforderungen im Bereich des Immissionsschutzes und Abfallrechts“ zu beachten.

1.3.6 Gewässer- und Grundwasserschutz

Die Vorhabenträgerin hat den Schutz des Grundwassers und der Oberflächengewässer sicherzustellen. Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser und in Oberflächengewässer sowie die Verschleppung von Schadstoffen aus dem Oberboden in grundwasserführende Schichten sind zu unterlassen. Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken. Baugrubenwasser ist ordnungsgemäß zu reinigen. Die Versorgung der Baumaschinen und Fahrzeuge mit Betriebsstoffen ist nur auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen vorzunehmen. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Ölbindemittel ist in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten.

Hinsichtlich der unterirdisch im Boden verbleibenden Materialien zur Bodenstabilisierung sowie der Schlitzwände und Verankerungen sind boden- und wasserverträgliche Baumaterialien zu verwenden.

1.3.7 Oberflächenentwässerung

Die folgenden Sielanschlüsse werden genehmigt.

1.	E0102-HSEKANAL-91455741	Mischwasser	150	Nachtr. Herst.
2.	E0102-HSEKANAL-91455743	Mischwasser	150	Nachtr. Herst.

Die Verortung der Sielanschlüsse ist dem Lageplan (Unterlage 04.01.03.03) zu entnehmen.

Für die beantragte Fläche von 836,00 m² ist die Einleitungsmenge für Niederschlagswasser auf 14,00 l/s zu begrenzen. Bei weiteren Maßnahmen ist die Einleitbegrenzung für das gesamte Vorhaben zu berücksichtigen.

Die festgelegte Einleitungsmenge gilt als maximal zulässiger Drosselabfluss und ist unabhängig von der Jährlichkeit einzuhalten.

Für den Fall, dass die Höhen- und Seitenlage aufgrund örtlicher Hindernisse nicht eingehalten werden kann, ist die von der Hamburgischen Stadtentwässerung (HSE) vorgegebene Ausführung einzuhalten.

Die private Entwässerungsanlage für Niederschlagswasser ist mit einer entsprechenden Drossel in einem separaten Schacht auszurüsten.

Die Prüfvermerke auf den Zeichnungen und Planunterlagen (vgl. Unterlage 04.01.03.03) sind zu beachten. Die Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen HSE und der Vorhabenträgerin ist im Lageplan grün gekennzeichnet.

Abweichungen von den genehmigten Unterlagen und Plänen müssen vor der Bauausführung der HSE vorgelegt werden.

Die Fertigstellung der Baumaßnahme bzw. der erfolgte Sielanschluss ist der HSE unaufgefordert über die mit der Stellungnahme vom 23.03.2026 übermittelte Fertigstellungsmeldung mitzuteilen.

Vorhandene Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt/überbaut werden.

Das Merkblatt „Schutz Abwasseranlagen“, welches die HSE mit ihrer Stellungnahme vom 12.03.2026 übersendet hat, ist zu beachten.

Rammarbeiten jeglicher Art in Sielnähe sind strikt auszuschließen. Trag- und Füllbohlen sind im Bereich des Siels grundsätzlich mit erschütterungsarmen Einbringverfahren herzustellen.

Sielanschlussleitungen, die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.

Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. Schäden, die im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, werden auf Kosten der Vorhabenträgerin durch die HSE behoben.

Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150 kN Achslast angefahren werden können.

1.3.8 Abwasserrechtliche Anforderungen

Es darf nur nicht nachteilig verändertes Niederschlagswasser eingeleitet werden.

Vor Baubeginn sind die eingereichten entwässerungstechnischen Planunterlagen mit den konkreten Begebenheiten vor Ort abzugleichen. Bei Anpassungen der Planung sind die Revisionszeichnungen bei der Behörde einzureichen.

Die Einleitungsgenehmigung ist nur in Verbindung mit einer wirksamen Sielanschlussgenehmigung vollziehbar.

Die Einleitungsmenge für Niederschlagswasser ist entsprechend der Vorgabe von Hamburg Wasser einzuhalten. Das darüber hinaus anfallende Niederschlagswasser ist unter Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik für den Bau und Betrieb von Grundstücksentwässerungsanlagen auf dem Grundstück zurückzuhalten, bis der ordnungsgemäße Abfluss über die Sielanschlussstellen in der Dieselstraße wieder möglich ist.

Es ist sicherzustellen, dass die Ableitung des Abwassers über die Drosseleinrichtungen für die Begrenzung der Einleitungsmenge von Niederschlagswasser jederzeit gewährleistet wird. Hierfür sind im Rahmen der Eigenüberwachung regelmäßig Kontrollen durch eine fachkundige Person durchzuführen. Insbesondere ist die Drosseleinrichtung auf ihre Funktionsfähigkeit zu prüfen und die Grundleitungen auf Ablagerungen und schwimmfähige Feststoffe zu untersuchen. Besteht die Gefahr der Verstopfung der Drosseleinrichtung durch diese Stoffe, ist umgehend eine Reinigung der Entwässerungsanlage zu veranlassen.

Es ist sicherzustellen, dass ein Leerlaufen der Regenwasserrückhaltung möglich ist.

Es ist sicherzustellen, dass die Regenwasserrückhaltung dauerhaft betriebsbereit ist. Hierfür sind regelmäßige Inspektionen und Wartungen durchzuführen und im Bedarfsfall eine Reinigung und Instandhaltung/Instandsetzung zu veranlassen.

1.3.9 Trinkwasserrechtliche Vorgaben

Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Vorgaben des Merkblatts der Hamburger Wasserwerke GmbH „Schutz erdverlegter Wasserleitungen“, das der Stellungnahme der Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW) vom 12.03.2026 als Anlage beigefügt war, zu beachten.

Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe von Anlagen der HWW ist der Abstand entsprechend dem Merkblatt einzuhalten. Eine Gefährdung dieser Anlagen ist zu vermeiden.

Die Betriebsanlagen der HWW dürfen nicht überbaut werden. Die Baustelleneinrichtung (z. B. Kräne) oder Baumpflanzungen haben einen Abstand von mindestens 2 m zu den Armaturen der HWW einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen (Netzbetrieb Mitte, Pinkertweg 3, 22113 Hamburg, Telefon: (040) 788 88-389 90).

Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst zu melden (Telefon: (040) 78 88-333 33).

1.3.10 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung und Artenschutz

(1.) Es ist eine fachlich kompetente Umweltbaubegleitung (UBB) einzusetzen, um sicherzustellen, dass im Rahmen der zugelassenen Baumaßnahmen vor Ort alle im LBP aufgeführten Vermeidungs-, Minderungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen sowie die zusätzlichen Nebenbestimmungen für den Bauablauf umgesetzt werden, so dass keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgen, die über die im LBP bereits berücksichtigten und bilanzierten Auswirkungen hinausgehen.

Die BUKEA/N33 ist durch die Baubegleitung regelmäßig monatlich schriftlich und mit geeigneten Fotos über den Fortgang der Arbeiten und über möglicherweise auftretende Probleme zu informieren. BUKEA/N33 ist bei allen vor Ort auftretenden gravierenden Abweichungen von den Festlegungen des LBP oder der Nebenbestimmungen unverzüglich direkt durch die Umweltbaubegleitung zu benachrichtigen.

(2.) Zur Vermeidung erheblicher Störungen geschützter Tierarten durch künstliche Lichtquellen im Sinne des § 44 BNatSchG sind diese insbesondere fledermaus-, vogel- und insektenschonend zu gestalten (hiervon ausgenommen sind sicherheitsrelevante Beleuchtungen, die eigenen speziellen Anforderungen unterliegen).

Die Anzahl der Beleuchtungsanlagen und damit verbunden auch die Beleuchtungsstärke sowie -dauer dürfen das aus anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften begründete Minimum nicht überschreiten. Dies gilt sowohl für die Bauzeit als auch die spätere Inbetriebnahme.

Die Beleuchtungsintensität ist des Weiteren durch den Einsatz von bedarfsgesteuerten Bewegungsmeldern, Zeitschaltuhren, Dämmerungsschaltern und/oder Dimmern weiter zu reduzieren.

Die jeweiligen Lichtquellen sind so niedrig wie möglich anzubringen, um eine Abstrahlung auf andere als die jeweilige Zielfläche zu minimieren. Dazu sind auch Lichtquellen mit Richtcharakteristik nach unten zu verwenden. Insbesondere die Abstrahlung oberhalb der Horizontale ist zu unterlassen. Gehölze, Gewässer und andere Biotope sowie als Fledermausquartier geeignete Strukturen (z. B. auch Dachgauben) dürfen nicht angestrahlt werden. Es sind Leuchtmittel mit warmweißem Farbspektrum von max. 3000 Kelvin zu verwenden. Die verwendeten Lampengehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten abzuschirmen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 °C nicht überschreiten.

(3.) Die Umsetzung der im LBP dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem hierfür qualifizierten Büro vor Beginn der Maßnahmenumsetzung zu erstellen und mit BUKEA/N33 abzustimmen.

(4.) Zur Vermeidung von Schäden an angrenzender Vegetation bzw. an zu erhaltenden Bäumen im Baustellenbereich sind vor Beginn der Baumaßnahmen geeignete Schutzmaßnahmen gemäß R SBB (Richtlinie zum Schutz von Bäumen und Vegetation bei Baumaßnahmen) und DIN 18920 vorzunehmen (insb. Stamm- und Wurzelschutz; Schutz angrenzender Gehölzbiotope). Die erfolgte Durchführung der Schutzmaßnahmen ist der BUKEA/N33 mit Beginn der Baumaßnahmen mitzuteilen.

(5.) Der Beginn und der Abschluss der Arbeiten sowie länger als 6 Monate dauernde Unterbrechungen sind der BUKEA/N33 schriftlich anzuzeigen.

(6.) Für die Ersatzpflanzungen und die Wiederherstellungsmaßnahmen sind ausschließlich heimische Arten zu verwenden.

(7.) Die Durchführung der Arbeiten zur Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Flächen ist Abteilung Naturschutz der BUKEA/N33 nach Abschluss der Arbeiten schriftlich nachzuweisen.

(8.) Der Landschaftspflegerische Begleitplan samt den Anlagen und der Artenschutzbeitrag sind Gegenstand der Planfeststellung, so dass es einer weiteren Festsetzung als Auflage nicht bedarf.

(9.) Bevor mit den Brückenarbeiten begonnen wird, ist die Brücke auf potenzielle Fledermaushabitate (z. B. Spalten) zu untersuchen. Bei positivem Befund sind in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung geeignete Schutzmaßnahmen vorzunehmen.

(10.) Es ist vor Baubeginn ein Ersatzgeld in Höhe von insgesamt 199.923,00 € (173.846,00 € für 47 Baumpflanzungen je 4.253,00 € inklusive 15 % Verwaltungspauschale an das Sondervermögen Naturschutz und Landschaftspflege (BUKEA/N32) zu zahlen. Eine Zahlungsaufforderung wird durch BUKEA/N32 zugeschickt. Der Betrag wird mit Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses fällig.

(11.) Änderungen der Fassadenbegrünung und Bepflanzung des Vorplatzes sind nur durchzuführen, wenn sie die festgesetzte Bilanzierung unberührt lassen. Die Strategie Grüne Fassaden (Senats-Drucksache 22/14976) ist zu beachten.

1.3.11 Denkmalschutz

Das Bestandsbauwerk ist nach Angaben des Denkmalschutzamtes Hamburg in Wort und Bild zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem Denkmalschutzamt vor Maßnahmenbeginn in digitaler Form (PDF) zu überlassen.

Das Baudenkmal ist im größtmöglichen Umfang zu erhalten. Die diesbezügliche Ausführungsplanung erfolgt in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt. Der Beginn der Arbeiten ist dem Denkmalschutzamt schriftlich anzuzeigen. Für die Baumaßnahme ist eine verantwortliche Person zu benennen.

Die Gestaltung der Außenanlagen ist mit dem Denkmalschutzamt abzustimmen. Dabei ist insbesondere abzustimmen, in welchem Umfang eine Fassadenbegrünung auf den Rückseiten der Flügelmauern in Bezug auf den Substanzerhalt und das Erscheinungsbild denkmalverträglich ist.

Das Denkmalschutzamt ist über die laufenden Arbeiten zu unterrichten; in begründeten Fällen ist ihm die Teilnahme an Bauberatungen zu ermöglichen.

Die Fertigstellung der Maßnahme ist dem Denkmalschutzamt schriftlich anzuzeigen.

Es ist sicherzustellen, dass im Zuge der Baumaßnahme alle Reparatur- und Instandsetzungsmaßnahmen erfolgen, die für den langfristigen Erhalt des Baudenkmals erforderlich sind.

1.3.12 Zustimmungsbescheid der Technischen Aufsichtsbehörde

Die Vorhabenträgerin hat den Zustimmungsbescheid gemäß § 60 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) bei der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Technische Aufsichtsbehörde, zu beantragen und die dafür erforderlichen Unterlagen einzureichen.

1.3.13 Wiederherstellung der Straßenverkehrseinrichtungen

Sämtliche bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen (Straßen, Gehwege, Grün- und Parkanlagen) sind nach dem Stand der Technik, fachgerecht und in Abstimmung mit dem Wegebaulastträger wiederherzustellen. Hierzu gehören auch die im LBP vorgesehenen Ersatzpflanzungen.

Die U-Bahnbrücke über die Dieselstraße ist so herzustellen, dass die lichte Durchfahrtshöhe über dem Bereich der Dieselstraße nicht geringer ist, als dies vor der Baumaßnahme der Fall war.

Die Befahrbarkeit der Wegeflächen oberhalb des Stauraumkanals für Unterhaltungsmaßnahmen (Spühlfahrzeug) ist durch die HOCHBAHN zu überprüfen und sicherzustellen.

Die Lage der einzelnen Leitungstrassen im Endzustand soll gemäß DIN 1998 erfolgen.

Verpressanker im öffentlichen Raum sind in der Regel möglich. Diese werden i.d.R. bis 2 m Tiefe abgebrannt bzw. gekappt und entfernt; der Rest kann im Boden verbleiben.

1.3.14 Nutzung der Grün- und Erholungsanlage

Die Baustelleneinrichtungsflächen sind baumverträglich unter Erhalt sämtlicher nicht zur Fällung vorgesehener Bäume herzustellen.

Der Fuß- und Radverkehr in der Grünanlage Habichtstraße-Dieselstraße ist während der gesamten Bauzeit durchgängig aufrechtzuerhalten und fachgerecht abzusichern; notwendige Umleitungen sind entsprechend auszuschildern. Erforderliche Provisorien sind auf Kosten der Vorhabenträgerin herzustellen.

Die Baustelleneinrichtung innerhalb der Grünanlage ist auf das für den auf die Grünanlage entfallenden Bauanteil erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Anfallendes Schnittgut ist unverzüglich zu entfernen.

Über die Umweltbaubegleitung (UBB) und die baumpflegerischen Maßnahmen ist ein Abnahmeprotokoll durch die UBB zu führen und regelmäßig nach Abschluss erfolgter Maßnahmen beim Fachamt des Bezirksamts Hamburg Nord einzureichen.

Vor Beginn der Ausführung ist durch die Vorhabenträgerin ein Termin zur Abstimmung der Baustelleneinrichtung und der erforderlichen Baumschutzmaßnahmen mit der für die Grünanlage zuständigen Revierleitung des Fachamts sowie der UBB durchzuführen.

Sämtliche zu erhaltende Bäume und deren Wurzelbereiche sind während der gesamten Dauer der Sondernutzung vor Beschädigung, Bodenverdichtung, Bodenauftrag, Bodenabtrag sowie Ablagerungen von Baumaterialien zu schützen. Bei unvermeidbarer Befahrung oder Lagerung im Wurzelbereich ist durch geeignete Lastverteilung, z. B. mittels Drucklastplatten, eine schädliche Bodenverdichtung zu vermeiden. Der erforderliche Wege- bzw. Flächenaufbau ist vor Ausführung mit der UBB abzustimmen.

Sämtliche zu erhaltende Bäume innerhalb und im unmittelbaren Umfeld des Arbeitsbereichs sind mit einem ortsfesten Baumschutzzaun zu sichern. Baumschutzzäune sind gemäß DIN 18920 vor Baubeginn zu errichten und während der gesamten Bauzeit ortsfest und dauerhaft zu erhalten.

Arbeiten im Wurzelbereich von Bäumen sind durch die UBB und bei Bedarf durch eine qualifizierte Baumpflegefirma zu begleiten, zu bewerten und ggf. mittels festzulegender Baumpflegemaßnahmen zu kompensieren. Wurzeln mit einem Durchmesser von mehr als 2 cm dürfen nur in Abstimmung und nach Freigabe eines Baumsachverständigen durchtrennt werden. Wurzeln mit einem Durchmesser von weniger als 2 cm sind schneidend zu durchtrennen, die Schnittstellen zu glätten und unverzüglich fachgerecht (z. B. mit einem Wundverschlussmittel) zu behandeln. Die erforderlichen Maßnahmen sind in einem Hamburger Wurzelprotokoll zu dokumentieren und unverzüglich nach Abschluss durchgeführter Maßnahmen an das Fachamt zu übersenden. Arbeiten im Wurzelraum sind mittels Saugbagger oder Handschachtung durchzuführen. Freigelegte Wurzelbereiche sind fachgerecht zu schützen, abzudecken und vor Austrocknung zu bewahren.

Freigelegter Wurzelraum ist mit Baumsubstrat der entsprechenden Pflanzgrubenbauweise gemäß den FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen zu verfüllen.

Die Freizeichnung aus dem Kampfmittelkataster ist dem Bezirksamt Hamburg-Nord anschließend vorzulegen.

1.3.15 Räumliche Begrenzung der Flächeninanspruchnahmen

Die geplante dauerhafte Flächeninanspruchnahme darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme soll zudem so kurz wie möglich dauern. Eine Inanspruchnahme von Flächen, die in den Planunterlagen nicht vorgesehen ist, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst.

Nach vollständiger Beendigung der Baumaßnahmen sind die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und baulichen Anlagen mindestens dem vorherigen Zustand entsprechend wiederherzustellen. Soweit dies nicht möglich ist, ist eine Entschädigung fällig.

Für die Wiederherstellung der für den Bau benötigten BE-Flächen ist rechtzeitig beim Fachbereich Tiefbau (MR2) des Bezirksamts Nord eine Genehmigung zu beantragen.

1.3.16 Auflagenvorbehalt

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens insbesondere auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf, bleibt die Auferlegung weiterer Einrichtungen und Maßnahmen, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Hinsichtlich der Rechte Dritter wird auf § 75 Absatz 2 HmbVwVfG verwiesen.

1.4 HINWEISE

1.4.1 Umfang der Zulassung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Plangenehmigungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Abs. 1 HmbVwVfG (Konzentrationswirkung). Es handelt sich dabei nicht um mehrere selbständige Entscheidungen,

die nur äußerlich zusammengefasst wären, sondern um eine Gesamtentscheidung. Es bedarf grundsätzlich keiner ausdrücklichen Erwähnung der ersetzten Entscheidungen.

Mit der aus der Feststellung des Plans resultierenden Verpflichtung zum Abbruch oder zur Änderung von Leitungen und baulichen Anlagen, zur Aufgabe oder zeitweiligen Aussetzung einer Nutzung etc. sind die insoweit betroffenen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und sonstigen behördlichen Entscheidungen nicht mehr ausnutzbar, soweit diese dem Vorhaben entgegenstehen.

Die Nutzbarkeitseinschränkung erfolgt lediglich in dem Maße, in dem dies für das Vorhaben erforderlich ist, weil die genehmigte Leitung, Anlage oder Nutzung etc. dem Vorhaben ansonsten bauzeitlich oder dauerhaft entgegenständen. Für die bauzeitliche oder nach Abschluss der Arbeiten erforderliche Anpassung der Genehmigungen etc. ist die fachlich zuständige Behörde zuständig.

Im Übrigen bleiben die vorhandenen Genehmigungen etc. unberührt, soweit sich aus der vorliegenden Entscheidung nichts anderes ergibt. Demgegenüber werden sämtliche für das Vorhaben erforderlichen Genehmigungen etc. durch den vorliegenden Beschluss vollumfänglich erteilt.

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst auch die erforderlichen Erlaubnisse nach § 19 Abs. 1 und § 22 Abs. 1 Hamburgisches Wegegesetz (HWG) sowie § 4 des Gesetzes über Grün- und Erholungsanlagen für die temporär und dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen auf der Grundlage des Flächenbedarfsverzeichnisses und des Flächenbedarfsplans, soweit dafür öffentliche Wege nach dem HWG oder Grün- und Erholungsanlagen nach dem Gesetz über Grün- und Erholungsanlagen in Anspruch zu nehmen sind. Weitere Details, insbesondere der Zeitraum der Inanspruchnahme, können der Ausführungsplanung überlassen bleiben und sind spätestens 4 Wochen vor Beginn der Flächeninanspruchnahme mit dem zuständigen Bezirksamt abzustimmen.

Die Planfeststellung umfasst nicht die Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen. Der Zustimmungsbescheid gemäß § 60 BOStrab ist gesondert bei der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zu beantragen, vgl. Ziffer 1.3.12.

1.4.2 Einvernehmen

Die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Abteilung Naturschutz der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft hat am 20.08.2026 das

Einvernehmen nach § 8 des Hamburgischen Gesetzes zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) in Verbindung mit § 17 Absatz. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu den planfestgestellten, zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie zur Kompensation unvermeidbarer Beeinträchtigungen erteilt.

Die Hamburger Stadtentwässerung hat mit Schreiben und Stellungnahme vom 23.03.2026 wegen des auf öffentlichem Grund stattfindenden Anschlusses des hier gegenständlichen Grundstücks an das öffentliche Siel das nach § 7 Abs. 7 Hamburgisches Abwassergesetz (HmbAbwG) erforderliche Einvernehmen erteilt.

1.4.3 Kampfmittel

Vor Beginn baulicher Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund verbunden sind, ist die Grundstückseigentümerin oder der Grundstückseigentümer oder, wenn diese bzw. dieser die Baumaßnahmen nicht selbst durchführt oder durchführen lässt, die Veranlasserin oder der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund nach Einwilligung der Grundstückseigentümerin bzw. des Grundstückseigentümers verpflichtet, bei der zuständigen Behörde eine Auskunft einzuholen, ob für den betroffenen Baubereich ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel besteht. Öffentliche Baudienststellen sind von dieser Pflicht bei der Durchführung eigener Baumaßnahmen befreit.

Ist der betroffene Baubereich danach als Verdachtsfläche nach § 1 Absatz 4 Kampfmittelverordnung (KampfmittelVO) eingestuft, ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Abs. 2 KampfmittelVO). Näheres regelt die KampfmittelVO, hier insbesondere §§ 5 bis 9.

1.4.4 Bodendenkmalrecht

Sollten bei den Bauarbeiten Funde auftreten, sind die Arbeiten sofort einzustellen und der Kontakt mit dem Archäologischen Museum Hamburg, Abt. Bodendenkmalpflege, Museumsplatz 2, 21073 Hamburg, herzustellen.

1.4.5 Abwasserrecht und Oberflächenentwässerung

Für die Einleitung in öffentliche Abwasseranlagen sind die Bestimmungen des Hamburgischen Abwassergesetzes zu beachten, insbesondere die Einleitungsverbote nach § 11 HmbAbwG.

Grundstücksentwässerungsanlage

Die Errichtung, der Betrieb, die Änderung und die Beseitigung von Grundstücksentwässerungsanlagen richten sich nach den gesetzlichen Vorgaben sowie grundsätzlich nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik (§§ 13 ff. HmbAbwG, § 60 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)).

Die Grundleitung zwischen Sielanschlussleitung und Schacht ist geradlinig in der Nennweite des Anschlusskanals auszuführen; eine Reduzierung ist erst in Fließrichtung hinter der Reinigungsöffnung zulässig (§ 13 Abs. 4 HmbAbwG).

Die Fachbetriebspflicht ist zu beachten (vgl. § 13 Abs. 6 S. 1 HmbAbwG).

Flächen, die nicht an die Grundstücksentwässerungsanlage angeschlossen werden, sind auf dem Grundstück zu bewirtschaften. Informationen zur Versickerung von Niederschlagswasser finden Sie unter https://www.hamburg.de/go/160514.

Entsprechend den technischen Regelwerken (DIN EN 752:2017) sind Entwässerungssysteme regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Überflutungsnachweis

Grundstückseigentümer sind im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht dazu verpflichtet zu prüfen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind, um das Haus bzw. Grundstück vor darüberhinausgehenden Starkregenereignissen zu schützen (eigenverantwortlicher Objektschutz). Eine Starkregengefahrenkarte für Hamburg und eine Broschüre zur Vorsorge gegen Starkregen finden Sie unter https://www.hamburg.de/go/160554.

Ein Überflutungsnachweis ist der zuständigen Behörde vorzulegen, sofern dies erforderlich ist oder eine Begrenzung der Einleitmenge besteht (§ 13 Abs. 2 HmbAbwG).

Regenwasserrückhaltung

Für Anlagen zur Regenwasserrückhaltung sind eine ausreichende Zugänglichkeit sowie Be- und Entlüftung sicherzustellen. Zudem ist auf frostfreie und standsichere Bauweise zu achten. Zur Sicherstellung des Betriebs sollten Sedimentationsanlagen vorgeschaltet werden.

Dachentwässerung

Bei der Dachentwässerung sind Notüberläufe so auszubilden, dass ein direkter speierartiger Abfluss auf Verkehrsflächen vermieden wird (vgl. DIN 1986-100 und § 15 Abs. 8 HmbAbwG) Außerdem muss die Dachkonstruktion die mögliche Wasseranstauhöhe statisch aufnehmen können (vgl. DIN 1986-100:2016-12, Abschnitt 14.2.6).

Dichtheitsnachweis

Für neu verlegte erdverlegte Leitungen und Schächte ist eine Dichtheitsprüfung nach DIN EN 1610 durchzuführen. Es gelten die §§ 17 Abs. 2 Nr. 2, § 17b HmbAbwG.

Der Dichtheitsnachweis kann auch elektronisch über die auf der Internetseite https://www.hamburg.de/go/160346 genannte E-Mail-Adresse eingereicht werden. Als Prüfbericht kann der auf der o. g. Internetseite bereitgestellte Vordruck P, verwendet werden.

Sielanschluss

Wird eine vorhandene Sielanschlussleitung genutzt (Wiederinbetriebnahme), ist eine KFA-Untersuchung (Kanalfernauge) zu veranlassen. Hierzu können Sie sich an den zuständigen Netzbetrieb wenden.

Bei der Herstellung oder baulichen Veränderung von Sielanschlussleitungen wird die genaue Lage und Ausführung vor Ort mit dem zuständigen Netzbetrieb festgelegt.

Mit der Herstellung der Grundleitung darf erst begonnen werden, wenn die Sielanschlussleitung betriebsfertig hergestellt ist. Bei Nichtbeachten trägt der Bauherr das Risiko von eventuell später notwendiger Änderungen. Eine Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb ist erforderlich.

Ein aufgrund unrichtiger Angaben oder Unterlagen erteiltes Einvernehmen kann durch die HSE aufgehoben werden.

In den öffentlichen Schmutzwasserkanal dürfen nur Abwässer gemäß der Allgemeinen Einleitbedingungen eingeleitet werden. Niederschlagswasser sowie Sickerwasser aus Gebäudedränagen dürfen nicht in das Schmutzwassersiel eingeleitet werden.

Über Regenwassersielanschlüsse darf nur nicht nachteilig verändertes Niederschlagswasser eingeleitet werden.

Alle unterhalb der Rückstauebene liegenden Entwässerungsgegenstände (Sanitärobjekte) müssen gegen Rückstau des Abwassers aus dem öffentlichen Abwasserkanal geschützt werden. Die Rückstauebene ist beim Gefällesiel die vorhandene oder endgültig vorgesehene Straßenhöhe beziehungsweise Gehweghöhe am Anschlusspunkt der Entwässerungsanlage an den öffentlichen Abwasserkanal bzw. bei Druckentwässerung die Oberkante des Pumpenschachtes. Über der Rückstauebene liegende Entwässerungsgegenstände sind mit natürlichem Gefälle zu entwässern.

Wird durch Änderung einer privaten Entwässerungsanlage ein vorhandener Sielanschluss nicht mehr benötigt, ist der zuständige Netzbetrieb zu informieren.

Auskünfte über Sielanlagen erteilt der Netzbezirk Mitte, Telefon: 040 78 88 – 321 21, E-Mail: netzsteuerung.mitte.abwasser@hamburgwasser.de.

Die geplanten Kranaufstellungen in der Dieselstraße sind rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. Die Hinweise und Auflagen in dem Merkblatt „Allgem. Auflagen für Kranaufstellungen in der Nähe öffentlicher Sielanlagen“, welches mit der Stellungnahme der HSE vom 12.03.2026 übersendet wurde, sind zu beachten und zu berücksichtigen.

1.4.6 Entschädigung

Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen; der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2004, 9 A 21/03, juris Rn. 21). Sofern es demnach hinsichtlich der dauerhaften bzw. der vorübergehenden Nutzung eines Grundstücks zu keiner Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und den Betroffenen kommt, entscheidet die Enteignungsbehörde (nur noch) über die Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigungen (§§ 30, 30a PBefG i. V. m. dem Hamburgischen Enteignungsgesetz (HmbEnteignungsG)). Dies betrifft die vorübergehende Inanspruchnahme genauso wie die dauerhafte, denn auch eine vorübergehende Inanspruchnahme kann Gegenstand einer Enteignung sein, § 4 Abs. 1 Nr. 6 HmbEnteignungsG.

Keine Schutzvorkehrungen und demgemäß auch keine Entschädigung können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder

sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden.

Dies gilt grundsätzlich auch im Hinblick auf etwaige Mietminderungen oder Mietausfälle.

1.4.7 Kostentragung

Die Kostentragung, zum Beispiel für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung, da sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulassungsfähigkeit des Vorhabens nicht berührt. Der Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemeinverbindlich fest, dass die Planung der Vorhabenträgerin nach öffentlich-rechtlichen Maßstäben unbedenklich ist. Auf die Pflicht der Vorhabenträgerin zur Tragung bestimmter Kosten hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss; Hinweise haben nur klarstellende Bedeutung. Eine Kostentragungspflicht kann sich insbesondere aus Rechtsnormen, aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen bereits vorhandener Genehmigungen, aus Verträgen mit Leitungsunternehmen und aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie dem Verursacherprinzip ergeben. Daneben können sich Kostenfolgen für die Vorhabenträgerin aus deren Zusagen ergeben.

Davon ausgenommen sind Kostenentscheidungen, die der Planfeststellungsbehörde durch Gesetz auferlegt sind.

1.4.8 Darstellung der Einwendungen und Stellungnahmen im Beschluss

Soweit Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen einzelner Sachthemen nicht integriert behandelt wurden, finden sich die diesbezüglichen Entscheidungen unter Ziffer 2.11.

2 BEGRÜNDUNG

2.1 Wesentliche Verfahrensmerkmale

Gegenstand des Vorhabens ist der Neubau eines zusätzlichen Zugangs zur U-Bahn Haltestelle Habichtstraße zur besseren Erschließung des unmittelbaren Einzugsgebiets. Die Baumaßnahme umfasst den Einbau eines weiteren Treppenabgangs am östlichen Bahnsteigende zur Straßenebene, die Verlängerung des Bahnsteigdachs bis zur Treppenanlage des neuen Treppenabgangs sowie die Er-

richtung eines zweiten Haltestellenzugangsgebäudes (Schalterhalle) im Bahndamm, direkt am freiliegenden westlichen Brückenwiderlager der Bahnbrücke über die Dieselstraße.

Die Schalterhalle wird mit einer Treppenanlage zum Mittelbahnsteig, Technikräumen, einem Fahrkartenautomat und Rolltoren versehen. Zugänglich ist die Schalterhalle von dem Weg in der nördlich angrenzenden Parkanlage und von dem Weg südlich der Haltestelle.

Für die Realisierung des Vorhabens wird die Bahnsteigkante am Gleis 1 abgebrochen, der Mittelbahnsteig verbreitert, die südliche Gleistrasse um ca. 1,8 m nach Süden verschoben und die Bahnsteigkante über eine Länge von etwa 180 Metern neu errichtet. Hiermit ist eine Dammverbreiterung und eine Anpassung des denkmalgeschützten Brückenbauwerks über die Dieselstraße verbunden. Die südliche Trogbrücke wird in die neue Gleisachse verschoben. Für den verbreiterten Damm und die neue Lage der Trogbrücke werden die Brückenwiderlager angepasst und erweitert.

Der Bahndamm muss westlich der neuen Schalterhalle und im Bereich des verschobenen Südgleises in Teilen neu aufgebaut bzw. angepasst werden. An der Schalterhalle fangen neue Flügelwände die Böschungen zu den Zugängen ab. Da der Dammfuß unverändert bleibt, ergeben sich entlang des verschobenen Südgleises steilere Böschungen, die mit „bewehrter Erde“ (mit Geogitter ummantelte, ca. 40 cm hohe Erdschichtpakete) gesichert werden.

Die beiden Schalterhallen-Zugänge werden an den Weg in der nördlich angrenzenden Parkanlage, das südlich angrenzende Wegegrundstück und so an die Dieselstraße angeschlossen. Die Bereiche werden beleuchtet, platzartig gestaltet und durch die vorhandenen und neuen Flügelwände eingefasst. Die angrenzende Bahndammböschung einschließlich bewehrter Erde wird begrünt. Potentialflächen für eine Bike & Ride Station sind in der Planung berücksichtigt.

Das auf den Vorplätzen anfallende Oberflächenwasser wird in das vorhandene Siel geleitet. Das auf der baulich veränderten Haltestelle mit neuem Bahnsteigdach, Schalterhalle und in dem Trog über der Schalterhalle anfallende Niederschlagswasser wird ebenfalls in das bestehende Mischwassersiel in der Dieselstraße eingeleitet.

Anlagebedingt ergibt sich im Vorhabengebiet eine Neuversiegelung von insgesamt ca. 420 m².

Außerhalb des Bahndamms werden bauzeitlich Flächen in der Parkanlage, Wegefläche und Straßenverkehrsfläche der Dieselstraße in Anspruch genommen. Die Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) sind Bestandteil der Planfeststellung.

Die Dauer der Baumaßnahme soll circa 6 Monate betragen.

2.2 Verfahren

2.2.1 Antrag

Die Planfeststellung gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit §§ 72 ff. Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG) erfolgt auf Antrag der Vorhabenträgerin vom 04.12.2025.

2.2.2 Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde folgt aus §§ 29 Abs. 1, 11 Abs. 1 PBefG in Verbindung mit Abschnitt I Abs. 3 der Anordnung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Personenbeförderungsrechts.

2.2.3 Beteiligungsverfahren

Die Planunterlagen, aus denen sich Art und Umfang des Vorhabens ergeben, einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen, haben in der Zeit vom 07. Januar 2026 bis zum 06. Februar 2026 im Bezirksamt Hamburg Nord zur Einsicht öffentlich ausgelegen. Auf die öffentliche Auslegung ist im Amtlichen Anzeiger Nr. 100 vom 30. Dezember 2025 hingewiesen worden. Zusätzlich waren die Unterlagen gemäß § 27a HmbVwVfG auf der Homepage der Planfeststellungsbehörde unter http://www.hamburg.de/bwi/pfv einsehbar.

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt wurden, konnte bis einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist Einwendungen gegen den Plan erheben. Mit Ablauf der Einwendungsfrist waren alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhten. Vereinigungen, die aufgrund einer Anerkennung nach anderen Rechtsvorschriften befugt waren, Rechtsbehelfe nach der Verwaltungsgerichtsordnung gegen den Planfeststellungsbeschluss einzulegen, konnten innerhalb der vorgenannten Frist Stellungnahmen zu dem Plan abgeben. Mit Ablauf der vorgenannten Frist waren auch diese Stellungnahmen ausgeschlossen, vgl. § 73 Absatz 4 Satz 6 HmbVwVfG.

Die betroffene Öffentlichkeit konnte sich im Rahmen der Beteiligung zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens äußern. Die Äußerungsfrist endete einen Monat

nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen. Mit Ablauf der Äußerungsfrist waren für das Verfahren über die Zulässigkeit des Vorhabens alle Äußerungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhten. Die Äußerungsfrist galt auch für solche Einwendungen, die sich nicht auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens bezogen.

Einwendungen und Äußerungen konnten demnach bis zum 06. März 2026 schriftlich oder zur Niederschrift bei der Planfeststellungsbehörde oder bei der Auslegungsstelle erhoben bzw. vorgebracht werden. Maßgeblich für die Einhaltung der Frist war das Datum des Eingangs.

Der Ausschluss von Einwendungen, der Ausschluss von Stellungnahmen von Vereinigungen und der Ausschluss von Äußerungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens durch Fristversäumnis beschränkten sich auf dieses Planfeststellungsverfahren (§ 7 Abs. 4 i. V. m. § 1 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 Buchstabe a und § 7 Abs. 6 Umweltrechtsbehelfsgesetz).

Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange sowie die in Hamburg anerkannten Naturschutzverbände wurden gesondert unterrichtet. Nicht ortsansässige Personen, deren Aufenthalt bekannt war oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließ, waren nicht betroffen. Daher fand gemäß § 73 Abs. 5 S. 3 HmbVwVfG keine gesonderte Benachrichtigung über die Auslegung statt.

Verschiedene der gesondert unterrichteten Behörden, Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände haben insgesamt 21 Stellungnahmen abgegeben. Daneben wurde eine Einwendung erhoben. Die Einwendung wurde für den Beschluss anonymisiert.

2.2.4 Planänderung

Am 12.03.2026 hat die Vorhabenträgerin überarbeitete entwässerungstechnische Unterlagen eingereicht. Die geänderten Unterlagen beinhalteten im Wesentlichen textliche Änderungen im Erläuterungsbericht zu der geplanten Entwässerungsanlage auf dem Bahnsteig, rechnerische Änderungen in den wassertechnischen Berechnungen und grafische Änderungen im dazugehörigen Lageplan. Die Änderungen wurden auf Verlangen der BUKEA (Referat W 24) vorgenommen. Dementsprechend hat die Planfeststellungsbehörde die BUKEA über die Änderungen informiert und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Außerdem wurde die Hamburgische Stadtentwässerung über die Änderungen informiert und um Stellungnahme gebeten, da die entwässerungstechnischen Unterlagen auch Grundlage für den von der Vorhabenträgerin begehrten Sielanschluss sind.

Andere Behörden, Träger öffentlicher Belange, Naturschutzvereinigungen oder Private wurden nicht angeschrieben, da die geänderten Unterlagen keine Betroffenheiten bei diesen ausgelöst haben.

Am 11.06.2026 hat die Vorhabenträgerin außerdem einen geänderten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), ein geändertes Schallschutzgutachten und einen geänderten Erläuterungsbericht eingereicht. Im LBP wurde die Bilanz überarbeitet, nachdem der Vorhabenträgerin seitens der BUKEA signalisiert wurde, dass ein Teil des Kompensationsbedarfs über ein Ökokonto kompensiert werden kann. Daraufhin haben die Vorhabenträgerin und das Sondervermögen Naturschutz und Landschaftspflege der BUKEA (SVNL) am 09.06.2026 den ‚Öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Bereitstellung einer Maßnahmenfläche aus dem Ökokonto „Wald beim Wedel (Egenbüttelweg)“ für das Projekt U-Bahn-Haltestelle Habichtstraße Neubau 2. Zugang‘ geschlossen. In diesem Vertrag verpflichtet sich das SNVL, für die Vorhabenträgerin aus dem Ökokonto eine 2.240 m^2 große Teilfläche bereitzustellen, zu entwickeln und zu erhalten, was von der Vorhabenträgerin durch den im Vertrag festgesetzten Betrag einmalig vergütet wird.

Das schalltechnische Gutachten wurde geändert, um klarzustellen, dass die von Seiten der Technischen Aufsichtsbehörde geforderten Zuglängen bei den schalltechnischen Berechnungen tatsächlich mitberücksichtigt wurden. Das Ergebnis des Gutachtens blieb unverändert.

Anlass für die Änderungen waren die Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.

Eine erneute öffentliche Auslegung war nach § 22 Absatz 2 Satz 1 UVPG und § 73 Abs. 8 HmbVwVfG nicht erforderlich, weil durch die Änderungen keine zusätzlichen erheblichen oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind und durch die Planänderung auch keine Belange Dritter erstmals oder in stärkerem Maße berührt werden. Die Änderungen in den entwässerungstechnischen Unterlagen betreffen im Wesentlichen Detailänderungen, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen. Dasselbe gilt für die lediglich klarstellenden Änderungen im Schalltechnischen Gutachten. Die Modifizierungen im LBP schließlich haben eine naturschutzfachliche Verbesserung der Vorhabenauswirkungen zur Folge, da Teile des Kompensationsbedarfs nicht mehr durch eine Ersatzgeldzahlung, sondern durch die Realkompensationsmaßnahme Ökokonto-Maßnahme „Wald beim Wedel (Egenbüttelweg)“ umgesetzt werden.

2.2.5 Erörterungstermin

Von der Durchführung eines Erörterungstermins wurde gemäß § 29a Abs. 2 PBefG abgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kam nach Abwägung aller Aspekte des Verfahrens zu dem Schluss, dass vorliegend eine Erörterung nicht erforderlich ist, um etwaige Konflikte auszuräumen, da keine Anhaltspunkte für komplexe Konfliktlagen bestehen, über die nicht aufgrund der Aktenlage entschieden werden könnte. Die vorliegende einzige Einwendung sowie die Stellungnahmen und die dazugehörigen Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin waren eindeutig und aussagekräftig genug, sodass durch einen Erörterungstermin keine weitergehenden Erkenntnisse gewonnen werden könnten. Dem Erörterungstermin hätte auch keine befriedende Wirkung zukommen können, denn die eingegangene Einwendung enthält keine Kritik an dem Vorhaben, sondern im Wesentlichen Anregungen zur Vorhabenausgestaltung und zum Umgang mit bauzeitlichen Verkehren.

2.3 Planrechtfertigung

Der Bau eines zweiten Zugangs zur Haltestelle Habichtstraße zur verbesserten Erschließung und Anbindung des Stadtteils Barmbek Nord ist planerisch gerechtfertigt.

Unter Zugrundelegung der allgemeinen Ziele des Personenbeförderungsgesetzes und unter Berücksichtigung der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in Barmbek-Nord besteht für das Vorhaben ein Bedarf. Aufgrund des zu erwartenden Wachstums der Hamburger Bevölkerung und der ökonomischen Entwicklung besteht die Notwendigkeit zum weiteren Ausbau der Verkehrsangebote in der Stadt, um die mit der Bevölkerung und der Wirtschaft steigende Verkehrsnachfrage auch künftig angemessen befriedigen zu können.

Die Bürgerschaft hat in ihrer Drucksache vom 27.04.2022 (Drucksachen-Nr. 22/81/38) beschlossen, die Wege zu den Schnellbahnstationen zu verkürzen und somit die Einzugsbereiche zu vergrößern. Im Einklang mit diesem Beschluss wurden für den zweiten Zugang der Haltestelle Habichtstraße eine Potenzialanalyse und eine Machbarkeitsstudie erstellt. Dabei wurde festgestellt, dass wegen der ohnehin geplanten Streckensperrung für den Bau der neuen Haltestelle Fuhlsbüttler Straße Synergieeffekte genutzt werden können und das Vorhaben insgesamt ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von ca. 1,3-1,4 aufweist.

Das Vorhaben ist vernünftigerweise geboten, da es die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs verbessert und eine sinnvolle Ergänzung des bestehenden U-Bahnnetzes darstellt. Die Vorhabenträgerin hat mit E-Mail vom

27.03.2026 ergänzend vorgetragen, dass durch den zweiten Zugang am östlichen Bahnsteigende ca. 3.100 Einwohnende besser erschlossen und ca. 1.600 Einwohnende neu erschlossen werden, was insgesamt etwa 40 % der Einwohnenden im Einzugsbereich der U-Bahnhaltestelle entspricht.

Das dem Vorhaben zugrunde liegende Planungsziel ist auch erreichbar, da die Realisierungsfähigkeit im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht auszuschließen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 24. November 1989 – 4 C 41/88 –, BVerwGE 84, 123-134, juris Rn. 42). Dies ergibt sich aus den vorgelegten Planungsunterlagen sowie dem Willen der Bürgerschaft und des Senats.

Damit ist das gegenständliche Vorhaben im fachplanungsrechtlichen Sinne erforderlich und vernünftigerweise geboten. Die Planrechtfertigung ist gegeben.

2.4 Variantenprüfung

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob sich für die von der Vorhabenträgerin zu bewältigende Aufgabe eine bessere Möglichkeit bietet oder eine zumindest genauso gut geeignete Variante erkennbar ist, die sich dadurch auszeichnet, dass sie die dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange in geringerem Maße beeinträchtigen würde.

Eine Variantenuntersuchung der Lage des Zugangsbauwerks entlang der Haltestelle ist in den Unterlagen nicht enthalten. Diese ist aber auch nicht erforderlich, weil offenkundig ist, dass sich keine andere Lage des zweiten Zugangsbauwerks als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde. Die Maßnahme wird in einem dicht besiedelten und eng bebauten Gebiet durchgeführt, sodass kein Raum für abweichende Gestaltung und Umsetzung besteht. Da das bereits vorhandene Zugangsbauwerk am westlichen Bahnsteigende liegt, das östliche Ende unmittelbar an der Dieselstraße gelegen und dazwischen eine Grünanlage mit schützenswertem Baumbestand ist, drängte es sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auf, das zweite Zugangsbauwerk am östlichen Ende des Bahnsteigs zu errichten. Dort existiert bereits eine Erschließung über Straße und Gehweg, und der Eingriff in die Grünanlage sowie die Bäume ist am geringsten.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Verschiebung der nördlichen Gleistrasse nicht weiterverfolgt wurde, da dies aufgrund des vorhandenen Außenbogens einen größeren Aufwand im Gleis- und Bahnsteigbau bedeutet hätte. Die Wahl der Verschiebung der südlichen Gleistrasse ist somit nachvollziehbar und plausibel.

Die Auswahl zwischen den möglichen Zugängen zum Bauwerk basiert auf plausiblen Erwägungen, die sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht. Die Vorhabenträgerin hat drei Varianten geprüft: Die Variante V.1 sieht ein Zugangsbauwerk mit einem großzügigen Fußgängertunnel und Ausgängen an beiden Enden (Nord- und Südzugang) vor; die Variante V.2 sieht lediglich einen Südzugang vor. Die Variante V.3 verzichtet auf seitliche Zuwegung und positioniert das Zugangsbauwerk zwischen den Brückenwiderlagern. Die Variante mit nur einem Zugang nach Norden wurde aus den im Erläuterungsbericht genannten (S. 9 der Unterlage 01.01) und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit plausiblen Gründen nicht weiterverfolgt.

Zwar führt die V.2 zu geringeren Beeinträchtigungen der vorhandenen Bäume, doch für die Erschließung der bereits im Bau befindlichen neuen Wohnquartiere im nördlichen Bereich der Dieselstraße muss bei der Variante V.2 ein Umweg über den Straßenraum genommen werden. Bei der Variante V.3 fällt dieser Umweg weg, allerdings hat diese Variante einen massiven Eingriff in das Widerlager zur Folge, was sowohl vom Denkmalschutzamt als auch aus konstruktiven Erwägungen auf Seiten der Vorhabenträgerin abgelehnt wird. Demgegenüber erfüllt die Variante V.1 die Anforderungen für die bestmögliche Erschließung der umliegenden Gebiete. Der Fußgängertunnel ist offen und großzügig geplant, sodass das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht eingeschränkt wird und der Eingriff in die denkmalgeschützte Unterführung Dieselstraße mit beiden Widerlagern sehr gering ist.

Die Wahl der Vorzugsvariante in der beantragten Form erweist sich daher insgesamt aus den vorstehenden Gründen als gut nachvollziehbar und wird durch die Planfeststellungsbehörde bestätigt. Sie stellt eine effektive und zugleich schonende Realisierungsvariante dar. Eine nähere Untersuchung und abwägende Darlegung anderer Alternativen waren nicht geboten.

Bei der Variantenprüfung ist auch das sektorübergreifende Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 Klimaschutzgesetz (KSG) zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 08.10.2025, 9 A 2/24, Rn. 134). Es ist zumindest im Wege der Grobanalyse einzuschätzen, welche Auswirkungen die Varianten in Bezug auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten Klimaschutzziele haben. Auch unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 13 KSG erweist sich die Vorzugsentscheidung der Vorhabensträgerin als nachvollziehbar und wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet. Denn die betrachteten Varianten haben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sehr vergleichbare klimarelevante Auswirkungen. Es müssen stets Gehölze gerodet und neue Flächenversiegelungen vorgenommen

werden. Auch ist nicht erkennbar, dass eine Variante mehr oder weniger Auswirkungen auf klimasensitive Böden haben kann. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die Argumente, die für die hier gegenständliche Variante sprechen, somit weiterhin tragfähig und ausschlaggebend. Andere sich aufdrängende oder eindeutig vorzugswürdige Varianten sind nicht ersichtlich.

2.5 Natur- und Umweltschutz

2.5.1 Umweltverträglichkeit

2.5.1.1 Allgemeines

Die Vorhabenträgerin hat die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß §§ 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1, 7 Abs. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beantragt. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde erachtet das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig, da das Vorhaben auch nach ihrer Einschätzung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Gemäß § 7 Abs. 3 S. 2 UVPG besteht unter diesen Voraussetzungen die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne vorherige Durchführung einer Vorprüfung. Die UVP besteht aus einer zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 24 UVPG sowie aus der darauf beruhenden begründeten Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG.

Die nachfolgenden Angaben über die Umweltauswirkungen des beantragten Vorhabens stammen im Wesentlichen aus dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten UVP-Bericht, der immissionsschutzrechtlichen Begutachtung, den behördlichen Stellungnahmen sowie den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Ergebnissen eigener Ermittlungen. Berücksichtigt sind dabei ebenfalls diejenigen Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft. Sodann erfolgt die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, die bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze zu berücksichtigen war.

2.5.1.2 Lage und landschaftliche Gliederung

Die vorliegende Planung umfasst den Bau eines zweiten Zugangs für die U-Bahn Haltestelle Habichtstraße. Geplant ist eine Schalterhalle mit zwei Zugängen, die über eine Treppenanlage an dem östlichen Bahnsteigende angebunden wird.

Das Plangebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, im Stadtteil Barmbek-Nord. Das Vorhabengebiet liegt östlich der Habichtstraße und umfasst Teile des Bahndamms beidseitig der Dieselstraße mit der U-Bahn Haltestelle Habichtstraße und der Bahnbrücke über die Dieselstraße, Teile der nördlich angrenzenden Grünverbindung (Parkanlage) und des Weges südlich der Haltestelle.

Angrenzend befinden sich ein Spielplatz, eine Sportanlage, weitere Wohnnutzungen, zum Teil gewerbliche Nutzungen und eine Kindertagesstätte. Das Umfeld ist bestimmt durch Wohn- und Kerngebietsnutzungen, eine weitere Kindertagesstätte sowie Schulnutzungen.

Die Bahnbrücke über die Dieselstraße steht inklusive der Widerlager und der Flügelwände unter Denkmalschutz. Die Bahnböschungsgehölze mit Großbäumen und der weitere Gehölzbestand sind landschaftsbildprägend und artenschutzrechtlich relevant für Vögel und Fledermäuse.

Eine Vorbelastung besteht durch den motorisierten Verkehr auf den in der Nähe befindlichen Hauptverkehrsstraßen, den schon jetzt regelmäßig stattfindenden U-Bahn-Verkehr und Haltestellenbetrieb sowie die intensive Nutzung der vorhandenen Wegebezüge parallel zum Bahndamm.

2.5.1.3 Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

Die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des hier planfestgestellten Vorhabens stellen sich zusammenfassend wie folgt dar.

2.5.1.3.1 Allgemeine Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen

Auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend genannte Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

Baubedingte Auswirkungen sind insbesondere Beeinträchtigungen, die sich im unmittelbaren und näheren Baustellenbereich durch Flächeninanspruchnahmen und durch mittelbare Auswirkungen ergeben. Zu nennen sind hier die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme für die Herstellung der Bauwerke, die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen, der Baustellenbetrieb, der Bauverkehr und die sich hieraus ergebenden Schadstoff- und Lärmemissionen und Erschütterungen. Diese sind jedoch zeitlich durch den Abschluss der Bauphase begrenzt.

Als anlagebedingte Auswirkungen sind insbesondere die dauerhafte Flächeninanspruchnahme sowie visuelle Veränderungen von Bedeutung.

Die betriebsbedingten Auswirkungen beziehen sich insbesondere auf Lärm- und Lichtimmissionen sowie Erschütterungen.

Nachfolgend werden die erheblichen Wirkungen auf die Umwelt, gegliedert in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen, zusammengefasst. Dargestellt werden dabei auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden. Ausführlich können die Wirkungen auf die Umwelt im Erläuterungsbericht (Unterlage 01.01), im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 04.04.00), der Baulärmprognose (Unterlage 04.08.02.00), dem Schallschutzgutachten Verkehrslärm (Unterlage 04.08.01.00) und der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 04.03.00) entnommen werden.

2.5.1.3.2 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch beinhaltet die Aspekte Leben, Gesundheit und Wohlbefinden und lässt sich in die Teilfunktionen „Wohnen und Arbeiten“ und „Freizeit und Erholung“ differenzieren.

Der Untersuchungsraum liegt im Hamburger Stadtteil Barmbek-Nord, der mit 43.747 Einwohnenden eine sehr hohe Bevölkerungsdichte aufweist. Sowohl nördlich als auch südlich angrenzend befinden sich mehrere Mehrfamilienhäuser mit 3- bzw. 4-stöckiger Wohnnutzung. Die nächste Bebauung sind die Häuser Dieselstraße Nr. 9, 8, 14, 11 und 26 sowie Habichtstraße Nr. 90c, die circa 20 Meter Abstand zum Bahndamm bzw. zum neuen Zugangsgebäude haben.

Bei dem Haus Dieselstraße 11 sind sowohl der Hauseingang als auch eine Vielzahl von Fenstern in Richtung des Bahnsteiges und des neuen Zugangs ausgerichtet. Die Häuser Habichtstraße 90c, Dieselstraße 9 und 14 sind so ausgerichtet, dass deren Längsseiten in Richtung der zukünftigen Baustelle und des zukünftigen Zugangsgebäudes ausgerichtet sind. An diesen Längsseiten gibt es mit Ausnahme von zwei Fenstern im obersten Stockwerk des Hauses Nr. 9 und des Hauses Nr. 90c keine Fensteröffnungen.

Die Wohnfunktion des Untersuchungsgebiets profitiert von dem nahegelegenen großzügig und altersübergreifend gestalteten Spielplatz mit „Bolzplatz“, Spielwiese und Kleinkindspielgeräten östlich der Dieselstraße, Ecke Schlicksweg. Hinzu kommen kurze Wege zu Lebensmittelgeschäften, Gaststätten, Sportstätten, Schulen und dem ÖPNV.

Die Teilfunktion „Erholung“ im Untersuchungsraum begrenzt sich auf einen geringen Flächenanteil. Die Parkanlage wird zum Sitzen auf den Bänken und zur Be-

wegung von Menschen genutzt. Trotz ihrer gesamtstädtischen Funktion als Grünverbindung ist die Parkanlage eher als ein Transitraum einzuordnen. Dennoch kommt ihr ein relevanter funktionaler Wert zu, denn das Landschaftsprogramm kennzeichnet hierzu ein großflächiges Gebiet mit der Milieuübergreifenden Funktion des Freiraumverbundes „Verbessern der Freiraumversorgung vordringlich“.

Das Schutzgut Mensch ist bereits jetzt einer Vorbelastung durch Lärm- und Lichtimmissionen des Haltestellenbetriebs, die Transitwege durch die Parkanlage und den südlich des Bahndamms gelegenen Weg sowie den Straßenlärm der umliegenden teilweise auch großen Straßen ausgesetzt. Außerdem wird im Norden des Untersuchungsgebiets, westlich der Dieselstraße, Ecke Schlicksweg, seit mehreren Jahren ein großes Wohnbauvorhaben umgesetzt, sodass der Untersuchungsraum bereits eine gewisse Toleranz hinsichtlich Baulärms entwickeln konnte.

In der Bauphase kommt es vor allem zu temporären Belastungen durch Baulärm, Erschütterungen, Staub sowie Einschränkungen in der Erreichbarkeit, etwa durch die Sperrung der Dieselstraße. Diese können die Wohn- und Aufenthaltsqualität zeitweise beeinträchtigen, werden jedoch durch geeignete Maßnahmen, wie Umleitungen oder die Errichtung eingehauster Wegeverbindungen durch die Baustelle reduziert und sind auf die Bauzeit begrenzt.

Anlagebedingt ergeben sich dauerhafte visuelle Veränderungen durch das neue Zugangsgebäude und zusätzliche Licht- und Lärmimmissionen sowie Transitverkehre an den Zugängen. Gleichzeitig entstehen auch Verbesserungen, insbesondere bei der Erschließung und Nutzbarkeit der Haltestelle.

Betriebsbedingt führt die Neugestaltung des Bahndamms gegenüber dem Haus Dieselstraße Nr. 9 zu einer Überschreitung der Grenzwerte nach der 16. BImSchV.

<u>Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen</u>

Baubedingte Maßnahmen:

- Beachtung AVV Baulärm mit Eigenüberwachung, Umweltbaubegleitung.
- Bauzeitenregelung: Tagesbaustelle, beschränkt auf den werktäglichen Zeitraum zwischen 7:00 und 20:00 Uhr; besonders für lärm- und erschütterungsintensive Abrissarbeiten und den Trägereinbau der Baugrubensicherung.
- Einsatz von geräuscharmen zertifizierten Maschinen, Geräten, Fahrzeugen und Bauverfahren.

- Bauzeitlicher Verlust von Freizeit- und Erholungsfläche im Nahbereich von Wohnnutzung unvermeidbar, aber Minderung durch blickdichte Baustellenabsperrung sowie in Teilen Einhausung des Parkwegs im Nahbereich der Schalterhallen-Baustelle, außerdem verkehrstechnisches Konzept, um Wegebezüge aufrechtzuerhalten.
- Einhausung des Parkweges in schallundurchlässiger Ausführung, um die Geräuschimmissionen in den Erdgeschossen zu reduzieren. Prüfung, ob die abschirmende Wirkung dieser Wände, sofern logistisch möglich, z. B. auch bei Sägearbeiten für die Verschalung sowie bei der Anordnung von Betonpumpen und Transportbetonmischern genutzt werden kann.
- Anwohnerinformation über das Baugeschehen und Einrichtung einer Beschwerdestelle für Fragen und baubedingte Belästigungen.

Anlagebedingte Maßnahmen:

- Freianlagenplan für Wiederherstellung bzw. Neugestaltung der beanspruchten Park- und Wegeflächen.

Betriebsbedingte Maßnahmen:

- Aktive Lärmschutzmaßnahme wegen des betriebsbedingten Schienenlärms für das 4. Obergeschoss des Gebäudes Dieselstraße 9 über dem südlichen Eingang des neuen Zugangsbauwerks.

2.5.1.3.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Untersuchungsraum weist mit den Bahndammböschungen, den angrenzenden Grünflächen, dem Spielplatz und dem umfangreichen Altbaumbestand wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen auf. Besonders hervorzuheben sind die Bahnböschungsgehölze, die als „noch wertvoll“ eingestuft werden und durch zahlreiche ältere und alte Bäume geprägt sind. Die biologische Vielfalt wird insgesamt als mittel bewertet, da sie einerseits durch die vorhandenen Gehölzbestände und Habitatstrukturen gefördert wird, andererseits jedoch bereits durch Nutzung, Pflege und Verkehrseinflüsse eingeschränkt ist.

Die faunistischen Untersuchungen zeigen, dass das Gebiet insbesondere für Vögel und Fledermäuse von Bedeutung ist. Im Plangebiet wurden 15 Brutvogelarten nachgewiesen, darunter Amsel, Buchfink, Buntspecht, Rotkehlchen, Zaunkönig und Zilpzalp. Alle festgestellten Brutvogelarten gelten als ungefährdet. Besondere Bedeutung besitzt ein Horst des streng geschützten Mäusebussards, der sich innerhalb des Vorhabengebiets befindet. Fledermäuse nutzen das Gebiet vor allem zur Nahrungssuche und als Überflugraum. Nachgewiesen wurden insbesondere

Zwergfledermaus, Mückenfledermaus und Breitflügelfledermaus. Quartiere, Wochenstuben oder wichtige Flugstraßen wurden dagegen nicht festgestellt. Darüber hinaus wurden weitere geschützte Tierarten wie Eichhörnchen nachgewiesen; deren Lebensstätten werden jedoch nicht direkt beeinträchtigt.

Der Pflanzenbestand wird vor allem durch die Gehölzstrukturen der Bahndammböschungen, die Parkanlage und zahlreiche Großbäume bestimmt. Besonders prägend sind alte Stiel-Eichen, Ahornbestände, Linden, Kastanien sowie weitere Laubbaumarten. Gefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten wurden nicht festgestellt. Die Gehölzstrukturen übernehmen zudem eine wichtige Funktion im lokalen Biotopverbund und verbinden verschiedene Lebensräume innerhalb des Stadtgebiets.

Naturschutzrechtliche Schutzgebiete oder gesetzlich geschützte Biotope sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Auch FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete liegen in größerer Entfernung und werden durch das Vorhaben nicht berührt.

Es gibt eine starke Vorbelastung durch Verkehr, Unterhaltungspflege, Grünflächennutzung, Straßen- und Gehwegnutzung sowie die vorhandene Bebauung.

Die stärksten Auswirkungen auf das Schutzgut entstehen während der Bauphase. Für die Umsetzung des Vorhabens müssen umfangreiche Gehölzflächen gerodet und Bäume gefällt werden. Insgesamt können bis zu 75 Gehölze (74 Bäume und ein Großstrauch) betroffen sein. Darüber hinaus werden etwa 740 m² Bahndammgehölze sowie rund 670 m² weitere Vegetations- und Gehölzflächen für die Durchführung der Baumaßnahmen entfernt. Für 36 Bäume sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die jedoch durch Baumschutzmaßnahmen minimiert werden sollen. Auf circa 200 m^2 Fläche müssen Bäume und Sträucher zurückgeschnitten werden. Zusätzlich führen Baustellenbetrieb, Lärm, Licht, Erschütterungen sowie die zeitweise Flächenbeanspruchung zu Störungen von Tierlebensräumen. Besonders relevant ist die Rodung des Baumes, in dem ein Mäusebussard seinen Horst gebaut hat, sowie die Beeinträchtigung von Brut- und Nahrungshabitaten der Vogelwelt.

Anlagebedingt kommt es zu dauerhaften Veränderungen. Durch neue Bauwerke, die Verbreiterung des Bahndamms, die Gleisverschiebung, die verlängerte Bahnsteigüberdachung und zusätzliche Versiegelungen gehen Lebensräume und Vegetationsflächen dauerhaft verloren. Insgesamt werden etwa 420 m² Vegetationsflächen dauerhaft überbaut oder versiegelt, darunter auch rund 260 m² Gehölzbestand mit höherem ökologischem Wert.

Als betriebsbedingte Auswirkungen kommen ein möglicherweise erhöhtes Kollisionsrisiko oder Störungen durch Elektromagnetismus, Lärm- und Lichtimmissionen in Betracht.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

Baubedingte Maßnahmen:

- Im Rahmen der Ausführungsplanung baumgutachterliche Überprüfung der Erhaltungsfähigkeit verschiedener Großbäume durch Wurzelsuchgrabung, Festlegung spezieller Baumschutzmaßnahmen.
- Umsetzung der CEF-Maßnahme für Mäusebussard (Nistkörbe) und freiwillige Artenhilfsmaßnahmen für Höhlenbrüter (Nistkästen) und Kleinfledermäuse (Fledermauskästen) vor Baubeginn an Bäumen im Plangebiet oder im direkten Umfeld.
- Bauzeitenregelung für Baufeldräumung: Beachtung des § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG gemäß Empfehlung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Unterlage 04.05.00) zur Rücksicht auf das besonders geschützte Eichhörnchen – Rodung im Oktober oder vorher Kontrolle auf besetzte Kobel.
- Weitestmögliche Nutzung von versiegelten oder befestigten Flächen für das Baufeld, die Baustelleneinrichtung und die Lagerung.
- Begrenzung der Baum- und Gehölzrodungen auf das unbedingt erforderliche Maß.
- Festlegung und Vorhaltung von Schutzbereichen bzw. Schutzzäunen sowie Einzelbaumschutz zur Vermeidung baubedingter Schäden an den in und an der Baustelle befindlichen Bäumen.
- Festlegung und Vorhaltung von baumschonenden Baustraßen und -flächen im Nahbereich der zu erhaltenden Bäume.
- Beachtung der Richtlinien und Empfehlungen zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen (DIN 18920, R SBB sowie RAS-LP 2, EL), eine sorgfältige und vorsichtige Bauausführung und ein entsprechender Abschluss des Bauvorhabens sowie frühzeitige Absprachen.
- Falls erforderlich, gezielte insektenschonende Beleuchtung.
- Die Umweltbaubegleitung überwacht die Einhaltung und Umsetzung der Maßnahmen speziell für den Baum- und Artenschutz.

Anlagebedingte Maßnahmen:

- Begrünung der bewehrten Erde mit bodendeckender Gehölzstruktur, Begrünung Südfassade der Technikräume und Flügelwände an der Schalterhalle mit Kletterpflanzen an Rankhilfe.
- Extensive Dachbegrünung auf dem neuen Bahnsteigdach zur Erhöhung des Angebots an Lebensraumstrukturen.
- Wiederbegrünung der Böschungen, Neuanpflanzung von Bäumen und Sträuchern. Dadurch Minderung und Teilausgleich von Baumverlusten und Wiederherstellung von Lebensräumen insbesondere für Vögel und Fledermäuse.
- Ersatzmaßnahme Ökokonto „Wald beim Wedel Egenbüttelweg“ für vor Ort nicht ausgleichbare Bilanzwerte.
- Ersatzzahlung für Ersatzbaumpflanzungen außerhalb des Plangebietes für nicht vor Ort pflanzbare Ersatzbäume, angelehnt an die Anlage der Baumschutzverordnung.

Betriebsbedingte Maßnahmen:

- Gezielte insektenschonende Beleuchtung.

2.5.1.3.4 Schutzgut Fläche

Das rund 7.800 m² große Vorhabengebiet liegt vollständig in einem bereits stark anthropogen geprägten innerstädtischen Raum und umfasst Flächen des Bahngrundstücks, öffentliche Wege, Straßenverkehrsflächen sowie Teile der Parkanlage. Da keine naturnahen oder unzerschnittenen Flächen betroffen sind, wird für den Bestand keine gesonderte Bewertung vorgenommen.

Die Vorbelastung ist wegen des relativ hohen Flächendrucks durch die vielen Transitverkehre und Freizeitaktivitäten bereits als hoch anzusehen.

In der Bauphase werden Flächen des Bahndamms, der Dieselstraße, öffentlicher Wege und der Parkanlage vorübergehend als Baufelder, Lager- und Baustelleneinrichtungsflächen genutzt.

Anlagebedingt entstehen dauerhafte Flächenverluste durch den neuen Zugang, die Schalterhalle, die Bahnsteigverbreiterung, die Gleisverschiebung sowie die Wegeanschlüsse.

Betriebsbedingt sind keine weiteren Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

Die unter 2.5.1.3.5 zum Schutzgut Boden gelisteten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind auch für das Schutzgut Fläche wirksam.

2.5.1.3.5 Schutzgut Boden

Der Untersuchungsraum ist durch den künstlich aufgeschütteten Bahndamm, Verkehrsflächen und die langjährige Nutzung stark anthropogen geprägt. Die Böden bestehen überwiegend aus Schmelzwassersanden, anteilig können Torfe, Mudden und Talsande vorkommen.

Große Teile des Gebiets sind bereits versiegelt, sodass die natürlichen Bodenfunktionen überwiegend eingeschränkt sind. Schutzwürdige Böden oder Bodendenkmale sind nicht vorhanden. Zusätzlich bestehen Vorbelastungen durch den U-Bahnbetrieb sowie lokal nachgewiesene Schadstoffbelastungen im Bahndamm. Teile des Aushubbodens im westlichen Bahndamm müssen deshalb entsorgt werden, während der Boden des östlichen Bahndamms weitgehend wiederverwendet werden kann. Außerdem besteht ein allgemeiner Kampfmittelverdacht, weshalb die Erdarbeiten entsprechend begleitet werden.

In der Bauphase kommt es durch Baugruben, Bodenabtrag und Baustelleneinrichtungsflächen zu Eingriffen in die vorhandenen Böden.

Anlagebedingt entstehen durch die Schalterhalle, die Bahnsteigverbreiterung, die Gleisverschiebung und die Wegeanschlüsse rund 420 m² zusätzliche Versiegelung. Dadurch gehen Bodenfunktionen dauerhaft verloren. Zudem wird das Relief des Bahndamms durch die Dammerweiterung verändert.

Betriebsbedingt werden keine zusätzlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden erwartet.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

Baubedingte Maßnahmen:

- Begrenzung der Inanspruchnahme von Offenbodenflächen auf das Minimum.
- Begrenzung der Schalterhallen-Baugrube durch Trägerbohlverbau.
- Begrenzung der Reliefveränderung durch Dammerweiterung ausschließlich im oberen Bahndamm.
- Weitestmögliche Wiederverwendung des Bodenaushubs.

- Einhaltung und Überwachung der einschlägigen gesetzlichen und untergesetzlichen Vorgaben und Regelwerke zum Bodenschutz und zum Umgang mit Bodenaushub einschließlich Zwischenlagerung, Wiedereinbau, Abfuhr zur Verwertung oder Beseitigung, wie BBodSchG, BBodSchV, KrWG, EBV, LAGA-TR, DepV, DIN 18915 insbesondere im Zusammenhang mit der Schadstoffbelastung im Bereich Bahndamm West.
- Einhaltung von Schutzmaßnahmen (z. B. Verwendung schadstoffarmer, wasserverträglicher Baumaterialien, Vorsichtsmaßnahmen bei den Baufahrzeugen etc.) zur Verringerung von Schadstoffeinträgen in den Boden und das Grundwasser.
- Fachgerechte Lagerung und Beseitigung von boden- oder grundwassergefährdenden Abrissmaterialien und Baustellenabfällen.
- Vermeidung von Staubentwicklungen in Trockenperioden, z. B. durch Befeuchtung von baustelleninternen Fahrstrecken und Bodenlagern oder durch geschlossene Baustellenabsperrungen.
- Vermeidung von Beeinträchtigungen von Boden und Grundwasser durch fachgerechten Umgang mit Treibstoffen, Öl- und Schmierstoffen sowie eine fachgerechte, regelmäßige Wartung von Maschinen während der Bauphase. Beachtung v. a. der einschlägigen Gesetze, Verordnungen und Regeln. Bei Erdarbeiten im Bereich von erhöhten Schadstoffbelastungen im Boden sind ebenfalls die einschlägigen Vorgaben zu beachten.

Anlagebedingte Maßnahmen:

- Extensive Dachbegrünung für neues Bahnsteigdach.
- Entwicklung und Wiederherstellung von vegetationsbestandenen Offenbodenflächen.
- Kompensationsmaßnahmen wegen erheblicher Eingriffe in die belebte Bodenschicht.

Betriebsbedingte Maßnahmen:

- Keine.

2.5.1.3.6 Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser ist differenziert nach Grundwasser und Oberflächenwasser zu betrachten. Das Gebiet liegt in einem Hauptgrundwasserleiter mit mittlerer

Empfindlichkeit. Die Böden sind grundsätzlich gut durchlässig, jedoch ist die natürliche Wasserfunktion durch Versiegelung und die Ableitung von Niederschlagswasser in das Kanalsystem bereits eingeschränkt.

Oberflächengewässer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden; die Entwässerung erfolgt über Mischwassersiele; bei Starkregen bilden sich lediglich temporäre Wasseransammlungen.

Der funktionale Wert des Grundwassers wird als eingeschränkt hoch bewertet. Der Grundwasserstand liegt unterhalb (> 1 m) der geplanten Baugrube, sodass nur gelegentlich Stauwasser auftreten kann.

In der Bauphase entstehen nur geringe Auswirkungen, da keine Grundwasserabsenkung erforderlich ist. Lediglich lokal können Wasserhaltungsmaßnahmen notwendig werden. Grundsätzlich bestehen Risiken durch Schadstoffeinträge; diese werden aber durch technische Maßnahmen vermieden. Auch für das Oberflächenwasser ergeben sich keine relevanten Beeinträchtigungen.

Anlagebedingt wirkt sich vor allem die zusätzliche Versiegelung von rund 420 m² negativ auf die Versickerung aus, bleibt jedoch insgesamt gering. Dem stehen umfangreiche Minderungsmaßnahmen gegenüber: Niederschlagswasser wird gesammelt, zurückgehalten und gedrosselt in das Mischwassersystem eingeleitet, wobei eine Einleitbegrenzung eingehalten wird. Eine extensive Dachbegrünung des Haltestellendachs fördert Rückhalt und Verdunstung.

In der Betriebsphase entstehen kaum zusätzliche Wirkungen. Es erfolgt keine Grundwasserentnahme, und das geringe anfallende Abwasser wird ordnungsgemäß in die Kanalisation abgeleitet. Insgesamt unterscheidet sich die Situation kaum vom Bestand.

<u>Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen</u>

Baubedingte Maßnahmen:

- Begrenzung der Wasserhaltung von Schichten-/Stauwasser auf das unbedingt erforderliche Maß.
- Ordnungsgemäße Entwässerung der Bau- und Lagerflächen.
- Einhaltung von Schutzmaßnahmen (z. B. Verwendung schadstoffarmer, wasserverträglicher Baumaterialien) zur Verringerung von Schadstoffeinträgen in den Boden und das Grundwasser.

- Fachgerechte Lagerung und Beseitigung von ggf. boden- oder grundwassergefährdenden Abrissmaterialien und Baustellenabfällen.
- Verhinderung einer Gefährdung des Grundwassers durch Stoffeinträge, u. a. beim Betrieb und Betanken von Baumaschinen.

Anlagebedingte Maßnahmen:

- Abgedichtete Ausführung der Bodenplatte und Technikräume zur Vermeidung einer dauerhaften Schichten-/Stauwasserabsenkung.
- Nutzung boden- und wasserneutraler, unbelasteter und nicht auswasch- oder auslaugbarer Stoffe und Baumaterialien.
- Dachbegrünung des neuen Bahnsteigdachs mit zusätzlicher Rückhaltungs- bzw. Verdunstungswirkung für anfallendes Niederschlagswasser.
- Entwässerungsplanung mit Speicherleitung und gedrosselter Einleitung in das vorhandene Mischwassersiel in der Dieselstraße.

Betriebsbedingte Maßnahmen:

- Keine.

2.5.1.3.7 Schutzgüter Luft und Klima, einschließlich Treibhausgase und Klimaanpassung

Das Vorhabengebiet liegt in einem stadtklimatisch belasteten Bereich mit ausgeprägtem Wärmeinseleffekt. Trotz der starken Prägung durch Gleis-, Straßen- und Wegeflächen verfügen die Bahnböschungsgehölze, Grünflächen sowie zahlreiche Groß- und Straßenbäume über eine wichtige klimatische Ausgleichsfunktion. Sie tragen zur Temperaturdämpfung, Luftfilterung und CO_2-Bindung bei und verbessern damit das Lokalklima. Auch angrenzende Wohn- und Kitagrundstücke leisten durch ihre Vegetationsbestände einen Beitrag zur klimatischen Entlastung.

Das nächtliche Bioklima wird im Bereich der Bahnanlage überwiegend als günstig bewertet. Die nördlich gelegene Grünverbindung und der Spielplatz besitzen eine hohe bioklimatische Bedeutung. Tagsüber zeigen sich hingegen stärkere Belastungen. Insgesamt wird den Gehölzbeständen und den Grünflächen daher ein hoher funktionaler Wert für Luft und Klima zugeschrieben.

Während der Bauphase entstehen vor allem temporäre Belastungen der Luft und des lokalen Klimas durch Staubentwicklung, Baustellenverkehr, Materialtransporte und den Einsatz von Baumaschinen. Zusätzlich führt die Rodung von Gehölzen und die Fällung von bis zu 75 Bäumen und Gehölzen zu einem vorübergehenden Verlust luftfilternder und klimawirksamer Vegetation.

Anlagebedingt ergeben sich Auswirkungen insbesondere durch die zusätzliche Flächenversiegelung. Dadurch werden lokalklimatische Funktionen reduziert und CO_2-bindende Vegetation dauerhaft entfernt.

Betriebsbedingt werden keine wesentlichen zusätzlichen Auswirkungen auf Luft und Klima erwartet. Die U-Bahn wird weiterhin elektrisch betrieben, sodass keine relevanten zusätzlichen Luftschadstoff- oder Treibhausgasemissionen entstehen. Auch die Veränderungen des Haltestellenbetriebs führen gegenüber dem heutigen Zustand zu keinen nennenswerten klimatischen oder lufthygienischen Belastungen.

THG-Emissionen

Globalklimatisch weist die THG-Bilanz in der Unterlage 04.03.02 für den erweiterten Rohbau Gesamtemissionen von rund 43.982 kg CO_2-Äquivalenten aus. Zur Ermittlung der THG-Emissionen hat die Vorhabenträgerin mit Verweis auf das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg (Urteil vom 12.03.2020, Az.: 11 A 7.18) nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend nur diejenigen Emissionen in die Betrachtung eingestellt, die während der Bauphase anfallen. Da die Herstellung von Baumaterialien für eine technische Anlage nicht zu deren Errichtung gehört und damit auch nicht dem Vorhabenbegriff des UVPG unterfällt, sind auch die diesem zuzuordnenden Umweltauswirkungen nur solche, die am Standort entstehen.

Gleiches ist hier für die Energieerzeugung für die Errichtung oder den Betrieb des Vorhabens anzunehmen. Die Erfassung weiterer Emissionen, die andernorts z. B. durch die Stromproduktion anfallen, ist an dem jeweiligen Ort zu bilanzieren und nicht Teil dieses Bilanzrahmens. Daher liegen im Mit-Fall keine U-Bahn-bedingten THG-Emissionen durch den Betrieb der Anlage vor.

Die maßgeblichen THG-Emissionen sind sektorenbezogen zu ermitteln (vgl. § 4 Klimaschutzgesetz, KSG).

Vorliegend entfallen etwa 76 % der gesamten THG-Emissionen des Vorhabens – 33.597 kg CO_2-Äquivalente – auf den Verkehrssektor. Zu diesem Ergebnis gelangt die Vorhabenträgerin, indem sie das Treibhausgaspotenzial (Global Warming Potential, GWP) eines LKWs, der 1 t Transportgut für 1 km transportiert, aus der Datengrundlage ÖKOBAUDAT des BMWSB zugrunde legt und die Menge des Transportguts mit dem GWP (0,08431 kg CO2-Äq. /t*km) und sodann mit 25 multipliziert, weil sie davon ausgeht, dass jeder LKW vorhabenbezogen 25 km innerhalb des Stadtgebiets Hamburg zurücklegen wird.

Die restlichen THG-Emissionen, etwa 10.385 kg CO_2-Äquivalente, entfallen auf den Sektor Industrie. Für deren Ermittlung hat die Vorhabenträgerin die Kraftstoffverbräuche für den Ein- und Ausbau von Böden durch treibstoffgestützte Erdbaugeräte (z. B. Bagger) und den Einbau von Beton durch eine Betonpumpe herangezogen. Weitere Einbauprozesse wurden nicht betrachtet, da diese vorwiegend elektrische Verbräuche aufweisen. Je nach Prozessschritt sieht der zugrunde gelegte Datensatz von ÖKOBAUDAT einen unterschiedlichen GWP vor. Den jeweils einschlägigen GWP hat die Vorhabenträgerin mit dem Ein- und Ausbauvolumen von Böden mittels Bagger und dem Einbauvolumen von Beton mittels Pumpen multipliziert und somit die THG-Emissionen ermittelt, die durch die jeweiligen Kraftstoffverbräuche generiert werden.

Die Betrachtung des Gebäudesektors war entbehrlich, da keine THG-relevanten Bautätigkeiten vorgenommen werden.

Der Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ wurde ebenfalls betrachtet. Im Hinblick auf das globale Klima sind sowohl die langfristig gebundenen Kohlenstoffvorräte in organischen Böden (Moore und Anmoore) als auch die in der lebenden Biomasse der Biotope (ober- und unterirdisch) gebundenen Kohlenstoffvorräte zu berücksichtigen. In ihrer THG-Unterlage hat die Vorhabenträgerin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend in erster Linie auf die klimatischen Auswirkungen durch den Verlust der 75 Bäume und Gehölze abgestellt. Ebenfalls mit einzubeziehen war die sich unterhalb des Bahndamms befindliche Torfschicht, die bei der Fundamentgründung berührt werden kann (vgl. Unterlage 04.09.01) und die dauerhafte Flächenversiegelung, die jedoch nur ein Ausmaß von 420 m^2 hat.

Diese Berechnungen der THG-Emissionen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und plausibel, sodass sie der weiteren Bewertung und Abwägung zugrunde gelegt werden können. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sollte die Planfeststellungsbehörde nicht ohne Grund geringere Anforderungen an die Prüfung der Klimaverträglichkeit eines Vorhabens stellen, als dies Leitfäden und Handreichungen vorgeben (BVerwG, Urteil vom 08.10.2025, Az.: 9 A 2.24, beck-online Rn. 33). Für den hier einschlägigen Bereich des Baus von Straßenbahnanlagen gibt es im Zeitpunkt der Planfeststellung keine einschlägigen Arbeitspapiere oder Leitfäden. Die Vorhabenträgerin hat ihre THG-Berechnungen deshalb an den DIN-Normen für die Nachhaltigkeitsbewertung von Bauwerken angelehnt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dagegen nichts einzuwenden. Die Methodik ist ähnlich differenziert wie diejenige in dem Ad-hoc-Arbeitspapier „Klimaschutz Straße“ vom Dezember 2023 oder dem Allgemeinen

Rundschreiben Straßenbau aus März 2023, indem zwischen den einzelnen Sektoren unterschieden wird und spezifische CO_2-Äquivalente ermittelt werden. Die Datengrundlage basiert auf der aus Sicht der Planfeststellungsbehörde validen Datengrundlage von ÖKOBAUDAT.

Klimaanpassung

Das Gebiet liegt außerhalb von Überschwemmungs- und Hochwasserrisikogebieten. Für Starkregenereignisse werden zwar lokal Wasserstände von 10 bis 50 cm prognostiziert, jedoch sind keine gefährdenden Durchflüsse durch die neue Schalterhalle zu erwarten. Das Entwässerungskonzept berücksichtigt aktuelle Anforderungen der Regenwasserbewirtschaftung, eine Einleitbegrenzung von 14 l/s sowie Notentwässerungen für Extremregenereignisse.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen

Baubedingte Maßnahmen:

- Begrenzung der Inanspruchnahme von Offenboden-/Vegetationsflächen und der Baum- und Gehölzrodungen auf das unbedingt erforderliche Maß.
- Beachtung der Schutzmaßnahmen zugunsten der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, um den verbleibenden Gehölzbestand mit luftfilterndem und kleinklimatisch wirksamem Grünvolumen baubedingt nicht zu schädigen.
- Minderung einer Staubentwicklung z. B. durch Berieselung bei Abbruch- und Erdarbeiten, Befeuchtung von baustelleninternen Fahrstrecken und Bodenlagern.
- Prüfung der THG-Reduktionspotenziale bei der weiteren Planung, Ausschreibung und Bauausführung sowie der Auswahl von Baumaschinen, Geräten und Fahrzeugen.

Anlagebedingte Maßnahmen:

- Schnellstmögliche Wiederbegrünung verbleibender bauzeitlich beanspruchter Vegetationsflächen, um ihre kleinklimatische und luftfilternde Funktion und CO2-Bindefähigkeit wiederherzustellen.
- Extensive Dachbegrünung des neuen Bahnsteigdachs, Begrünung der südlichen Außenfassade der Technikräume und Flügelwände an der Schalterhalle, Begrünung der bewehrten Erde an der angepassten Bahndammböschung mit jeweils temperaturdämpfender Wirkung.

- Zusätzliche Baum- und Gehölzpflanzungen mit CO_2-Bindefähigkeit außerhalb des Plangebietes im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen.

Betriebsbedingte Maßnahmen:

• Keine.

2.5.1.3.8 Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum ist vor allem die denkmalgeschützte Bahnbrücke über die Dieselstraße von zentraler Bedeutung. Insgesamt ist das Schutzgut eng mit dem Stadtbild und der Nutzungsgeschichte des Raumes verknüpft und steht zugleich in Wechselwirkung mit anderen Schutzgütern wie Landschaft oder Nutzung.

In der Bauphase werden Beeinträchtigungen beim Versetzen der denkmalgeschützten Bahnbrücke auftreten. Zusätzlich besteht ein geringes Risiko für bislang unbekannte archäologische Funde bei Eingriffen in den Boden. Sämtliche Auswirkungen können jedoch durch geeignete Schutzmaßnahmen und eine sorgfältige Bauausführung weitgehend beherrscht werden.

Die anlagebedingten Wirkungen stellen den zentralen Eingriff dar, da es im Zuge des Vorhabens zu baulichen Anpassungen an der denkmalgeschützten Bahnbrücke kommt. Außerdem werden die Flügelwände freigelegt. Zukünftig werden sie die neuen Eingänge flankieren und zum Schutz vor Graffiti mit Kletter- und Schlingpflanzen berankt werden. Diese Veränderungen greifen dauerhaft in die historische Substanz ein, wurden jedoch unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Anforderungen geplant und minimiert.

In der Betriebsphase entstehen hingegen kaum zusätzliche Auswirkungen, da die Nutzung als Verkehrsanlage im Wesentlichen unverändert bleibt. Spezifische betriebsbedingte Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.

<u>Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von erheblichen Umweltauswirkungen</u>

Baubedingte Maßnahmen:

- Erschütterungsarme Bauweise.
- Gemäß Gründungsbeurteilung (Unterlage 04.09.01.00) sind bei Bedarf Sicherungsmaßnahmen, z. B. Unterfangungen im Düsenstahlverfahren durchzuführen.
- Begrenzung der Abrissmaßnahmen im Bereich der denkmalgeschützten Bahnbrücke auf ein Minimum.

- Vorsehen von Schutzvorkehrungen bei der Versetzung der Brücke.
- Bodenfunde werden gemäß Denkmalschutzgesetz bei der zuständigen Stelle gemeldet.

Anlagebedingte Maßnahmen:

- Verzicht auf einen Durchbruch der Brückenwiderlagerwand in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde.
- Begrenzung der Anpassungsmaßnahmen im Bereich der denkmalgeschützten Bahnbrücke in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde auf ein Minimum.
- Fassadenbegrünung der freigestellten, rückseitigen Flügelwände ohne Selbstklimmer mit Haftwurzeln oder Haftscheiben, daher Anbringen von Rankhilfen an der ergänzten und verputzten Wand zur Minderung von Graffiti.

Betriebsbedingte Maßnahmen:

- Keine.

2.5.1.3.9 Wechselwirkungen

Es bestehen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen. Der Boden bildet die Lebensgrundlage für die vorhandenen Gehölz- und Vegetationsbestände. Wird Boden durch Versiegelung, Bodenabtrag oder Dammerweiterungen verändert, gehen gleichzeitig Lebensräume für Tiere und Pflanzen verloren. Umgekehrt beeinflussen Vegetationsbestände die Bodenfunktionen durch Durchwurzelung, Humusbildung und Erosionsschutz. Zudem wirkt der Boden als Speicher- und Filtermedium für Niederschlagswasser, sodass Eingriffe in den Boden auch Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben können.

Weitere Wechselwirkungen bestehen zwischen Tieren, Pflanzen, biologischer Vielfalt sowie Luft und Klima. Die Bahnböschungsgehölze und der Großbaumbestand dienen nicht nur als Lebensraum für Vögel und Fledermäuse, sondern übernehmen gleichzeitig wichtige klimatische Funktionen. Sie filtern Schadstoffe aus der Luft, spenden Schatten, fördern die Verdunstung und binden Kohlendioxid. Der Verlust von Bäumen wirkt sich daher sowohl auf die biologische Vielfalt als auch auf die Luftqualität, das Lokalklima und die CO_2-Bindung aus. Umgekehrt profitieren Tiere und Pflanzen von einem günstigen Kleinklima, das durch die Vegetation selbst geschaffen wird.

Auch zwischen dem Landschaftsbild, dem Klima sowie Tiere und Pflanzen bestehen enge Zusammenhänge. Die markanten Altbäume und Bahndammgehölze

prägen nicht nur das Stadtbild, sondern erfüllen gleichzeitig ökologische und klimatische Funktionen. Der Verlust von Gehölzen führt daher sowohl zu einer Veränderung des Landschaftsbildes als auch zu Auswirkungen auf Lebensräume und das Lokalklima.

Darüber hinaus werden Wechselwirkungen zwischen Mensch, Klima, Luft sowie Erholungsfunktionen beschrieben. Grünflächen und Baumbestände verbessern die Aufenthaltsqualität, wirken temperaturausgleichend und tragen zur Luftreinhaltung bei. Veränderungen dieser Strukturen können sich somit gleichzeitig auf die menschliche Gesundheit, das Wohlbefinden sowie die Erholungsnutzung auswirken.

2.5.1.4 Bewertung der Umweltauswirkungen, § 25 UVPG

2.5.1.4.1 Schutzgut Mensch

Von den baubedingt zu erwartenden Umweltauswirkungen wirkt der Baulärm am stärksten beeinträchtigend. Die Vorhabenträgerin hat auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm (AVV Baulärm) mögliche schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräuschimmissionen aus Baulärm untersucht und in einer Baulärmprognose (siehe Unterlage 04.08.02.00) zusammengefasst. Die Prognosen zeigen, dass in einzelnen Bauphasen und an bestimmten Immissionsorten, insbesondere an den angrenzenden Gebäuden, die Richtwerte rechnerisch überschritten werden (siehe unter 2.5.5.1).

Die Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm ist grundsätzlich kritisch zu bewerten. Mit erhöhten Lärmimmissionen gehen spürbare Beeinträchtigungen für die umliegende Wohnbebauung einher. Dies betrifft sowohl die Wohnnutzung als auch die Erholungsnutzung, da Ruhezeiten gestört werden und die allgemeine Aufenthaltsqualität im Umfeld sinkt. Gerade in dicht besiedelten Quartieren können solche Belastungen von den Anwohnenden als besonders einschneidend wahrgenommen werden.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass Baustellen im eng bebauten urbanen Raum typischerweise mit unvermeidbaren Lärmemissionen verbunden sind. Die notwendigen Bauarbeiten lassen sich nicht vollständig geräuschlos durchführen, insbesondere wenn maschinelle Tätigkeiten, Transportvorgänge oder Abbrucharbeiten erforderlich sind. Wirksame zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, die über das übliche Maß hinausgehen, würden häufig in erheblichem Maße in den Bauablauf eingreifen. Dies hätte zur Folge, dass sich die Bauzeit verlängert und sich damit auch andere baubedingte Belastungen – wie Verkehrsbeeinträchtigungen,

Staubentwicklung oder Einschränkungen im öffentlichen Raum – über einen längeren Zeitraum erstrecken würden.

Zudem ist zu würdigen, dass seitens der Vorhabenträgerin bereits eine Reihe von Maßnahmen zur Lärmminimierung vorgesehen ist. Hierzu zählen unter anderem Bauzeitenregelungen, die besonders störintensive Arbeiten zeitlich eingrenzen, sowie der Einsatz möglichst geräuscharmer Baumaschinen. Damit wird dem Grundsatz Rechnung getragen, vermeidbare Lärmemissionen soweit wie möglich zu reduzieren.

Darüber hinaus sind weitere konkrete Schutzmaßnahmen geplant, wie die Einhausung des Weges in der nördlichen Parkanlage mit schallabsorbierendem Material. Diese Maßnahme dient gezielt dazu, die Lärmausbreitung zu reduzieren, sodass insbesondere die dahinterliegende Wohnnutzung im Erdgeschoss der Dieselstraße 11 von einer spürbaren Entlastung profitieren kann.

Insgesamt sind die Lärmüberschreitungen zwar nachteilig für die Anwohnenden, jedoch werden sie unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen, der begrenzten Vermeidbarkeit sowie der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen als hinnehmbar eingeschätzt. Dabei ist insbesondere ausschlaggebend, dass die Vorhabenträgerin erkennbar bestrebt ist, die Lärmbelastung auf das notwendige Minimum zu reduzieren.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch sind somit nicht zu erwarten oder können jedenfalls durch die festgesetzten Nebenbestimmungen (vgl. Ziff. 1.3.3.2) und seitens der Vorhabenträgerin vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß reduziert werden.

Die weiteren baubedingten Auswirkungen, wie Erschütterungen oder Staubentwicklungen, halten sich im für Baustellen typischen Rahmen und werden daher als unerhebliche Umweltauswirkungen angesehen.

Anlage- und betriebsbedingt wird das Schutzgut Mensch am stärksten durch den Betriebslärm beeinträchtigt. Die Vorhabenträgerin hat ein Betriebslärmgutachten übermittelt, wonach ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach für das 4. OG des Gebäudes Dieselstraße Nr. 9 besteht, sofern nicht eine aktive Schallschutzmaßnahme in Form von einer Abschirmung von mindestens 17,70 m ü. NN ergriffen wird. Dies hat die Vorhabenträgerin bereits in ihrer Planung berücksichtigt und eine ca. 17,88 m ü. NN hohe Attika über dem südlichen Zugangsgebäude vorgesehen (vgl. Unterlage 02.03.09). Im Übrigen wurde die bauliche Maßnahme mit der Anordnung in Ziff. 1.3.3.3 festgesetzt.

Durch den neuen Haltestellenzugang entstehen zusätzliche Lichtimmissionen, da insbesondere der Eingangsbereich des Zugangsgebäudes sowie das Haltestellenschild beleuchtet werden. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben in einem urbanen Raum liegt, der bereits durch nächtliche Beleuchtung geprägt ist. Wer in einer Stadt lebt, muss grundsätzlich damit rechnen, dass bauliche Veränderungen mit zusätzlichen Lichtimmissionen verbunden sein können.

Zudem ist es Anwohnerinnen und Anwohnern zumutbar, eigene übliche Schutzmaßnahmen gegen Lichteinwirkungen zu ergreifen (z. B. Jalousien). Darüber hinaus wird die Vorhabenträgerin eine insektenschonende Beleuchtung einsetzen. Diese weist eine geringere Streuwirkung auf und begrenzt damit die Lichtausbreitung in die Umgebung. Davon profitiert auch die angrenzende Wohnbebauung.

Insgesamt sind die zusätzlich entstehenden Lärm- und Lichtimmissionen als begrenzt und zumutbar anzusehen. Erhebliche Umwelteinwirkungen gehen damit nicht einher.

2.5.1.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

In der Gesamtbewertung hat das Vorhaben teilweise erhebliche Eingriffe zur Folge, wodurch die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt mitunter signifikant betroffen werden.

Dies betrifft insbesondere die baubedingten Eingriffe in den vorhandenen Baum- und Gehölzbestand. Die lineare Biotopverbundfunktion der Gehölzstrukturen bleibt jedoch grundsätzlich erhalten, da große Teile der Bahndammböschungen weiterhin begrünt bleiben und nach Abschluss der Bauarbeiten neue Vegetationsflächen entstehen. Hinzu kommt, dass durch die vorgesehenen Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Auswirkungen wirksam gemindert bzw. langfristig kompensiert werden können. Das Kompensationskonzept der Vorhabenträgerin sieht vorrangig Realkompensationsmaßnahmen in Form von Ersatzpflanzungen und der Inanspruchnahme von Ökokontopunkten des Ökokontos „Wald beim Wedel (Egenbüttelweg)“ vor.

Den anlagebedingten Auswirkungen wird wirksam begegnet, indem auf eine Verbreiterung des Dammfußes verzichtet und stattdessen der Damm steiler ausgebildet wird. Zur Fixierung des steileren Damms wird das System der bewehrten Erde verwendet, das aus bepflanzten Geomatten besteht und somit neuen Vegetations- und Lebensraum darstellt. Dieselbe positive Wirkung geht von der geplanten Dachbegrünung der verlängerten Bahnsteigüberdachung aus.

Die betriebsbedingten Auswirkungen werden dagegen als von vornherein gering bewertet. Weder das Kollisionsrisiko für Vögel und Fledermäuse noch elektromagnetische Einwirkungen erhöhen sich gegenüber dem heutigen Zustand wesentlich. Da keine größeren Glasflächen vorgesehen sind, entsteht auch kein zusätzliches Vogelschlagrisiko. Die neue Beleuchtung kann zwar zu leichten zusätzlichen Störungen führen, diese werden jedoch durch eine insektenschonende Gestaltung minimiert.

Das Vorhaben weist insgesamt eine Vielzahl von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen auf. Dazu gehören die Einhaltung artenschutzrechtlicher Bauzeitenregelungen, der Schutz erhaltenswerter Bäume während der Bauarbeiten, Wiederbegrünungen, Neupflanzungen von Bäumen und Sträuchern, die Begrünung der Böschungen sowie eine extensive Dachbegrünung. Für den Verlust des Mäusebussard-Horstes werden vorgezogene artenschutzrechtliche Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) umgesetzt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird durch Umweltbaubegleitung sowie Fachgutachter überwacht.

Ferner sieht die Vorhabenträgerin auch Artenhilfsmaßnahmen vor, die über das gesetzlich geforderte Maß hinausgehen (siehe unter 2.5.3), obwohl artenschutzrechtliche Verbotstatbestände bei Umsetzung der Maßnahmen nicht ausgelöst werden.

Unter Einbeziehung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, des Kompensationskonzepts aus dem LBP und den Anordnungen in den Nebenbestimmungen unter Ziff. 1.3.10 werden die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt als beherrschbar, ausgleichbar und somit insgesamt als nicht mehr die Schwelle der Erheblichkeit überschreitend bewertet.

2.5.1.4.3 Schutzgut Fläche

Aufgrund der bereits hohen Vorbelastung des Untersuchungsraums sowie der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche als nicht erheblich bewertet. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass überwiegend bereits genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, die zusätzliche Neuversiegelung gering ausfällt und bauzeitlich beanspruchte Flächen nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt werden.

2.5.1.4.4 Schutzgut Boden

Insgesamt werden die Auswirkungen trotz der Neuversiegelung und der Veränderungen am Bahndamm als begrenzt bewertet. Denn es sind ausschließlich bereits stark überprägte Flächen betroffen und umfangreiche Vermeidungs-, Minderungs-

und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Dazu gehört insbesondere, dass die Vorhabenträgerin eine Konstruktion mit bewehrter Erde vorsieht und dadurch den Dammfuß trotz der Gleisverschiebung in Richtung Süden nicht verbreitern muss. Zusätzliche Bodenversiegelung kann somit vermieden werden.

Wegen der Schadstoffbelastung im Bahndamm West sind die einschlägigen Vorschriften zu beachten, um Gesundheitsgefährdungen und Beeinträchtigungen der unbelasteten Böden zu vermeiden. Auf die Anordnung in Ziff. 1.3.6 wird verwiesen. Ferner hat die Vorhabenträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 07.07.2026 zugesagt, vorsorglich keinen Aushub aus dem Bahndamm West wiedereinzubauen. Es ist somit festzustellen, dass insgesamt keine erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind.

2.5.1.4.5 Schutzgut Wasser

Insgesamt wird das Schutzgut Wasser nur gering bis mäßig beeinträchtigt. Gründe hierfür sind die fehlende Betroffenheit von Gewässern, die geringe zusätzliche Versiegelung sowie die wirksamen technischen Entwässerungs- und Minderungsmaßnahmen. Das Vorhaben wird daher als wasserwirtschaftlich verträglich bewertet. Erhebliche Umweltauswirkungen sind nicht zu erwarten. Auf die wasserschützenden Anordnungen in Ziff. 1.3.6 wird verwiesen.

Wegen der Einleitung des Abwassers in das vorhandene Mischwassersiel wird auf die Anordnungen unter 1.3.8 und die Ausführungen unter 2.8.2 verwiesen.

2.5.1.4.6 Schutzgüter Luft und Klima, einschließlich Treibhausgase und Klimaanpassung

In der Gesamtbewertung ist festzustellen, dass die baubedingten Folgen des Vorhabens, insbesondere der Verlust von Bäumen und Gehölzflächen, negative Auswirkungen auf Luftqualität, Lokalklima und CO_2-Bindung haben. Gleichzeitig werden diese Auswirkungen durch umfangreiche Begrünungs-, Kompensations- und Klimaanpassungsmaßnahmen deutlich gemindert. Diese Maßnahmen fördern die Verdunstung, verbessern die Rückhaltung von Niederschlagswasser und tragen langfristig zur Wiederherstellung klimatischer Funktionen bei. Da neu gepflanzte Bäume ihre volle Wirksamkeit erst nach einer längeren Entwicklungszeit erreichen, können die Verluste kurzfristig nicht vollständig kompensiert werden, langfristig wird jedoch eine deutliche Minderung der Auswirkungen erwartet.

Die baubedingten Staub- und Schadstoffemissionen können durch technische Maßnahmen wie Befeuchtung von Fahrwegen und Bodenlagern sowie durch moderne Baustellenorganisation minimiert werden (vgl. Ziff. 1.3.3.1). Die baubedingten Auswirkungen werden daher als zeitlich begrenzt und beherrschbar eingestuft.

Insgesamt ist festzustellen, dass aufgrund der geringen Neuversiegelung, der umfangreichen Dach- und Fassadenbegrünungen, der geplanten Neupflanzungen sowie des angepassten Entwässerungskonzepts keine erheblichen Umwelteinwirkungen zu erwarten sind. Die verbleibenden Auswirkungen werden insgesamt als beherrschbar und ausgleichbar bewertet. Unter Einbeziehung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen verbleiben für das Schutzgut Luft und Klima keine erheblich nachteiligen Auswirkungen. Somit ist das Vorhaben auch für dieses Schutzgut als verträglich im Sinne des UVPG zu bewerten.

Förderung des Klimaschutzes nach § 8 PBefG

Auch aus dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Fachrecht ergibt sich nichts anderes. Die Stadt Hamburg ist gemäß § 8 Abs. 3 PBefG verpflichtet, eine ausreichende, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende ÖPNV-Bedienung sicherzustellen. Nach § 8 Abs. 3a PBefG hat die Genehmigungsbehörde hieran unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen, klimaschutz- und nachhaltigkeitsgerechten Verkehrsgestaltung mitzuwirken. Daraus folgt eine besondere Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und einer ordnungsgemäßen Abwägung zur Zielerreichung beizutragen. Dem Gesetzgeber war dabei bewusst, dass der Ausbau des ÖPNV zur Erreichung von Klimaschutzzielen zusätzliche Infrastruktur erfordert und damit vorübergehend auch baubedingte Beeinträchtigungen verbunden sein können. Die ausdrückliche Berücksichtigung des Klimaschutzes in § 8 PBefG verdeutlicht, dass der Gesetzgeber eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsdienstleistungen gerade auch aus Klimaschutzgründen für erforderlich hält und die damit einhergehenden nachteiligen Klimafolgen grundsätzlich in Kauf nimmt. Etwas anderes dürfte nur dann gelten, wo ein ÖPNV-Vorhaben unverhältnismäßig viele THG-Emissionen und sonstige negative Auswirkungen auf das Klima hat. Mit etwa 550 kg CO2-Äq./a bei einer Nutzungsdauer von 80 Jahren ist diese Schwelle vorliegend jedoch nicht überschritten.

Berücksichtigung der städtischen Klimaschutzziele

Gemäß §§ 1, 2 Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) stellt der Klimaschutz eine Querschnittsaufgabe dar, bei deren Erfüllung die Erfordernisse des

Klimaschutzes bei allen Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen im Rahmen der Möglichkeiten und Zuständigkeiten der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigt werden müssen. Speziell für den Verkehr formuliert § 29 Abs. 1 Nr. 1 HmbKliSchG das Ziel einer nachhaltigen und emissionsarmen Mobilität, insbesondere durch den Ausbau, die Verbesserung und Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Eine Konkretisierung der Ziele des HmbKliSchG erfolgt im Hamburger Klimaplan und darauf basierenden programmatischen Vorgaben, wie der „Broschüre zur Strategie Mobilitätswende“ (broschuere-zur-strategie-mobilitaetswende-data.pdf), in der zehn Handlungsfelder genannt werden, mit denen die avisierte CO_2-Einsparung erreicht werden soll. Als ein Handlungsfeld wird der sog. „Hamburg-Takt“ genannt, zu dem auch die verbesserte und verkürzte Erreichbarkeit von Haltestellen gehört (vgl. Bürgerschafts-Drucksache 22/8138 vom 27.04.2022 „Auf dem Weg zum Hamburg-Takt: Wege verkürzen und Einzugsbereiche von Schnellbahnstationen durch zusätzliche Zugänge vergrößern“).

Der hier gegenständliche zweite Zugang zur Haltestelle Habichtstraße entspricht diesen Vorgaben, da er den Einzugsbereich der Haltestelle vergrößert, mehr Menschen den Zugang zum ÖPNV ermöglicht und somit die Mobilitätswende und ihre klimaschützenden Wirkungen unterstützt. Auch insoweit hat der Gesetzgeber in Kauf genommen, dass mit dem Ausbau des ÖPNV und der Einführung des Hamburg-Takts THG-Emissionen einhergehen können. Da die vorliegenden Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima insgesamt nicht unverhältnismäßig erscheinen, es mit den hamburgischen Klimaschutzzielen konform ist und das Vorhaben wegen der Dach- und Fassadenbegrünung sowie der Wiederanpflanzungen nach Fertigstellung auch klimapositive Wirkungen entfaltet, gehen damit keine erheblichen Umweltauswirkungen einher.

Berücksichtigung der nationalen Klimaschutzziele

Nach § 13 Abs. 1 S. 1 Klimaschutzgesetz (KSG) haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dafür ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei Planungsentscheidungen mit vertretbarem Aufwand zu ermitteln, welche THG-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des KSG ergeben. Die Auswirkungen des Vorhabens sind in Bezug auf die Jahresemissionsmengen für die in § 4 Abs. 1 KSG genannten Sektoren zu bewerten. Das vorliegende Vorhaben hat insbesondere baubedingte Auswirkungen im Verkehrs- und Industriesektor; anlagebedingt wird es Auswirkungen im Sektor Landnutzung geben (vgl. unter 2.5.1.3.7).

Die abschließende Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Sektoren des KSG ergibt in Gegenüberstellung mit den Planungszielen eine positive Klimagesamtbilanz. Zwar können grundsätzlich mit dem Bau und durch die dauerhafte Flächenversiegelung, die potenzielle Berührung der vorhandenen Torfschicht unterhalb des Bahndamms und die erforderlichen Gehölzrodungen negative Auswirkungen auf die Sektoren „Verkehr“, „Industrie“ und „Landnutzung“ entstehen.

Diese werden jedoch durch die positiven, indirekten Auswirkungen auf den Sektor „Verkehr“ überkompensiert. Der zweite Zugang zur Haltestelle Habichtstraße unterstützt die allgemeinen Klimaschutz- und Mobilitätsziele, indem er den Einzugsbereich der Haltestelle vergrößert und dadurch die Erreichbarkeit des ÖPNV insgesamt verbessert. Die bessere Anbindung erhöht die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und fördert den Umstieg vom Pkw auf klimafreundlichere Verkehrsmittel. Die Stärkung von Schiene und ÖPNV gilt auf Bundes- und Landesebene als wichtiger Baustein zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, da der öffentliche Verkehr pro beförderter Person deutlich emissionsärmer ist als der motorisierte Individualverkehr.

Die mit dem Bau verbundenen Emissionen und Umweltauswirkungen sind zeitlich begrenzt und stehen in einem angemessenen Verhältnis zu den langfristigen verkehrlichen und klimapolitischen Vorteilen. Zudem werden durch Dach- und Fassadenbegrünungen sowie Wiederanpflanzungen positive Beiträge zum Mikroklima, zur Biodiversität und zur Klimaanpassung geleistet. Auch ist keine Freilegung – und somit auch keine Freisetzung des unterhalb des Bahndamms gebundenen Kohlenstoffs – geplant, da der Torf ausweislich der Unterlage 04.09.01.00 (S. 17) überwiegend unter dem Grundwasser liegt und eine Grundwasserabsenkung wegen der Einflüsse auf die Umgebung nicht ohne weiteres umsetzbar ist. Insgesamt ist das Vorhaben mit den Zielen des Klimaschutzgesetzes und der Mobilitätswende vereinbar; erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind daher nicht zu erwarten.

<u>Berücksichtigung des Klimaanpassungsgebots</u>

Nach § 8 Abs. 1 Klimaanpassungsgesetz (KAnG) werden alle Träger öffentlicher Aufgaben verpflichtet, bei ihren Planungen und Entscheidungen das Ziel der Klimaanpassung nach § 1 KAnG fachübergreifend und integriert zu berücksichtigen. Die Struktur des § 1 KAnG legt dabei eine zweidimensionale Prüfung unter Berücksichtigung der doppelten Wirkrichtung der Klimaanpassung nahe: Zu berücksichtigen ist zum einen die Anfälligkeit bspw. des Vorhabens selbst gegenüber

den Folgen des Klimawandels. Neben diesem Eigenschutz ist zum anderen im Sinne eines „Drittschutzes“ gegebenenfalls in den Blick zu nehmen, ob das Vorhaben sich im Übrigen negativ auf Bemühungen um stärkere Klimaresilienz (Schutz der Natur, Dritter oder der Allgemeinheit) auswirkt (vgl. Fellenberg/Dingemann/Römling: Das Bundes-Klimaanpassungsgesetz – Ziele, Instrumente und Perspektiven, NVwZ 2024, 281 (287 f.), beck-online). Einige zu berücksichtigende Klimarisiken werden in § 8 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 – 4 KAnG ausdrücklich genannt, beispielsweise die Überflutung oder Überschwemmung bei Starkregen, Sturzfluten oder Hochwasser (Nr. 1), das Absinken des Grundwasserspiegels oder die Verstärkung von Trockenheit oder Niedrigwasser (Nr. 2), die Bodenerosion (Nr. 3) oder die Erzeugung oder Verstärkung eines lokalen Wärmeinsel-Effekts (Nr. 4).

Das Vorhaben weist keine besondere Anfälligkeit gegenüber Überflutung, Überschwemmung, Grundwasserabsenkung, Trockenheit oder Niedrigwasser auf. Es liegt außerhalb von Überschwemmungsgebieten; wesentliche Anlagenteile befinden sich in Hochlage auf dem Bahndamm, zudem wird eine ausreichend dimensionierte Entwässerungsanlage eingebaut. Eine Grundwasserabsenkung ist nicht vorgesehen. Kurzfristig kann es durch den Wegfall der Vegetation auf dem Bahndamm zu Bodenerosionen kommen. Diese sind aber vergleichsweise kleinräumig und nur von kurzer Dauer, da naturgemäß und planmäßig eine Wiederbegrünung stattfinden wird. Eine Verstärkung eines lokalen Wärmeinsel-Effektes ist grundsätzlich möglich, jedoch aufgrund der tatsächlich geringen Neuversiegelung von lediglich 420 m^2 nicht erkennbar. Vielmehr wird der Effekt durch die geplante extensive Dachbegrünung des neuen Bahnsteigdachs über bisher nur versiegelter Bahnsteigfläche gedämpft. Schließlich ist in der Gesamtbetrachtung durch das Vorhaben auch kein besonderes Gefährdungspotenzial hinsichtlich der Klimaanpassungen Dritter erkennbar. Die von dem Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen sind somit auch mit Blick auf das Berücksichtigungsgebot des Klimaanpassungsgesetzes als unerheblich einzustufen.

2.5.1.4.7 Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Insgesamt wird das Schutzgut als betroffen, aber nur gering bis moderat beeinträchtigt bewertet. Die wesentlichen Eingriffe konzentrieren sich auf die denkmalgeschützte Bahnbrücke und die neue Funktion der Flügelwände. Sie können jedoch durch geeignete planerische und bauliche Maßnahmen reduziert werden. In der Nebenbestimmung Ziff. 1.3.11 werden außerdem denkmalschützende Anordnungen getroffen, sodass insgesamt die erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe ausgeglichen werden können. Auf die Ausführungen unter 2.7 wird verwiesen.

2.5.1.4.8 Wechselwirkungen

Die wesentlichsten negativen Wechselwirkungen entstehen durch den Verlust von Bäumen und Vegetationsflächen, da hiervon gleichzeitig die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, Luft und Klima, Landschaftsbild sowie teilweise der Mensch betroffen sind. Diese Auswirkungen werden jedoch durch umfangreiche Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen deutlich reduziert. Hierzu zählen insbesondere Ersatzpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünungen, die Wiederherstellung von Vegetationsflächen, Maßnahmen zum Artenschutz sowie die Begrenzung der Neuversiegelung auf das unbedingt Erforderliche. Darüber hinaus bleiben die Funktionen des Biotopverbunds weitgehend erhalten und es erfolgt keine erhebliche Beeinträchtigung von Grundwasser, Oberflächengewässern oder klimatischen Ausgleichsräumen.

Somit ist auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern festzustellen, dass diese unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutz-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen. Die verbleibenden Auswirkungen werden insgesamt als beherrschbar, weitgehend ausgleichbar und damit nicht erheblich bewertet.

2.5.2 Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Mit dem Vorhaben gehen Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels einher, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Diesen Sachverhalt bezeichnet das Gesetz in § 14 BNatSchG als Eingriff. Dabei stellt nicht nur der direkte Verlust von Strukturen und Funktionen durch Überbauung einen Eingriff dar. Auch mittelbar können bau- und betriebsbedingte Störungen (Lärm, Schadstoffe, Lichtemissionen etc.) die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild auf benachbarten Flächen erheblich beeinträchtigen.

Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen oder, soweit dies nicht in angemessener Frist möglich ist und die Belange von Natur und Landschaft nicht überwiegen, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Bei einem Eingriff, der – wie hier – aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, hat die Vorhabenträgerin die für die Beurteilung des Eingriffs und der hieraus folgenden Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Angaben insbesondere über Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen (vgl. § 17 BNatSchG).

Dies ist hier geschehen. Mit dem vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 04.04.00) liegt ein Dokument vor, das den beschriebenen Anforderungen vollumfänglich genügt. Die einzelnen Beeinträchtigungen sowie deren Unvermeidbarkeit werden nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend dargestellt und fachkundig bewertet.

2.5.2.1 Vermeidungsgebot

§ 13 BNatSchG statuiert ein in den §§ 14 ff. BNatSchG und im HmbBNatSchAG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm, an dessen erster Stelle das Vermeidungsgebot steht, das Eingriffsverursacher dazu verpflichtet, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Der LBP und die Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses beschreiben geeignete und hinreichende Vorkehrungen, um dem Vermeidungsgrundsatz Genüge zu tun. Vorgesehen sind folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen:

Als übergeordnete Vermeidungsmaßnahme sieht der LBP mit seinen Maßnahmenblättern eine Umweltbaubegleitung vor, die während der Ausführungsplanung und Bauausführung auf den Artenschutz, die Baumpflege, den Bodenschutz und die Schutzmaßnahmen der Baustelleneinrichtung achtet und im Übrigen den Bauablauf naturschutzfachlich kritisch begleitet. Hinzu kommen Bauausschlusszeiten für Rodungen und Baufeldfreimachungen, eine insektenschonende Beleuchtung, Schutzzäune zum Lebensraumschutz und Einzelbaumschutzmaßnahmen.

Um den im Vorhabengebiet vorkommenden Mäusebussard und potenziell vorkommende Fledermäuse zu schützen, sind die Installation von Nistkörben und Fledermauskästen vorgesehen. Die Nistkörbe dienen als CEF-Maßnahme, haben aber auch eine eingriffsvermeidende Wirkung.

Wegen der im Vorhabengebiet vorkommenden Vielzahl an Bäumen sieht der LBP spezielle Baumschutzmaßnahmen vor.

Bei einigen Bäumen stand im Zeitpunkt der Planfeststellung das Fällerfordernis noch nicht endgültig fest. Aus Sicht der Vorhabenträgerin kann die Bauausführung unter Mitwirkung der Umweltbaubegleitung so ausgestaltet werden, dass einige Bäume erhalten werden können. Diese Bäume unterfallen der Kategorie „C“ im LBP. Diejenigen Bäume, die im LBP mit „C“ kategorisiert sind, sollen erst nach vorheriger Begutachtung und Feststellung des konkreten Fällerfordernisses durch die Umweltbaubegleitung gerodet werden. Gegen dieses Vorgehen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts einzuwenden. Da die Bäume dennoch in der Bilanzierung nach SRM als Verlust auftauchen, wird sichergestellt, dass ein gerechter Ausgleich zwischen dem Vermeidungsgebot durch eine Einzelfallbetrachtung der Umweltbaubegleitung und dem Interesse der Vorhabenträgerin auf eine möglichst effiziente Verfahrensrealisierung geschaffen wird.

Die DIN 18915 und die Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall/Boden (LAGA-TR) mit den „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ bzw. die Ersatzbaustoffverordnung sowie die Deponieverordnung werden beim gesamten Bauvorhaben beachtet, insbesondere aber mit Blick auf die bekannte Schadstoffbelastung im Bereich Bahndamm West.

Schutzmaßnahmen z. B. zur Verwendung schadstoffarmer, wasserverträglicher Baumaterialien und die fachgerechte Lagerung und Entsorgung von ggf. boden- oder grundwassergefährdenden Abrissmaterialien und Baustellenabfällen werden vorgesehen.

Neben den vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen bei der Baudurchführung sind folgende technische Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen:

Die Baugrube für die Schalterhalle und Treppenanlage wird nach Westen durch einen Verbau (Trägerbohlwand) begrenzt. Hierdurch werden – im Gegensatz zu einer Baugrube mit Böschungen – die baulichen Veränderungen der baumbestandenen Bahndammböschungen verringert und die Erhaltung von Bäumen gefördert.

In der Nordböschung wird der Verbau nach Osten verkürzt; auf diese Weise kann die bauzeitliche Kabelhilfsbrücke reduziert werden und ein Dammabtrag in diesem Abschnitt vermieden werden.

Um die Breite des Dammfußes zu erhalten, werden steilere Böschungen erforderlich. Diese werden an Stelle von Steinen mit begrünten Geomatten nach dem Prinzip der „bewehrten Erde“ errichtet.

2.5.2.2 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die festgestellte Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken.

Bezogen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen geht der LBP davon aus, dass teilweise erhebliche, negative Auswirkungen zu erwarten sind. Die Realisierung der Schalterhalle, ihrer Wegeanschlüsse, der Vorplätze und der Dammverbreiterung für die Gleisverschiebung verursacht bau- und anlagebedingt umfangreiche Bodenabträge und einen umfangreichen Verlust an flächigem Gehölzbestand mit höherem funktionalem Wert. Für baubedingt beanspruchte Teilflächen der Bahnböschungen kommen mögliche Geländeanpassungen, Verdichtungen und gegebenenfalls Versiegelungen für bauzeitliche Damm-Zufahrten hinzu, die eine Beeinträchtigung des Wurzelraums zur Folge haben.

Mit der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme werden Lebensräume von Brutvögeln beeinträchtigt bzw. zerstört, wodurch einzelne oder wenige Reviere von ungefährdeten Brutvogelarten beeinträchtigt und zumindest zeitweise verloren gehen. Die Auswirkungen sind gemäß Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag – unter der Voraussetzung einer Beachtung der Schonzeit gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG für die Rodung und der Umsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen – dennoch als insgesamt gering und unerheblich anzusehen. Als besonders geschützte Arten sind von dem Vorhaben Fledermäuse und der Mäusebussard betroffen. Für den Mäusebussard ist eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) in Form von Nistkörben erforderlich, um die ökologische Funktion der Lebensstätte zu erhalten. Für die Fledermäuse und andere Tiere ist das Anbringen von Nisthilfen und Fledermauskästen und eine insektenschonende Beleuchtung beabsichtigt.

Bezogen auf das Schutzgut Boden führt das Vorhaben zu einer geringen Neuversiegelung von ca. 420 m^2. Der Geländeab- und -auftrag beschränkt sich auf überschlägig ein Viertel des künstlichen Bahndamms im Vorhabengebiet. Die negativen Auswirkungen werden durch Neubegrünung der Vorplätze und die extensive Dachbegrünung des neuen Bahnsteigdachs wesentlich gemindert.

Für das Schutzgut Wasser ist eine wesentliche Verringerung der Grundwasserneubildung durch die geringe Neuversiegelung nicht zu erwarten. Oberflächengewässer werden nicht überplant. Anfallendes Oberflächenwasser der umgebauten Haltestelle und Vorplätze wird schadlos in das bestehende Mischwassersiel in der Dieselstraße eingeleitet. Ein Teil des anfallenden Wassers wird in einer neuen Speicherrohrleitung im Weg südlich der Haltestelle zurückgehalten und gedrosselt eingeleitet.

Das Vorhaben führt für das Schutzgut Klima und Luft zu einem Verlust von Großbäumen, die kleinklimatische und luftfilternde Funktionen übernehmen. Die Baumverluste werden jedoch durch Ersatzpflanzungen, Ersatzzahlungen und die Ersatzmaßnahme Ökokonto „Wald beim Wedel (Egenbüttelweg)“ vollständig kompensiert.

Das Landschaftsbild wird sich gegenüber dem Bestand verändern. Landschaftsbildprägender Baum- und Gehölzbestand geht für die Schalterhalle und die steilere Dammverbreiterung verloren oder wird baubedingt beeinträchtigt. Allem voran wird die Fällung von sechs markanten Altbäumen an der Bahnbrücke als nachhaltige Beeinträchtigung gewertet, da sich hierdurch der Raum im Bereich der Dieselstraße öffnet. Mit den Neupflanzungen von Bäumen und Sträuchern, der Fassadenbegrünung sowie der Dachbegrünung wird das Landschaftsbild allerdings landschaftsgerecht wieder neu gestaltet. Für den Verlust der Altbäume werden Ersatzzahlungen geleistet.

Wegen der näheren Einzelheiten zu den vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf die festgestellten Planunterlagen (04.04.00 – 04.04.06) verwiesen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan.

Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, bestehen nicht. Zwar hat die zuständige Naturschutzbehörde (BUKEA) angemerkt, dass die Bestandsermittlung in Bezug auf Fledermausvorkommen am Brückenbauwerk nicht schlüssig erscheine. Die BUKEA hat es in diesem Zusammenhang aber als ausreichend erachtet, wenn die Vorhabenträgerin kurz und für Dritte verständlich erläutert, wie sich die Bestandssituation vorliegend darstellt und nötigenfalls eine Kontrolle des Brückenbauwerks angeordnet wird. In der Synopse hat die Vorhabenträgerin einige Erläuterungen ergänzt. Diese und die in Ziff. 1.3.10 (9.)

enthaltene Anordnung zur Kontrolle des Brückenbauwerks sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um dem naturschutzfachlichen Interesse nach aussagekräftigem Datenmaterial zu genügen.

2.5.2.3 Kompensation

Nach § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahme). Zur Ermittlung des erforderlichen Kompensationsbedarfs wird in Hamburg eine Bestands- und Eingriffsbewertung nach dem Papier des 'Behörden-Arbeitskreises Eingriffsregelung', dem sogenannten Staatsräte-Modell (SRM) vom 28.05.1991, durchgeführt.

2.5.2.3.1 Bilanzierung

Nach den Berechnungen der Vorhabenträgerin (vgl. Unterlage 04.04.01) ergeben sich rechnerisch negative Bilanzwerte von 560 Wertpunkten für Boden bzw. von 5.230 Wertpunkten für Pflanzen- und Tierwelt. Die hohe Punktzahl für die Pflanzen- und Tierwelt rührt daher, dass sich der größte Anteil der zu fällenden Bäume im Böschungsbereich des Bahndamms befindet und somit dem Biotoptyp „Sonstiges Kleingehölz“ zugerechnet und demgemäß nach SRM bilanziert wird. Von Seiten der BUKEA wurden hiergegen keine Bedenken geäußert und auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieses Vorgehen plausibel.

Der LBP enthält außerdem eine Bilanzierung angelehnt an die Anlage der Baumschutzverordnung. Grundsätzlich findet die Baumschutzverordnung in Planfeststellungsverfahren keine Anwendung (vgl. § 2 Nr. 3 Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO)). Im Vorhabengebiet kommen jedoch exponierte Einzelbäume vor, deren Kompensation bei der Anwendung des flächenbezogenen Staatsrätemodells aus Sicht der BUKEA nicht fachgerecht möglich ist, sodass eine analoge Anwendung der BaumschutzVO naturschutzfachlich angezeigt ist. Dementsprechend hat die Vorhabenträgerin sechs alte Stiel-Eichen des Bahnböschungsgehölzes und sechs weitere Bäume in der angrenzenden Parkanlage, die bau- und anlagebedingt gefällt werden müssen, in analoger Anwendung der BaumschutzVO bilanziert. Für die insgesamt sechs Stiel-Eichen ergibt sich ein Ersatzbedarf von 45 Ersatzbäumen. In der Parkanlage West werden für die Realisierung des Vorhabens zwei Bäume anlagebedingt und drei Bäume (sowie ein Großstrauch) baubedingt gefällt. Daraus ergibt sich ein Ersatzbedarf von sechs Bäumen. In Summe entsteht somit ein Gesamtbedarf von 51 Ersatzbäumen.

2.5.2.3.2 Kompensationsmaßnahmen

Der LBP sieht in den Maßnahmenblättern verschiedene landschaftspflegerische Maßnahmen im Vorhabengebiet vor, wie Ersatzpflanzungen und die Begrünung der Begleitflächen, der Fassaden und des Bahnsteigdachs sowie vorgezogene Ausgleichs- und Artenhilfsmaßnahmen in Gestalt von Nistkörben für den Mäusebussard (CEF-Maßnahme), Nisthilfen für Höhlenbrüter oder Fledermauskästen.

Trotz der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Vorhabengebiet verbleibt ein Bilanzdefizit. Das verbleibende Punktwert-Defizit für die flächenhaften Boden- und Biotopbeeinträchtigungen wird durch die Ersatzmaßnahme Ökokonto „Wald beim Wedel (Egenbüttelweg)“ kompensiert (vgl. Maßnahmen-Nummer E 7.1). Durch diese Realkompensationsmaßnahme können sämtliche nach dem Staatsrätemodell bilanzierten Punktverluste kompensiert werden.

Der Ersatzbaumbedarf, der in Anlehnung an die BaumSchutzVO ermittelt wurde, kann jedoch nicht über die Ökokonto-Maßnahme kompensiert werden, da insoweit eine einheitliche Bilanzierung nach Staatsrätemodell fehlt. Die Vorhabenträgerin hat deshalb ermittelt, ob der Ersatzbaumbedarf durch Ersatzpflanzungen im Vorhabengebiet ausgeglichen werden kann und festgestellt, dass 4 Bäume in der Parkanlage West gepflanzt werden können. Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus mit dem Bezirksamt Nord Kontakt aufgenommen und sich bemüht, Ersatzpflanzstandorte außerhalb des Plangebietes aufzufinden. Diese Bemühungen waren jedoch erfolglos, sodass der verbleibende Ersatzbedarf in Höhe von 47 Bäumen durch Ersatzzahlungen kompensiert werden soll.

2.5.2.4 Feststellung der zuständigen Naturschutzbehörde

Die zuständige Naturschutzbehörde (BUKEA/N33) hat keine Bedenken gegen die Bilanzierung und die naturschutzfachliche Eignung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes einschließlich des Worst-Case-Ansatzes (hierzu sogleich, unter 2.5.2.5) geäußert. Somit hat sie mit Verweis auf die notwendigen Anordnungen in Ziff. 1.3.10 mit E-Mail vom 20.08.2026 ihr Einvernehmen für die zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen erklärt. Mit der Erteilung des Einvernehmens hat die BUKEA die Höhe des Ersatzgeldes pro Baum auf 4.253,00 € festgelegt, da es sich hierbei um die durchschnittlichen Kosten einer Baumpflanzung zuzüglich der durchschnittlichen Verwaltungskosten für die Flächenbereitstellung und Pflege handelt.

2.5.2.5 Nachvollziehende Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde

Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Vorgaben der Eingriffsregelung eingehalten werden. Die Planung sieht umfangreiche bauliche

und prozessuale Vermeidungsmaßnahmen vor. Die Bilanzierung der verbleibenden Eingriffe ist schlüssig.

Die Vorhabenträgerin legt einen plausiblen Worst-Case-Ansatz zugrunde. Sie bilanziert sowohl die sicher zu fällenden Bäume, als auch diejenigen, deren Fällung sich erst im Zuge der Vorhabenrealisierung als unbedingt erforderlich erweist (vgl. hierzu oben, unter Nr. 2.5.2.1). Werden weniger Bäume gefällt als in der Bilanz vorgesehen, bleiben die Anordnungen unter Ziff. 1.3.10 unberührt. Die Vorhabenträgerin nimmt eine „Überkompensation“ in Kauf. Der Vorhabenträgerin bleibt jedoch die Möglichkeit, im Wege eines Planänderungsantrags das Kompensationskonzept nachträglich anzupassen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieser Worst-Case-Ansatz angemessen, um die widerstreitenden Interessen der Prognoseentscheidungen in der Planungsphase und den konkreten Entscheidungen in der Bauausführung zu einem gerechten Ausgleich zu bringen.

Die Kompensationsmaßnahmen und das vorgesehene Kompensationskonzept sind in ihrer Gesamtheit nicht zu beanstanden. Die Vorhabenträgerin wird die Beeinträchtigungen der Biotope auf dem Bahndamm durch die Ökokonto-Maßnahme „Wald beim Wedel (Egenbüttelweg)“ kompensieren, sodass dem naturschutzrechtlichen Grundsatz entsprochen wird, nach dem Realkompensationsmaßnahmen grundsätzlich Vorrang gegenüber Ersatzgeldzahlungen haben (§ 15 Abs. 5, 6 BNatSchG).

Im Vorhabengebiet sind außerdem vier Ersatzpflanzungen wegen zu fällenden Bäume möglich. Auch insoweit wird die Planung dem Vorrang der Realkompensation gerecht.

Das Bilanzdefizit bei den zu fällenden Gehölzen wird durch die Anordnung von Ersatzzahlungen in analoger Anwendung der Hamburger Baumschutzverordnung kompensiert. Die Heranziehung der Grundsätze der Hamburgischen Baumschutzverordnung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier trotz der Ausschlussregelung in § 2 Nr. 3 BaumSchutzVO zulässig, da – in Abgrenzung zum flächenbezogenen Staatsrätemodells – im vorliegenden Fall bei analoger Anwendung der BaumschutzVO ein gerechter Ausgleich für die besonders prägenden Einzelbäume erfolgen kann. Das Kompensationskonzept wurde durch weitere Regelungen in Ziffer 1.3.10 ergänzt, mit denen sichergestellt wird, dass die Bilanzierung auch im Rahmen der Ausführungsplanung ausgeglichen bleibt (vgl. z. B. Ziff. 1.3.10 Absatz 11).

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass weitere Baumpflanzungen mangels geeigneter Ersatzstandorte im näheren und auch im weiteren Vorhabengebiet nicht möglich sind. Sie hat sich wiederholt, aber erfolglos mit dem Bezirk Hamburg Nord wegen möglicher Ersatzstandorte ausgetauscht.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es vorliegen zulässig, den Eingriff trotz fehlender Realkompensationsmöglichkeiten zu realisieren. Die Abwägung des naturschutzfachlichen Integritätsinteresses mit dem Interesse der Vorhabenrealisierung hat ein Überwiegen der für das Vorhaben sprechenden Interessen ergeben. Ziel des Vorhabens ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs. Der öffentliche Personennahverkehr leistet einen bedeutenden Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Durch seine Nutzung werden Emissionen im Vergleich zum Individualverkehr deutlich reduziert, wodurch die natürlichen Lebensgrundlagen nachhaltig geschont werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gehen diese Ziele und Belange im hier gegenständlichen Verfahren denjenigen von Natur und Landschaft vor, sodass die Zulassung des Eingriffs zulässig ist und der Vorhabenverwirklichung hier Vorrang gebührt.

Die Voraussetzungen für die Festsetzung der Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG bzw. analog § 8 Abs. 1 HmbBaumSchVO lagen somit vor. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ersatzpflanzung einschließlich der im Einzelfall erforderlichen durchschnittlichen Kosten für die Flächenbereitstellung und Pflege, § 8 Abs. 2 HmbBaumSchVO analog. Gegenüber der Planfeststellungsbehörde hat die BUKEA mündlich nachvollziehbar dargelegt, wie sich die Summe von 4.253,00 € pro Baum inkl. 15 % Verwaltungspauschale zusammensetzt: Neben den allgemeinen Kostensteigerungen bei der Beschaffung von Bäumen gab es auch Preisanstiege bei der Pflege und der Beschaffung von Ersatzflächen. Die in früheren Verfahren zugrunde gelegten 1.500,00 € je Baum sind daher nicht mehr mit dem in § 8 Abs. 2 BaumSchutzVO genannten Grundsatz vereinbar.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden ebenfalls durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert, da laut dem Maßnahmenkonzept im Vorhabengebiet solche Bäume gepflanzt werden sollen, die das Potenzial haben, eine ähnliche landschaftsprägende Wirkung zu entfalten wie diejenigen, die gefällt werden müssen. Überdies sollen nur heimische Arten bei den Wiederanpflanzungen verwendet werden, sodass auch insoweit die landschaftsbildende Ansicht vergleichbar bleibt.

Schließlich ergeben sich aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen oder aus sonstigen Erkenntnissen für die Planfeststellungsbehörde keine begründete Zweifel an der Plausibilität der naturschutzfachlichen Bilanzierung sowie der Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Auflagen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Nach alledem bestehen aus naturschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung. Die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen werden durch die festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen hinreichend ausgeglichen beziehungsweise kompensiert. Die Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sind damit erfüllt.

2.5.3 Artenschutz

2.5.3.1 Rechtliche Grundlagen

Näher zu prüfen ist das besondere Artenschutzrecht, da im Bereich der Planung und Zulassung von Vorhaben das allgemeine Artenschutzrecht letztlich keine durchgreifende Wirkung entfaltet. Das allgemeine Artenschutzrecht beansprucht zwar ebenfalls strikte Geltung, doch stehen die Verbote des § 39 Abs. 1 BNatSchG unter dem Vorbehalt des vernünftigen Grundes, der hier mit dem Bau des gegenständlichen Vorhabens im Sinne dieser Vorschrift gegeben ist. Weitergehende Verbote sieht zwar § 39 Abs. 5 S. 1 BNatSchG vor. Hiervon regelt jedoch § 39 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG für die nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriffe – wie im vorliegenden Fall (siehe dazu Ausführungen unter 3.2.3) – eine Legalausnahme.

Demnach bedurften vorliegend lediglich die Vorgaben des § 44 Abs. 1 BNatSchG einer eingehenderen Prüfung. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des

Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen – eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen – liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, sei es, dass diese sicher feststehen oder mit ausreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, sodass eine Verletzung im Sinne einer „Worst-Case-Betrachtung“ unterstellt wird, muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

2.5.3.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Der von der Vorhabenträgerin vorgelegte Artenschutzbeitrag (Unterlage 04.05.00), der Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, hat das Plangebiet und dessen direktes Umfeld als Untersuchungsgebiet ausgewählt. Die Erfassung der Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Tier- und Pflanzenarten sowie deren Lebensräume und potenzielle Lebensräume hat an insgesamt 14 Kartierungs- und Erfassungsterminen im Jahr 2025 stattgefunden. Weitere zur Verfügung stehende Datengrundlagen, insbesondere das Artenkataster der BUKEA sowie die jeweilige Rote Liste und Atlanten wurden hinzugezogen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die vorliegende Untersuchung ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (BVerwG, Beschluss vom 18.07.2007, Az. 9 VR 13/06, NuR 2007, S. 754, Rn. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, 9 VR 9/07, juris, Rn. 31).

Dies zugrunde gelegt ist es vertretbar, dass die Vorhabenträgerin auf eine genauere Untersuchung der Brückenbauwerke an der Diesel- und Habichtstraße verzichtet hat. Zwar hat die BUKEA in ihrer Stellungnahme vom 03.03.2026 diesbezüglich Bedenken angemeldet. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin aber nachvollziehbar erläutert, dass bei dem in Rede stehenden Brückenbauwerk von außen keine geeigneten Spalten erkennbar waren, sodass

der Einsatz eines Endoskops nicht erforderlich schien; mithin der Ermittlungsaufwand i.S.d. o.g. Rechtsprechung keine zusätzlichen Erkenntnisse versprochen hat.

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG haben können. Auf die Planfeststellungsunterlagen 04.05.00 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.5.3.3 Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat folgende spezielle artenschutzrechtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten vorgesehen. Daneben gibt es eine Reihe weiterer Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Maßnahmenblätter in Unterlage 04.04.03), die auch artenschutzrechtlich vorteilhaft wirken.

V 1.1 Übergeordnete Vermeidungsmaßnahme

Durch eine fachliche Umweltbaubegleitung soll der Boden-, Baum- und Artenschutz während Planung und Bau sowie die Überwachung, Konkretisierung und Kontrolle aller Schutzmaßnahmen sichergestellt werden. Daneben tritt das Ziel, den vorhandenen Baumbestand weitestgehend zu erhalten und nur diejenigen Bäume zur Fällung freizugeben, deren Rodung unumgänglich ist.

V 2.1 Allgemeine Artenschutzmaßnahmen

Gegenstand der Maßnahme ist der Artenschutz während der Bauarbeiten, insbesondere durch zeitliche Steuerung der Rodung, Schutz von Lebensräumen und Minimierung von Störungen (z. B. durch Licht oder Flächeninanspruchnahme) für Vögel, Fledermäuse und andere Arten.

V 2.2 Vorgezogene Ausgleichs- und Artenhilfsmaßnahmen

Gegenstand der Maßnahme ist die rechtzeitige Bereitstellung von Ersatz-Nistplätzen für den Mäusebussard (CEF-Maßnahme) vor der Rodung, um das betroffene Brutpaar zu schützen und seinen Fortpflanzungserfolg während der Bauphase sicherzustellen.

Als freiwillige Artenhilfsmaßnahmen sieht die Vorhabenträgerin die Installation von Nisthilfen für Höhlenbrüter und Fledermauskästen vor (Unterlage 04.04.03, Maßnahmen V 2.2b und V 2.2c).

2.5.3.4 Prüfung der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage sind diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Tierarten und europäischen Vogelarten, die im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften rechtlichen Prüfung zu unterziehen.

Fledermäuse

Das Vorhabengebiet bietet aufgrund der Größe und Habitatausstattung mehreren Fledermausarten Lebensraum. Nachgewiesen wurden die Breitflügel-, Mücken- und Zwergfledermaus. Potenziell können zudem noch der Große und Kleine Abendsegler, die Rauhautfledermaus und die Zweifarbenfledermaus im Vorhabengebiet vorkommen.

Lebensstätten wurden nicht festgestellt, genauso wenig wie Winterquartiere, Wochenstuben oder Balzquartiere. Daher ist davon auszugehen, dass das Vorhabengebiet derzeit von Fledermäusen nur zur Nahrungssuche oder überfliegend genutzt wird, jedoch keine dauerhaft genutzten Quartiere vorhanden sind.

Eine Nutzung des Grünzugs, des baumbestandenen Bahndamms oder der Gleistrasse als Flugstraße oder Leitlinie wurde nicht festgestellt.

Der artenschutzrechtliche Verbotstatbestand der Verletzung oder Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) kann für Fledermäuse vermieden werden, indem die Arbeiten zur Baufeldräumung, z. B. Rodung von Gehölzen, im Winterhalbjahr erfolgen (vgl. Maßnahme V 2.1 der Unterlage 04.04.03). Dennoch stattfindende Beeinträchtigungen betreffen nur wenige Arten und jeweils nur wenige Individuen. Weiterhin ist vorbelastungsbedingt kein erhöhtes Kollisionsrisiko gegenüber der Bestandssituation gegeben, da das Vorhaben zu keiner signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen wird und mutmaßliche Leitlinien und Transferwege aufgrund des vergleichbaren Querprofils des neuen Bauwerks nicht in einer Weise beeinträchtigt werden, die zu einer verstärkten Querung der Bahntrasse in gefährdeter Flughöhe führen wird.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind vor allem Störungen von Fledermäusen während der besonders empfindlichen Wochenstubenzeit und auch in der Winterquartierszeit relevant. In den betroffenen Gehölzen und am Brückenbauwerk wurden jedoch hierfür keine geeigneten Strukturen angetroffen und auch aus den projektspezifischen Kartierungen ergeben sich keine Hinweise für derartige Quartiernutzungen. Weiterhin werden zusätzliche signifikante, d. h. nachteilig auf die Populationen wirksame Störungen durch indirekte Störungseinflüsse in Anbetracht

der gegebenen Vorbelastungen durch den Verkehr und unter Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen (Anordnung Nr. 1.3.10 enthält Vorgaben für die Beleuchtung während der Bau- und Betriebsphase) nicht unterstellt. Dies gilt auch für mutmaßliche Leitlinien und Transferwege, da sich aufgrund der ähnlichen Dimensionierung von alter Haltestelle bzw. altem Brückenbauwerk und dem jeweiligen Neubau keine zusätzlich wirksamen Zerschneidungs- und Trenneffekte zwischen Populationen ergeben.

Schädigungen der genannten Fledermausarten i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 Sätze 1 - 3 und 5 BNatSchG können durch die konfliktvermeidenden Maßnahmen V 2.2 (Bauausschlusszeiten, Lebensraumschutz) und V 6 (Begrünung im Nahbereich) mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Im Rahmen der ökologischen Baubegleitung werden neben der Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen auch potenzielle Habitatbäume auf Fledermausvorkommen (Hinweise auf Quartiersnutzung) kontrolliert und bei unerwartet auftretenden artenschutzrechtlichen Konfliktsituationen geeignete Maßnahmen veranlasst.

Europäische Vogelarten

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist es grundsätzlich zulässig, wenn eine naturschutzfachlich begründete Auswahl zwischen denjenigen geschützten (planungsrelevanten) Arten, die bei der Artenschutzprüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind, und nicht gefährdeten, sondern allgemein verbreiteten Vogelarten (sog. Allerweltsarten) mit günstigem Erhaltungszustand und großer Anpassungsfähigkeit vorgenommen wird, bezüglich derer im Regelfall davon ausgegangen werden kann, dass nicht gegen die Verbote des § 44 BNatSchG verstoßen wird und bei denen die raumbezogene Prüfung durch eine Gildenbildung ersetzt werden kann (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2022 - 9 A 1.21 - UPR 2023, 103 Rn. 98 <insoweit in BVerwGE 176, 94 nicht abgedruckt; BVerwG, Urteil vom 8. Oktober 2025 – 9 A 2.24 –, BVerwGE 187, 27-54, juris Rn. 56).

Verbreitete, häufige und ungefährdete Brutvogelarten, bei denen regelmäßig davon auszugehen ist, dass keine Verbotstatbestände erfüllt werden

Durch das Vorhaben werden Brutvogelarten v. a. der Lebensräume „Gartenstadt“ und „Parkanlagen“ betroffen. Innerhalb des Untersuchungsraums wurden 15 Arten mit jeweils 1 bis 6 Revieren festgestellt. Weitere 3 Arten kommen im direkten Umfeld vor (siehe Tab. 7 der Unterlage 04.05.00). Reviere, die nur teilweise innerhalb des Vorhabengebietes liegen, wurden komplett gewertet. Die theoretisch

nach Lebensraumpräferenz potenziell vorkommenden Arten Misteldrossel, Singdrossel, Fitis, Stieglitz und Kernbeißer wurden nicht festgestellt und werden daher hier nicht weiter betrachtet.

Die Tötung oder Verletzung i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG von ungefährdeten Vogelarten kann vermieden werden, indem die Baufeldfreimachung außerhalb der Hauptbrutzeit entsprechend der Bauzeitenregelung stattfindet (Maßnahme V 2.1).

Bauzeitlich oder betriebsbedingt evtl. eintretende Störungen einzelner Individuen dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten, verstoßen nicht gegen das Störungsverbot i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, da die unvermeidbaren Störungen, die trotz der vorgesehenen Beschränkung der Zeiträume für Rodungen bzw. Baufeldfreimachung und weiterer Schutzmaßnahmen verbleiben, zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf die jeweiligen lokalen Populationen führen.

Eine Erhöhung des individuenbezogenen Kollisionsrisikos im Vergleich zur Bestandssituation ist nicht zu erwarten, da das Vorhaben zu keiner signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen wird und da aufgrund der ähnlichen Dimensionierung der Bahntrasse keine zusätzliche Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen stattfindet, die eine verstärkte Querung der Trasse befürchten lässt. Um Tötungen von Jungvögeln oder die Zerstörung besetzter Nester zu vermeiden, ist für Vogelarten, die in Gehölzen oder im Brückenbauwerk brüten, jedoch die Beschränkung von Fällungs- und Abrisszeiten erforderlich.

Nachgewiesene und zu erwartende Gast- und Rastvögel im Gebiet

Ein Vorkommen von Gast- und Rastvögeln in national oder international bedeutender Anzahl ist aufgrund von Flächengröße und Habitatausstattung weitestgehend ausgeschlossen. Jedenfalls entfalten die Vermeidungsmaßnahmen V.1.1 und V. 2.1 auch insoweit artenschützende Wirkung. Im Ergebnis sind damit Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht verwirklicht.

Der Mäusebussard

Im Vorhabengebiet befindet sich ein Mäusebussard-Horst, der durch das Bauvorhaben zerstört wird, da der Baum mit dem Horst gerodet werden muss. Eine Verwirklichung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann jedoch vermieden werden, indem vorgezogener Ersatznistraum geschaffen wird. Mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) V 2.2a wird sichergestellt, dass rechtzeitig genügend Ausweichhabitate für den Mäusebussard zur Verfügung stehen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, alle 2 – 3 Jahre vorzugsweise

zwischen Oktober und Februar die Bussard-Nisthilfen durch fachkundige Personen auf Beschädigungen und sicheren Halt der Nisthilfen zu überprüfen und stark beschädigte Nisthilfen auszutauschen. Somit ist sichergestellt, dass der Verlust der Fortpflanzungsstätte nachhaltig ausgeglichen wird. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit nicht verwirklicht.

Auch im Übrigen sind wegen der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (Baubegleitung, Bauzeitenregelung etc.) keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht.

Pflanzen der besonders geschützten Arten

Keine der 29 im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelisteten Pflanzenarten kommt im Vorhabengebiet vor oder ist potenziell wildwachsend zu erwarten. In Hamburg kommt von den 29 Arten lediglich der Schierlingswasserfenchel wildwachsend vor. Da dieser als Lebensraum tidebeeinflusste Gewässerufer benötigt, kann der Eintritt des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG mit hinreichender Sicherheit auch ohne detaillierte Prüfung ausgeschlossen werden.

2.5.4 Gebietsschutz

Im gesamten Vorhabengebiet und der weiteren Umgebung sind keine Gebiete des europäischen kohärenten Schutzgebietssystems NATURA 2000 und dafür vorgesehene Flächen (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) sowie sonstige internationale Schutzgebiete vorhanden. Ebenso sind keine nationalen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete nach §§ 23 – 28 BNatSchG i. V. m. HmbBNatSchAG im gesamten Vorhabengebiet und angrenzend vorhanden. Ebenso liegen keine Wasserschutzgebiete nach § 27 HWaG oder Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsraum des Vorhabens.

2.5.5 Immissionsschutz

2.5.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Von dem planfestgestellten Vorhaben werden bauzeitliche Lärmimmissionen ausgehen. Der entstehende Baulärm liegt in Art und Umfang der erforderlichen umfangreichen Arbeiten begründet, die oftmals in unmittelbarer Nähe zur angrenzenden Bebauung stattfinden. Er lässt sich oft nicht vermeiden und oft auch nicht ausreichend mindern. Dennoch ist das Vorhaben zulässig, da die Bauarbeiten als im öffentlichen Interesse öffentlich erforderlich angesehen werden. Siehe hierzu im Folgenden.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Baulärm richtet sich nach den §§ 22 Absatz 1 und 3 Absatz 1 BImSchG in Verbindung mit den nach § 66 Absatz 2 BImSchG anwendbaren Vorschriften der AVV Baulärm. Die AVV Baulärm konkretisiert insoweit den Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen und bestimmt die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber und im Nachtzeitraum je nach Gebietscharakter. Demnach sind die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zunächst einmal grundsätzlich einzuhalten.

Die Vorhabenträgerin hat die zu erwartenden Baulärmimmissionen im Rahmen einer Baulärmprognose untersucht. Danach sind die höchsten Beurteilungspegel insbesondere bei der Vorbereitung der Kabelhilfsbrücke und des Trägerverbaus sowie beim Aushub der Baugrube für die Schalterhalle und die Dammverbreiterungen zu erwarten. Da die Bauarbeiten nicht überall in gleicher Intensität und Dauer durchgeführt werden, ist die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an vielen Immissionsorten möglich. So zeigt die Prognose, dass bei 22 der insgesamt 33 betrachteten Bautätigkeiten bezogen auf die Innenpegel keine Überschreitung von 65 dB(A) prognostiziert wird (vgl. UVS, Unterlage 04.03.00, S. 52 und Baulärmprognose, Unterlage 04.08.02, S. 34).

Um die Einhaltung der Beurteilungspegel an einer möglichst großen Anzahl an Immissionsorten zu gewährleisten, wurden in Ziffer 1.3.3 die nach Art und Maß verhältnismäßigen Schutzmaßnahmen festgesetzt.

Da die planfestgestellten Schutzmaßnahmen allein teilweise nicht hinreichend erfolgversprechend und andere Schutzvorkehrungen als die planfestgestellten nicht in verhältnismäßiger Weise möglich sind, wird es an einigen Immissionspunkten dennoch zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm kommen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Arbeiten deshalb nicht wie beantragt durchgeführt werden könnten. So sieht auch die AVV Baulärm vor, dass die Bauarbeiten trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte durchgeführt werden können, wenn diese im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht durchgeführt werden könnten (vgl. Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm).

So liegt der Fall hier. Zugunsten der Zumutbarkeit ist zu berücksichtigen, dass die höchsten Lärmbelastungen nur während weniger, zeitlich eng begrenzter Bauphasen auftreten. Den Rasterlärmkarten (Unterlage 04.08.02.03) zufolge umfassen diese Phasen regelmäßig nur wenige Tage und dauern längstens etwa zwei Wochen an. Auch die gesamte Bauzeit von rund sechs Monaten ist als überschaubar

anzusehen. Eine wesentliche Verlängerung der Bauzeit ist zudem nicht zu erwarten, da die Arbeiten an die Streckensperrung im Zusammenhang mit dem Bau der U-Bahn Haltestelle Fuhlsbüttler Straße gekoppelt sind und damit nur innerhalb eines extern vorgegebenen Zeitfensters durchgeführt werden können.

Weiterhin hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass im Vorhabengebiet bereits eine relevante Vorbelastung durch den Betrieb der bestehenden Haltestelle besteht. Während der Bauphase wird dieser Betrieb jedoch vollständig eingestellt. Den zeitweise erhöhten Baulärmimmissionen stehen daher ruhigere Nachtzeiten ohne den üblichen Haltestellenbetrieb gegenüber.

Schließlich dient das Vorhaben dem Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs und liegt damit in einem erheblichen öffentlichen Interesse. Hieraus folgt im Rahmen der Abwägung eine erhöhte Duldungspflicht der Betroffenen, vgl. auch Ziffer 5.2.2 Nr. 2 AVV Baulärm. Unter Berücksichtigung der zeitlichen Begrenzung der Belastungen, der vorgesehenen Lärmminderungsmaßnahmen (vgl. Ziff. 1.3.3.1 und 1.3.3.2), des Wegfalls der betrieblichen Vorbelastung während der Bauzeit sowie des hohen öffentlichen Interesses am Vorhaben bewertet die Planfeststellungsbehörde die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm insgesamt als zumutbar.

2.5.5.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des fertiggestellten Vorhabens sind insbesondere das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die 16. BImSchV. Die voraussichtlich zu erwartenden betriebsbedingten Lärmauswirkungen des beantragten Vorhabens sind in der Unterlage 04.08.01.00 „Schalltechnische Untersuchung zum Bauvorhaben ‚2. Zugang Habichtstraße‘ – Verkehrslärm“ dargestellt. In der Unterlage wurden die Auswirkungen der geänderten Gleisführung, die im Zuge der Baumaßnahmen erforderlich wird, auf die Verkehrslärmsituation untersucht. Das südliche Gleis einschließlich der Brücke über die Dieselstraße wird etwas nach Süden verlegt, der Bahnsteig verbreitert und das Bahnsteigdach verlängert. Das Betriebsprogramm der U3 bleibt jedoch unverändert.

Maßgeblich für die Beurteilung der Lärmerhöhung ist ein Vergleich der baulichen Maßnahme mit dem planungsrechtlichen Bestand (vgl. BVerwG, NVwZ 2000, S. 567). Das Gutachten der Vorhabensträgerin vergleicht den aktuellen Ist-Zustand (Prognose Null-Fall) mit dem zukünftigen Zustand der Haltestelle im Betrieb (Prognose-Planfall) und prüft, ob zukünftig die gültigen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass es an einzelnen Immissionsorten zwar zu geringfügigen Erhöhungen der Lärmpegel kommt, die gesetzlichen Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung jedoch nicht erfüllt werden. Somit entstehen durch das Vorhaben grundsätzlich keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Voraussetzung hierfür ist allerdings die Errichtung einer Attika über dem südlichen Zugang mit einer Oberkante von 17,6 m ü. NN. Ohne diese Attika würde für eine Wohnung im 4. Obergeschoss des Gebäudes Dieselstraße 9 ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach entstehen. Die Vorhabenträgerin hat diese Attika bereits in ihrer Planung berücksichtigt. Im Übrigen wird auf die Anordnung unter der Ziffer 1.3.3.3 verwiesen.

2.5.5.3 Sonstige Immissionen

Die sonstigen bau-, betriebs- und anlagebedingten Immissionen halten sich innerhalb des zumutbaren Rahmens. Auf die Ausführungen unter 2.5.1.3.2 und 2.5.1.4.1 wird verwiesen. Vorsorglich enthalten die Nebenbestimmungen in den Ziffern 1.3.2, 1.3.3 und 1.3.10 schützende Anordnungen.

2.6 Belange des Städtebaus

Für das Plangebiet gelten mehrere Bebauungs- bzw. Baustufenpläne mit unterschiedlichen Festsetzungen. Der Teilbebauungsplan 284 vom 28.12.1956 setzt die bestehende U-Bahn-Haltestelle mit Bahndamm und Brücke über die Dieselstraße als Bahnanlage fest. Zudem umfasst er die Straßenverkehrsflächen Habichtstraße, Dieselstraße sowie den südlich der Haltestelle verlaufenden Weg und weist die nördlich der Haltestelle gelegene Grünverbindung als öffentliche Grünfläche aus.

Der Bebauungsplan Barmbek-Nord 3 / Bramfeld 1 vom 07.12.1962 übernimmt die östlich der Dieselstraße gelegenen Bahnanlagen mit Bahndamm und Brücke nachrichtlich. Darüber hinaus setzt er einen Spielplatz, einen östlich daran angrenzenden Weg sowie die nördlich des Bahndamms verlaufende Grünverbindung als öffentliche Grünflächen fest. Der Bebauungsplan Barmbek-Nord 24 vom 26.07.1966 übernimmt ebenfalls die Bahnanlagen östlich der Dieselstraße nachrichtlich und setzt die Dieselstraße als Straßenverkehrsfläche fest. Im Bebauungsplan Barmbek-Nord 23 vom 24.04.2014 wird der östlich der Dieselstraße gelegene Bahndamm ebenfalls nachrichtlich als Bahnanlage übernommen.

An das Plangebiet grenzen westlich der Dieselstraße nördlich und südlich festgesetzte Wohngebiete des Baustufenplans Barmbek-Nord an. Östlich der Diesel-

straße befinden sich südlich ein Reines Wohngebiet gemäß Bebauungsplan Barmbek-Nord 24 sowie ein Sportplatz der Freien und Hansestadt Hamburg mit einer zusätzlich festgesetzten 10 m breiten Fläche für die Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern nach Bebauungsplan Barmbek-Nord 23. Östlich des Spielplatzes schließt eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kindertagesheim an, während nördlich die Straßenverkehrsfläche des Schlickswegs verläuft.

Ein Konflikt mit dem geltenden Bauplanungsrecht besteht nicht. Das Vorhaben bleibt im Wesentlichen innerhalb der für die Bahnanlage vorgesehenen Flächen. Soweit das Zugangsbauwerk im nördlichen Bereich eine als Parkanlage festgesetzte Fläche berührt, ist dies unschädlich. Parkanlagen umfassen regelmäßig auch Wegeflächen zur Erschließung und Nutzung. Der Zugang zum Zugangsgebäude ist funktional mit einer solchen Wegefläche vergleichbar und steht daher der Festsetzung der Parkanlage nicht entgegen.

2.7 Belange der Denkmalpflege

Bei dem Bestandsbrückenbauwerk der U-Bahn über die Dieselstraße handelt es sich gemäß § 4 Denkmalschutzgesetz um ein geschütztes Baudenkmal. Es zeichnet sich durch seinen bogenförmigen Trägeraufbau aus. Das neue Brückenbauwerk soll ebenfalls eine vergleichbar aussehende Trägerkonstruktion haben.

Die Denkmalschutzbehörde war bereits in der Entwurfsplanung mit eingebunden und wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligt. Grundsätzlich ist ein Baudenkmal im Bestand zu erhalten. Dennoch ist die Denkmalschutzbehörde in ihrer Stellungnahme zu dem Ergebnis gekommen, dass sie gegen den Plan keine Bedenken hat. Es seien jedoch Nebenbestimmungen zur Sicherstellung der Wahrung denkmalschutzfachlicher Belange anzuordnen.

Das Ergebnis der Denkmalschutzbehörde korrespondiert mit der im Rahmen der eigenständigen UVP-Vorprüfung der Planfeststellungsbehörde getroffenen städtebaulichen und denkmalschutzfachlichen Einschätzung des Vorhabens. Erhebliche Auswirkungen auf das Stadtbild sind anlagebedingt mit dem Vorhaben nicht verbunden. Die Planfeststellungsbehörde ist insoweit der Auffassung, dass es sich bei dem neuen Brückenbauwerk um eine Baulichkeit handelt, die allenfalls geringfügige Auswirkungen auf das Stadtbild haben kann, denen jedoch mit den Anordnungen in Ziff. 2.11 der Nebenbestimmungen hinreichend begegnet wird.

2.8 Belange der Stadtentwässerung

Das Vorhaben umfasst den Anschluss an eine öffentliche Abwasseranlage und die Einleitung von Abwasser in diese Anlage. Dadurch werden die Belange der Stadtentwässerung berührt. Durch die Festsetzungen in den Ziffern 1.3.7 und 1.3.8 kann jedoch ein gerechter Ausgleich hergestellt werden.

2.8.1 Anschluss an öffentliche Abwasseranlage

Das in Rede stehende Vorhaben verfügt über zwei Anschlüsse an die öffentlichen Abwasseranlagen:

Lfd. Nr.	Techn. Platz	Nutzungsart	DN	Aktivität
1	E0102-HSEKANAL-91455741	Mischwasser	150	Nachtr. Herst.
2	E0102-HSEKANAL-91455743	Mischwasser	150	Nachtr. Herst.

Der Anschluss an die öffentlichen Abwasseranlagen bedarf der Genehmigung (§ 7 Abs. 1 S. 1 HmbAbwG), die in diesen Beschluss einkonzentriert wird (vgl. Nr. 1.4.1). Bei Bedarf kann die Einleitungsmenge von Niederschlagswasser begrenzt werden, wenn die Ableitung dieses Niederschlagswassers aufgrund der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Siele oder der der Vorflut dienenden Gewässer nur begrenzt möglich ist.

Die HSE hat in ihren Stellungnahmen vom 12.03.2026 und vom 23.03.2023 vorgegeben, dass die Einleitungsmenge auf 14,00 l/s zu begrenzen ist.

Das Vorhabengebiet weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. In solchen Gebieten ist die Sicherstellung eines geordneten Abflusses von Abwasser ein legitimes Ziel. Die Planfeststellungsbehörde macht sich dieses zu eigen und erlässt unter Nr. 1.3.7 eine Einleitungsbegrenzung in der genannten Menge sowie eine Reihe weiterer Nebenbestimmungen, die ebenfalls darauf abzielen, das Sielnetz hydraulisch stabil zu halten. Hinzu kommen verschiedene Vorgaben, um die Integrität des Sielnetzes zu sichern (vgl. unter Nr. 1.3.7 und Nr. 1.4.5).

Erfolgt der Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage im öffentlichen Grund, so ist das Einvernehmen mit der Stadtentwässerung herzustellen (§ 7 Abs. 7 HmbAbwG). Gemäß Lageplan ist dies hier der Fall. Der Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage erfolgt im öffentlichen Grund. Das hiernach erforderliche Einvernehmen wurde von der HSE mit Schreiben vom 23.03.2026 erteilt.

2.8.2 Einleitung in öffentliche Abwasseranlage

Im Zuge der Vorhabenrealisierung wird die Grundstücksentwässerung für den Bahnsteig, die Dachflächen, die Gleisflächen und die Freiflächen vor der Schalterhalle neu gestaltet. Bis zum Übergabeschacht an das öffentliche Sielnetz soll auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin ein Trennsystem für Niederschlags- und Schmutzwasser installiert werden. Für die Entwässerung der Vorplätze des neuen Zugangsgebäudes werden zwei Anschlüsse an das bestehende Mischwassersiel in der anliegenden Dieselstraße erforderlich. Der Sielanschluss der Brückenentwässerung wird voraussichtlich in seinem bisherigen Zustand weitergenutzt werden können.

Die geplante Grundstücksentwässerungsanlage entspricht den Vorgaben der DIN 1986-100. Dies war Gegenstand der Abstimmung zwischen BUKEA und Vorhabenträgerin im Rahmen des Beteiligungsverfahrens. Im Anschluss an diese Abstimmung hat die Vorhabenträgerin die entwässerungstechnischen Unterlagen überarbeitet; die BUKEA hat mit Schreiben vom 23.03.2026 eine ergänzte Stellungnahme abgegeben. In dieser erhebt die BUKEA keine Bedenken mehr gegen die Ausgestaltung der Grundstücksentwässerungsanlage.

Das Hamburgische Abwassergesetz sieht Grundstücksentwässerungsanlagen wie die hier in Rede stehende als genehmigungsfreie Anlagen an und setzt an die Stelle einer präventiven Genehmigungspflicht eine Fachbetriebspflicht und diverse gesetzlich geregelte Betreiberpflichten. Dementsprechend finden sich unter 1.4.5 Hinweise auf die einschlägigen gesetzlichen Regelungen und DIN-Vorgaben, die in Bezug auf die Grundstücksentwässerungsanlage zu berücksichtigen sind.

Die Einleitung des Abwassers in eine öffentliche Abwasseranlage ist indes nicht genehmigungsfrei. Gemäß § 11a Abs. 1 HmbAbwG darf Abwasser erst in die öffentlichen Abwasseranlagen eingeleitet werden, wenn die Einleitung von der zuständigen Behörde genehmigt worden ist und in den Nebenbestimmungen zu der Genehmigung Anforderungen über Art und Maß der Benutzung der öffentlichen Abwasseranlagen festgelegt wurden. Die Einleitungsgenehmigung wird in diesen Planfeststellungsbeschluss einkonzentriert (vgl. oben Nr. 1.4.1). Von Seiten der BUKEA wurde mit Schreiben vom 23.03.2026 eine Reihe von Nebenbestimmungen für die Einleitungsgenehmigung mitgeteilt. Diese macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen (vgl. oben, unter 1.3.8), um die ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung nach den Zielsetzungen des Hamburgischen Abwassergesetzes in Verbindung mit dem Wasserhaushaltsgesetz sicherzustellen.

2.9 Belange des Trinkwasserschutzes

Wegen des überragenden Gutes einer sicheren Trinkwasserversorgung wurde unter Ziff. 1.3.9 eine Reihe von Nebenbestimmungen erlassen.

Zudem liegt im Vorhabengebiet eine bruchgefährdete Trinkwasserleitung, auf die von Seiten der Hamburger Wasserwerke in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2026 hingewiesen wurde. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 09.06.2026 mitgeteilt, dass bezüglich der bruchgefährdeten Trinkwasserleitung die HOCHBAHN und die HWW in Kontakt stehen.

Laut HWW kommt auch eine Umlegung der Trinkwasserleitung in Betracht. Somit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ein Kompromiss der Interessen von HOCHBAHN und HWW in Aussicht gestellt worden und eine Genehmigung des hier gegenständlichen Vorhabens ohne Gefährdung der sicheren Trinkwasserversorgung möglich.

2.10 Belange Dritter

Mit dem Vorhaben geht die Beeinträchtigung der Belange Dritte einher, die jedoch auf ein verträgliches Maß reduziert werden kann oder jedenfalls nur temporär andauert.

Das Vorhaben hat verschiedene Lärm- und Lichtimmissionen zur Folge. Diese wurden bereits oben, unter Ziff. 2.5.1.3.2, Ziff. 2.5.1.4.1 und 2.5.5 umfänglich geprüft und abgewogen sowie durch die Regelungen unter der Ziffer 1.3 sachgerechten Lösungen zugeführt.

Mit dem Vorhaben gehen zwar dauerhaften Grundstücksinanspruchnahmen einher. Die Baumaßnahme beschränkt sich jedoch auf Grundstücke, die zwar der Stadt Hamburg gehören, aber dem Verwaltungsvermögen Schnellbahnbau zugewiesen sind und nach dem U-Bahn-Verkehrswegevertrag dauerhaft der HOCHBAHN zur Nutzung überlassen sind.

Östlich der Brücke über die Dieselstraße, am Fuß des südlichen Bahndamms, grenzt das Baugebiet unmittelbar an ein Privatgrundstück an. Auf dem Privatgrundstück steht eine hochgewachsene Nadelbaumhecke, die aus circa 7 Fichten und einigen Holunderbüschen besteht. Die Vorhabenträgerin hat diese Bäume einer vertieften fachlichen Beurteilung zugeführt und gelangte zu dem Ergebnis, dass trotz der in unmittelbarer räumlicher Nähe geplanten Baumaßnahmen für die Bäume keine Betroffenheit festgestellt werden kann. Dies wurde gegenüber der Planfeststellungsbehörde in Gesprächen mehrfach wiederholt. Als Grund wurde

der ausreichende Abstand von mindestens 10 m genannt (vgl. auch S. 6 und S. 43 der Unterlage 04.04.00).

Weitere Drittbetroffenheiten sind nicht erkennbar. Das Vorhaben ist auch insoweit zulassungsfähig.

2.11 Einwendungen und Stellungnahmen

Im Folgenden werden die bei der Planfeststellungsbehörde eingegangenen Stellungnahmen mitsamt den Erwiderungen der Vorhabenträgerin und den Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde hierüber mitgeteilt. Stellungnahmen oder Teile von Stellungnahmen, die ausschließlich Zustimmung oder Hinweise enthalten oder die Sachfragen betreffen, die vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses zwischen der Vorhabenträgerin und den Beteiligten geregelt werden konnten, werden nicht wiedergegeben, da es insoweit keiner Entscheidung bedarf. Dasselbe gilt für Inhalte von Stellungnahmen, denen durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss vollständig abgeholfen wurde.

In ihrer Synopse hat die Vorhabenträgerin bei einigen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Worten erwidert „Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt“. Mit Schreiben vom 09.06.2026 hat die Vorhabenträgerin mitgeteilt, diese Formulierung sei dahingehend zu verstehen, dass die Kommentierung als Zusage zu verstehen ist, dass die Vorgaben berücksichtigt werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wirkt sich diese Zusage im Folgenden bei der Gewichtung der Erwiderungen der Vorhabenträgerin zugunsten der Einwendung bzw. Stellungnahme aus.

Der besseren Übersichtlichkeit halber erfolgt die Darstellung der Stellungnahme in Normalschrift, die *Äußerung der Vorhabenträgerin in Diagonalschrift* und die **Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Fettschrift**.

2.11.1 Vorbemerkung

Im Folgenden wird auf die eine Einwendung eingegangen, die in dem Verfahren erhoben wurde, und auf solche Stellungnahmen, deren Umfang und Inhalt Anlass zu einer detaillierten Auseinandersetzung seitens der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde gegeben haben. Andere Stellungnahmen wurden nicht erwähnt, da ihr Inhalt auch ohne eine eigene verbal-argumentative Auseinandersetzung Eingang in die Feststellungen und Anordnungen des Beschlusses gefunden hat oder da sie keine Bedenken gegen die Planung geäußert haben.

2.11.2 Einwendung 001

Mit Schreiben vom 23.02.2026, eingegangen am darauffolgenden Tag, hat der Einwender mitgeteilt, das Vorhaben grundsätzlich zu begrüßen, da dieses den Komfort für Anwohnende verbessere und einen Beitrag zur Verkehrswende darstelle. Bei einer Sitzung des Einwenders im Juli 2025 seien die Themen Klimafolgen, insbesondere der Mangel an öffentlichen Trinkwasserstellen und Toiletten, angesprochen worden, wobei man Chancen für einfache Lösungen im Projekt sah, die jedoch in der Planung nicht umgesetzt worden seien. Positiv bewertet werde die Planung von bis zu 24 Fahrradstellplätzen und die Möglichkeit eines zweiten Aufzugs als Nachrüstung, während die vollständige Sperrung der Dieselstraße und des Fußwegs südlich der Bahn während der Bauzeit kritisch gesehen werde, da dies für mobilitätseingeschränkte Personen erhebliche Umwege bedeute. Der Verlust von 74 Großbäumen und großer Vegetationsflächen werde als schmerzhaft empfunden, insbesondere angesichts von Klimawandel und Stadtverdichtung, wobei man auf klimatische Ausgleichseffekte durch Wiederherstellung der Vegetation, Neupflanzungen, Dachbegrünung und die Verkehrswende hoffe.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, die BVM habe auf Rückfrage mitgeteilt, dass keine Mittel für die Errichtung und den Betrieb einer öffentlichen Toilette zur Verfügung gestellt würden. Die Installation einer öffentlichen Trinkwasserstelle innerhalb der Hochbahnanlage werde abgelehnt, da die Kernkompetenz der Hochbahn im Betrieb von Bussen und U-Bahnen, nicht in der Trinkwasserbereitstellung und -verteilung liege. Außerhalb der Hochbahnanlage sei die Aufstellung einer Trinkwasserstelle denkbar. Im Rahmen der weiteren Planung könne der Kontakt zu Hamburg Wasser aufgenommen werden. Die Beeinträchtigungen für den Fuß- und die sonstigen Verkehre seien unumgänglich.

Die Argumente, mit denen die Vorhabenträgerin den Forderungen des Einwenders begegnet, sind nachvollziehbar. Obwohl das Vorhaben im Vorhabengebiet und darüber hinaus teils weitreichende Effekte nach sich ziehen wird, ist es aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht zulässig, „bei Gelegenheit“ noch weitere Aspekte, wie eine öffentliche Toilette oder eine Trinkwasseranlage mitzuplanen und schließlich auch zu betreiben. Der Erlass von Nebenbestimmungen zugunsten der Einwendung war somit nicht angezeigt.

2.11.3 Stellungnahme der Feuerwehr Hamburg

Mit Schreiben vom 12.01.2026 betont die Feuerwehr Hamburg, dass bei allen Änderungen der verkehrlichen Infrastruktur wie Vollsperrungen oder verengten Fahrbahnen eine frühzeitige Einbindung erforderlich sei und verweist auf einen Ansprechpartner für Verkehrsflussoptimierung. Unter Kabel- und Rohrbrücken müssten lichte Durchfahrtshöhen von mindestens 3,50 m eingehalten werden, und die Wasserversorgung durch Hydranten im Umfeld der Baumaßnahmen müsse jederzeit für Einsätze freigehalten werden, wobei Ersatzmaßnahmen mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen seien. Zudem seien die Anforderungen der §§ 4, 5 und 17 HBauO zu erfüllen, die Anleiterbarkeit an bestehenden Gebäuden müsse stets gewährleistet bleiben, und Feuerwehrzufahrten sowie Zugänge zu Gebäuden seien auch während der Bauphase gemäß den Richtlinien freizuhalten. Veränderungen der Zugänglichkeiten während der Bauphase müssten mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abgestimmt werden, für die ebenfalls ein Ansprechpartner benannt wurde.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, die Hinweise zur Kenntnis zu nehmen und zu berücksichtigen.

Die Belange der Feuerwehr und der durchgängigen Erreichbarkeit von anliegenden Gebäuden und Flächen durch Rettungskräfte sind von hohem Gewicht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es daher erforderlich, die Vorgaben der Feuerwehr durch den Erlass von Nebenbestimmungen in Ziff. 1.3.1 sicherzustellen.

2.11.4 Stellungnahme der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)

Mit Schreiben vom 23.02.2026 verweist die BSW darauf, dass der Oberbaudirektor bei stadtbildrelevanten Vorhaben zu beteiligen sei und das beantragte Vorhaben dieser Beteiligungspflicht unterliege. Die endgültige Materialentscheidung müsse durch eine Bemusterung mit dem Oberbaudirektor im weiteren Verfahren erfolgen, dem dieser unter dem Vorbehalt von Materialabstimmungen vor Ort zustimme. Zudem werde im UVP-Bericht das maßgebliche planungsrechtliche Umfeld benannt und bewertet, während im übergeordneten Erläuterungsbericht die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen bislang nicht erläutert oder in die Begründung einbezogen seien, weshalb eine entsprechende Ergänzung gefordert werde.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, den Hinweis auf die Einbindung des Oberbaudirektors zu berücksichtigen. Die Hinweise auf das Planrecht wolle sie in Form von Ausführungen zu den Richtlinien für Planung, Entwurf und Bau von U-Bahn-Anlagen in Hamburg im Erläuterungsbericht ergänzen.

Eine Ergänzung im Erläuterungsbericht war aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, da die Auseinandersetzung mit dem geltenden Planrecht in diesem Beschluss stattfindet (vgl. unter 2.6). Zudem sind die von der Vorhabenträgerin erwähnten Richtlinien zuvorderst für die Abstimmung mit der Technischen Ausführungsbehörde von Relevanz und nicht in diesem Planfeststellungsverfahren. Die Abstimmung mit dem Oberbaudirektor ist gängige Praxis. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass anzunehmen, dass im gegenständlichen Verfahren von dieser Praxis abgewichen wird, sodass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Erlass einer Nebenbestimmung entbehrlich ist.

2.11.5 Stellungnahme Kompetent Barrierefrei

In der Stellungnahme vom 26.02.2026 wird gefordert, dass am neuen Ausgang ein Aufzug installiert werden müsse, um die barrierefreie Zugänglichkeit und deren Ausfallsicherheit an der Haltestelle zu gewährleisten. Es wird zudem gefordert, dass Fahrradabstellplätze, einschließlich B+R-Anlagen, sowohl optisch als auch taktil klar abgegrenzt sein sollten, wobei die geplanten Stellflächen im nördlichen Bereich vergrößert werden müssten, um ein Überragen der Fahrräder zu verhindern. Darüber hinaus seien infrastrukturelle Maßnahmen notwendig, die möglicherweise außerhalb der direkten Planungshoheit der HOCHBAHN lägen, jedoch für die Nutzbarkeit des Zugangs entscheidend seien: Der Fußweg südlich der Haltestelle weise einen ungünstigen Versprung auf, der im Rahmen der Flächenwiederherstellung behoben werden solle, während der nördliche Fußweg mit einer Pflasterdecke versehen werden müsse, da Grand als Wegeoberfläche auf längeren Strecken ungeeignet sei. Zudem werde ein barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs über die Dieselstraße gefordert. Abschließend werde empfohlen, das Kompetenzzentrum eng hinsichtlich Farbgebung und Beleuchtung des neuen Zugangs einzubinden, um die Barrierefreiheit auch in diesen Aspekten sicherzustellen.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, die BVM habe vorgegeben, den zweiten Zugang mit minimaler Ausstattung zu errichten, das heiße ohne Aufzug. Der Entwurf sehe jedoch die Option vor, zu einem späteren Zeitpunkt nachträglich einen zweiten Aufzug einzurichten. Die dargestellten Fahrradabstellplätze seien informativ

und nicht Bestandteil des Verfahrens. Eine Planung zu den Fahrradstellplätzen werde von B+R in einem gesonderten Verfahren eingereicht. Der ungünstige Versprung des Fußwegs südlich der Haltestelle werde zur Kenntnis genommen und nach Möglichkeit in der Bauausführung behoben. Die Fläche vor dem Zugang bis zum nördlichen Wegesrand an der Dieselstraße werde gepflastert. Westlich dieser Fläche sei der Weg dem BA-Nord zugeordnet, der nicht Bestandteil des Verfahrens sei. Der Straßenraum sei ebenfalls nicht Bestandteil des Verfahrens, weshalb keine Gestaltung des Fußgängerüberwegs vorgesehen sei. Der Hinweis bezüglich Farbgebung und Beleuchtung werde zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerin geht auf die Belange der Stellungnahme umfassend ein und begründet nachvollziehbar, dass den Forderungen aus Zuständigkeitsgründen, wegen politischer Vorgaben oder wegen der Grenzen des Vorhabengebietes nicht entsprochen werden kann. Der Erlass von Nebenbestimmungen wird daher als nicht erforderlich angesehen.

2.11.6 Stellungnahme der Polizei (VD52)

Die Polizei fordert in ihrer Stellungnahme vom 27.02.2026 u. a. den Nachweis, dass sich die lichte Durchfahrtshöhe der U-Bahnbrücke über die Dieselstraße durch das Vorhaben nicht verringert, da eine Reduzierung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht akzeptiert werden könne. Mit Blick auf die Bauzeit weist die VD52 darauf hin, dass während der Bauzeit Einschränkungen im Fußgänger-, Rad- und Kfz-Verkehr zu erwarten seien, wobei die Änderungen der Verkehrsführung vorab mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen und von ihr zu genehmigen seien. Die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und Rettungskräfte, müsse jederzeit gewährleistet sein. Großraum- sowie Schwertransporte müssten gesondert beantragt werden. Insgesamt bestünden aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht jedoch keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben, sofern die genannten Auflagen und Hinweise eingehalten würden.

Die Vorhabenträgerin hat gegen die Forderungen von VD52 keine Bedenken geäußert und mitgeteilt, diese berücksichtigen zu wollen. Hinsichtlich der lichten Durchfahrtshöhe der U-Bahnbrücke über die Dieselstraße hat die Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass diese nicht verringert werde und ein vermessungstechnischer Nachweis nach dem Einbau der Brücke erfolgen werde.

Wegen des hohen öffentlichen Interesses an einer funktionierenden Verkehrsführung während der Bauzeit und zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Verkehrs auch nach Abschluss der Baumaßnahme

wurden die Forderungen von VD52 in Ziff. 1.3.1 und 1.3.13 in entsprechende Anordnungen überführt.

2.11.7 Stellungnahme der P+R Betriebsgesellschaft mbH

Die P+R Betriebsgesellschaft mbH hat in ihrer Stellungnahme vom 09.02.2026, eingegangen am 27.02.2026, mitgeteilt, dass im betroffenen Gebiet keine Park+Ride Flächen liegen und somit insoweit keine Betroffenheit bestehe. Mit Blick auf Bike+Ride Flächen wies sie darauf hin, dass sie derzeit eine Radstation an der Haltestelle Habichtstraße plane, deren Ausbau bis zur Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Ende 2027 erfolgen solle. Es werde darauf hingewiesen, dass in einem Aktionsradius von 50 bis 100 Metern um die Haltestellen geeignete Flächen für das Radparken gesichert und als Radstationen eingerichtet werden müssten, idealerweise direkt an den Bahnsteigzugängen.

Die Vorhabenträgerin äußert, dass die geplante Zeitschiene für die Errichtung der Radstation an der Haltestelle Habichtstraße begrüßt werde, jedoch eine Abstimmung erforderlich sei, da die Arbeiten in den Bauablauf integriert werden müssten. Vorrang habe der Abschluss der baulichen Maßnahmen für den zweiten Zugang. Der Aktionsradius werde zur Kenntnis genommen, und es werde um eine Abstimmung der Planung gebeten, da die Zugänge funktionale und gestalterische Anforderungen erfüllen müssten. Die Planung sehe unmittelbar an den Zugangsflächen 24 Fahrradstellplätze vor, was 32 % der insgesamt 76 geforderten Plätze entspreche, während die restlichen 52 Stellplätze anderweitig untergebracht werden könnten. Der Charakter des Vorplatzes solle erhalten bleiben, ein barrierefreier Zugang sei sicherzustellen, und ausreichend Fläche für Pflegemaßnahmen müsse gewährleistet sein. Aufgrund des Baumbestands am nördlichen Vorplatz seien Betonfundamente dort nur eingeschränkt möglich.

Nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde stehen die Vorhabenträgerin und die P+R GmbH bezüglich der geplanten Radstation im ständigen Austausch. Es ist somit davon auszugehen, dass hier außerhalb des Planfeststellungsbeschlusses eine Einigung erzielt wird, zumal sich die Radstation voraussichtlich ohnehin außerhalb des Vorhabengebietes befinden wird.

2.11.8 Stellungnahme der Behörde für Verkehrs und Mobilitätswende (BVM)

Die BVM äußert in ihrer Stellungnahme vom 03.03.2026 grundsätzlich keine Bedenken gegenüber dem Planfeststellungsverfahren, wies jedoch auf die Notwendigkeit hin, einen Antrag auf Zustimmung nach § 60 BOStrab bei der Technischen

Aufsichtsbehörde (TAB) zu stellen. Baubedingte Einschränkungen im ÖPNV sollten auf das absolut Notwendige reduziert und frühzeitig mit dem Hamburger Verkehrsverbund abgestimmt werden. Die BVM wies auf die Pläne der P+R-Betriebsgesellschaft für eine eigenständige Radstation an der Haltestelle Habichtstraße hin. Für die Fläche auf dem Flurstück 5395, das dem Verwaltungsvermögen Schnellbahnbau zugeordnet ist und im Eigentum der BVM steht, solle die Vorhabenträgerin die Verkehrssicherung und Unterhaltung dauerhaft übernehmen. Die bei der BVM angesiedelte TAB empfahl, die im Erläuterungsbericht genannte Erweiterung des Bahnsteigdaches als wesentliche Anpassung aufzunehmen und wies auf einen Zahlendreher bei der Beschreibung der Festtreppe hin, der in den Unterlagen zu korrigieren sei. Zudem sei das Brandschutzkonzept nach DIN 5647 in einem gesonderten Verfahren zu behandeln, entgegen der Aussage, dass kein Konzept erforderlich sei. Hinsichtlich des Schallschutzes stellte die TAB fest, dass bereits Züge mit 120 m Länge eingesetzt werden und dass im Rahmen von Instandsetzungen Kunststoffschwellen auf den Stahlbrücken verlegt werden, weshalb das Schallgutachten entsprechend zu überarbeiten sei.

Die Vorhabenträgerin bestätigt, dass ein TAB-Antrag separat gestellt wird. Die Anregung zur Reduzierung baubedingter Einschränkungen des ÖPNV wird ebenfalls anerkannt und es wird darauf hingewiesen, dass die bauliche Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens während der ohnehin stattfindenden Betriebsunterbrechung der U3 für den Neubau der U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße erfolge. Bezüglich der Radstation wird auf die Stellungnahme der P+R GmbH verwiesen. Es wird bestätigt, dass die Erweiterung des Bahnsteigdachs im Erläuterungsbericht ergänzt wird und ein Zahlendreher in den Unterlagen korrigiert werde. Die Vorhabenträgerin stimmt dem Hinweis zum Brandschutzkonzept zu und passte den Erläuterungsbericht entsprechend an. Zudem bestätigt sie die Verkehrssicherung und Unterhaltung der genannten Flächen. Die Ausführungen im schalltechnischen Gutachten würden angepasst werden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin auf die Anmerkungen der BVM umfänglich erwidert und infolgedessen die Anpassung des Erläuterungsberichts (Unterlage 01.01) und des Schallschutzgutachtens (Unterlage 04.08.01.00) vorgenommen. Dem Begehr zur Übernahme der Verkehrssicherungspflicht auf dem Flurstück 5395 hat die Vorhabenträgerin ausdrücklich zugestimmt, sodass der Erlass einer Nebenbestimmung entbehrlich war. Da die Vorhabenträgerin ohnehin einen Antrag bei der TAB stellen wird (vgl. Anordnung in Ziff. 1.3.12), der auch die Pläne zur näheren Ausgestaltung der Zugangstreppe beinhaltet, war die Korrektur des

Zahlendrehers in der Unterlage 02.03.05 entbehrlich. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung Ziff. 1.3.1 verwiesen.

2.11.9 Stellungnahme der AG Naturschutz

Die AG Naturschutz kritisiert in ihrer Stellungnahme vom 06.03.2026, dass die fachliche und rechtliche Grundlage für die unterschiedliche Behandlung der Bäume nicht transparent dargelegt sei und fordert eine nachvollziehbare Darstellung. Zudem wird die geringe Anzahl der tatsächlichen Ersatzpflanzungen als unzureichend bewertet, weshalb eine deutliche Erhöhung der Nachpflanzungen im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff verlangt wird.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die Anwendung der BaumschutzVO neben der Eingriffsregelung in Hamburg gängige Praxis sei. Um die besondere Wertigkeit der Bäume auf der Bahndammböschung abzubilden, wurde die Wertstufe 8 angesetzt, was nach dem Staatsrätemodell weitgehend natürlich belassenen Wäldern und Gehölzflächen entspreche. Im Bereich der Parkanlage würden 4 neue Bäume angepflanzt. Im Rahmen der Umweltbaubegleitung würde begutachtet werden, ob weitere Baumnachpflanzungen im Bereich der Bahndammböschung realisiert werden können. Da die Zahl dieser Ersatzpflanzungen noch nicht feststehe, würde der verbleibende Baumbedarf mit Ersatzzahlungen kompensiert werden.

Die Erwiderung der Vorhabenträgerin wird von der Planfeststellungsbehörde in der Gesamtschau mit dem geänderten Landschaftspflegerischen Begleitplan, seinen Anlagen und den Feststellungen dieses Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich als schlüssig erachtet. Wegen der in diesem Fall analog angewendeten BaumschutzVO wird auf die entsprechenden Ausführungen oben verwiesen; Im Übrigen auf die Ausführungen unter 2.5 und die Anordnungen unter Ziff. 1.3.10.

2.11.10 Stellungnahme der Behörde für Inneres und Sport (BIS)

Die Stellungnahmen der Behörde für Inneres und Sport vom 03.03.26 und vom 04.03.2026 sind überwiegend wortlautidentisch mit der Stellungnahme der Feuerwehr (vgl. oben, unter 2.11.3) und derjenigen der Polizei (vgl. oben, unter 2.11.6), sodass auf die dortigen Ausführungen verwiesen wird. Darüber hinaus merkt die Abteilung für Krisenbewältigung und Bevölkerungsschutz an, der zweite Zugang zur U-Bahn-Station Habichtstraße verbessere die Evakuierungs- und Rettungsmöglichkeiten erheblich, verkürze Räumungszeiten und erleichtere den Zugang für Einsatzkräfte.

Während der Bauphase sei sicherzustellen, dass Rettungswege und Zufahrten jederzeit nutzbar blieben und mögliche Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen minimiert würden.

Insgesamt bestünden keine grundsätzlichen Bedenken. Der zweite Zugang stelle einen deutlichen Sicherheitsgewinn dar, sodass das Vorhaben unter Berücksichtigung entsprechender Auflagen als zustimmungsfähig angesehen werde.

Die Vorhabenträgerin hat sich hierzu nicht detailliert geäußert.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war dies auch entbehrlich, da die Äußerungen bereits an anderer Stelle ausführlich behandelt wurden und die Belange der Abteilung für Bevölkerungsschutz ohnehin Eingang in die Nebenbestimmungen gefunden haben. Auf die Ziffer 1.3.3 wird verwiesen.

2.11.11 Stellungnahme des Denkmalschutzamts

Das Denkmalschutzamt führt in seiner Stellungnahme vom 04.03.2026 aus, dass der Eingriff in das Baudenkmal, insbesondere das Versetzen eines Überbaus und die Erweiterung der Widerlager, nachvollziehbar dargelegt worden sei. Vor diesem Hintergrund sei nach Abwägung der Denkmalschutzbelange mit öffentlichen Interessen und den Interessen des Verfügungsberechtigten entschieden worden, dass die Denkmalschutzbelange zugunsten der Maßnahme zurückgestellt und diese unter bestimmten Auflagen und Nebenbestimmungen zugelassen werden könne.

Die Vorhabenträgerin hat gegen die in der Stellungnahme genannten Auflagen und Hinweise keine Bedenken geäußert.

Die Anordnungsvorschläge des Denkmalschutzamtes sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zum Schutz der denkmalrechtlichen Belange plausibel und daher in die Anordnung Ziff. 1.3.11 überführt worden.

2.11.12 Stellungnahme der Hamburger Energienetze GmbH

In ihrer Stellungnahme vom 02.03.2026 hat die Hamburger Energienetze GmbH eine Reihe von Hinweisen aufgenommen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Vorgaben uneingeschränkt zu berücksichtigen. Die Vorgaben und der Verweis auf die beigefügten Merkblätter wurden außerdem in die Anordnung Nr. 1.3.4 überführt.

2.11.13 Stellungnahme der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)

In der ursprünglichen Stellungnahme der BUKEA vom 03.03.2026 wird zu den Themen Wasser, Abwasser und Geologie ausgeführt, dass insbesondere beim Einbringen tiefgründiger Elemente wie Bohrpfählen darauf zu achten sei, die Entstehung von Wegigkeiten sowie die Verschleppung wassergefährdender Stoffe in die grundwasserführenden Sande zu verhindern. Für die Baustelleneinrichtungsflächen sei ein sachgerechter Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sowie mit Aushub- und Abbruchmaterial sicherzustellen. Betriebsstoffe müssten in doppelwandigen Behältern oder ausreichend dimensionierten Auffangeinrichtungen gelagert werden, und geeignete Hilfsmittel zur Aufnahme ausgelaufener Stoffe seien bereitzuhalten. Das Personal sei in die Sorgfaltspflichten einzuweisen, und ein Nachweis über die Einhaltung der Schutzmaßnahmen sei vorzuhalten. Bei der Verwertung von Aushubmaterial seien die Anforderungen an die stoffliche Verwertung mineralischer Abfälle zu beachten; als Planungshilfe würden die Karte „Einbau Ersatzbaustoffe“ sowie das Merkblatt zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg herangezogen.

Die Ausführungen der BUKEA zum Thema Klimaangepasstes Entwässerungsmanagement haben eine Überarbeitung der Unterlagen 04.01.01 – 04.01.03.06 erforderlich gemacht. Nach Vorlage der geänderten Unterlagen hat das Referat W24 in einer ergänzenden Stellungnahme vom 23.03.2026 mitgeteilt, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Einleitungsgenehmigung nach § 11a HmbAbwG vorlägen und in diesem Zusammenhang eine Reihe von Nebenbestimmungen zu erlassen sei.

Im Zusammenhang mit dem Arten- und Biotopschutz und der Eingriffsregelung haben die Anmerkungen der BUKEA zu einer Änderung des Landschaftspflegerischen Begleitplans und einige seiner Anlagen geführt. Die geänderten Unterlagen wurden der BUKEA mit der Bitte um Erteilung des Einvernehmens übergeben. Gegen die geänderten Unterlagen bestanden seitens der BUKEA keine Bedenken, sodass sie mit Schreiben vom 20.08.2026 ihr Einvernehmen erteilt hat.

Aus dem Referat Landschaftsplanung und Stadtgrün wurde auf die „Strategie Grüne Fassaden“ und die DIN 18920 zum Schutz der Baumwurzeln während der Baumaßnahmen hingewiesen.

Das Referat Immissionsschutz und Abfallrecht hat auf die Anlage „Relevante Vorschriften und Anforderungen im Bereich des Immissionsschutzes und Abfallrechts“ hingewiesen.

Das Referat Energie und Klima weist darauf hin, dass grundsätzlich die Umweltauswirkungen, speziell die THG-Emissionen des Vorhabens bereits in die Variantenbetrachtung einfließen sollten. Zukünftige Sanierungs- oder Modernisierungsmaßnahmen werden nicht berücksichtigt, sollten aber ergänzt oder separat bilanziert werden, wenn solche Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden. Die für das Vorhaben benötigten Baustoffe, insbesondere Stahl und Beton, verursachen hohe graue Energie-Emissionen, die im Sinne der Hamburger Klimaziele quantifiziert und möglichst reduziert werden sollten. Es wird empfohlen, klimaschonende Baustoffe zu prüfen und die bereits identifizierten THG-Reduktionsmaßnahmen in der weiteren Planung und Vergabe umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin hat die Anmerkungen der BUKEA zur Kenntnis genommen und zugesagt, diese zu berücksichtigen. Dort, wo es erforderlich war, hat die Vorhabenträgerin die Planunterlagen geändert.

Die Vorgaben der BUKEA sind in die Nebenbestimmungen Ziff. 1.3.10 und Ziff. 1.3.8 eingegangen, da auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für den Schutz der Belange von Natur, Landschaft und den weiteren Umweltschutzgütern explizite Anordnungen als erforderlich angesehen werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter 2.5 verwiesen.

2.11.14 Stellungnahme des Bezirksamts Nord

Die Stellungnahme des Bezirksamtes Nord vom 13.03.2026 setzt sich mit verschiedenen inhaltlichen Aspekten der Planung auseinander. Das Fachamt für Management des öffentlichen Raums hat eine Reihe von Vorgaben für den Fall von Gehwegüberfahrten gemacht, die aber nicht durchgreifen, weil mit dem planfestgestellten Vorhaben keine Gehwegüberfahrten verbunden sind.

Das Fachamt Tiefbau weist darauf hin, dass die Grenze zwischen öffentlichem Grund und dem Gelände der Vorhabenträgerin kenntlich gemacht werden muss. Außerdem wurde auf das Abstimmungserfordernis mit MR2 und MR3 in mehreren Bereichen hingewiesen.

Die Abteilung Wegerecht führt aus, dass grundsätzlich ausreichende Gehwegflächen neben den Widerlagern vorhanden seien. Hinsichtlich der Fassadenbegrünung müsse die barrierefreie Führung entlang des Gebäudes erhalten bleiben. Die Entwässerung sei so zu planen, dass Oberflächenwasser nicht auf öffentliche Wege abgeleitet werde, und Entwässerungsleitungen der Hochbahnbauwerke dürften nicht an Straßenentwässerungsleitungen im Verwaltungsvermögen des

Fachbereichs Tiefbau angeschlossen werden. Teile der Grundstücksentwässerungsanlage könnten auf öffentlich genutztem Privatgrund untergebracht werden, sofern sie barrierefrei und rutschfest ausgeführt seien. Die durch den neuen U-Bahn-Zugang entstehenden Vorplätze würden zur Straßenverkehrsfläche Dieselstraße gehören und unterlägen den Vorschriften des HWG; die Zuordnung der Flächenbereiche nördlich und südlich der Entwässerungsrinne sowie der Brücke sei zwischen Hochbahn, Tiefbau und Stadtgrün abgestimmt, wobei eine Übertragung von Flächen aus dem VV Stadtgrün in das Verwaltungsvermögen Tiefbau vorgesehen sei.

Das Fachamt Wasserrecht weist auf die Vorgaben der Hamburgischen Stadtentwässerung (HSE) hin.

Das Fachamt Management des öffentlichen Raumes listet eine Reihe von Vorgaben in Bezug auf die Wiederherstellung der Parkanlage, die Art und Weise der Ersatzpflanzungen, die Baustelleneinrichtungsflächen, einschlägige Sondernutzungstatbestände und weitere naturschutzrechtliche Anforderungen. Diese wurden ergänzt durch eine Stellungnahme vom 14.08.2026.

Die Vorhabenträgerin hat überwiegend keine Bedenken geäußert. Dies betrifft insbesondere die Auflagen, die seitens des Bezirksamts Nord vorgetragen wurden. Wegen der Zuständigkeit für die neu entstehende Zuwegung am nördlichen Zugang der Haltestelle hat die Vorhabenträgerin mitgeteilt, der Zuständigkeitsübertrag aus dem Bereich Stadtgrün (MR3) zum Tiefbau (MR2) sei Sache des Bezirks. Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherungspflicht hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass diese auf den der Schnellbahn zugeordneten Grundstücken bei der HOCHBAHN und im Übrigen beim Bezirk läge.

Die Planfeststellungsbehörde wurde darüber informiert, dass am 21.04.2026 zwischen der Vorhabenträgerin und dem Fachbereich Stadtgrün eine Abstimmung hinsichtlich einiger in der Stellungnahme angesprochenen Punkte stattgefunden hat und infolgedessen Maßnahmenblätter des LBP, wie vom Fachamt gefordert, geändert wurden. Die geänderten Unterlagen sind zum Gegenstand dieses Beschlusses geworden (vgl. oben, unter 1.2.1). Ebenfalls Gegenstand dieses Beschlusses sind die seitens des BA-Nord geforderten Sondernutzungserlaubnisse, da der Beschluss auch insoweit Konzentrationswirkung entfaltet (vgl. oben, unter 1.4.1). Diesbezüglich wurden inhaltliche Vorgaben in die Anordnungen Ziff. 1.3.4, 1.3.13 und 1.3.14 aufgenommen. Der Verweis auf die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Fläche

am nördlichen Zugang der Haltestelle ist plausibel. Hier kann der Planfeststellungsbeschluss keine Konfliktlösung herbeiführen, da es sich um einen internen Verwaltungsvorgang handelt. Im Übrigen wird auf die Wiederherstellungsanordnung in Ziff. 1.3.13 verwiesen, nach der die Wiederherstellung in Abstimmung mit dem Wegebaulastträger erfolgt.

2.11.15 Stellungnahme Hamburger Stadtentwässerung (HSE)

Die Hamburger Stadtentwässerung (HSE) hat in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2026 mitgeteilt, es bestünden keine Bedenken hinsichtlich der Planung der Änderung der Entwässerung.

Der HSE-Stellungnahme waren die Merkblätter „Allgem. Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentl. Sielanlagen“ und „Allgem. Auflagen für Kranaufstellungen in der Nähe öffentlicher Sielanlagen“ beigefügt sowie mehrere Hinweise und Auflagen.

Mit Schreiben vom 23.03.2026 ergänzte die HSE ihre Stellungnahme, da zwischenzeitlich von der Vorhabenträgerin die entwässerungstechnischen Unterlagen überarbeitet wurden. Die ergänzte Stellungnahme enthielt das nach § 7 Abs. 7 HmbAbwG erforderliche Einvernehmen für die zwei beantragten Anschlüsse, die Angabe zur Einleitungsbegrenzung sowie verschiedene Auflagen und Hinweise. Ferner hat die HSE Grüneintragungen im Lageplan vorgenommen, um den Anschlussort kenntlich zu machen, der zugleich die Zuständigkeitsgrenze der HSE markiert.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit den Unterlagen der HSE in ihrer Synopse auseinandergesetzt und erwidert, sämtliche Hinweise und Vorgaben würden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Die Aussage der Vorhabenträgerin wird als Zusage gewertet. Unter Ziff. 1.3.7 werden die Vorgaben der HSE als Nebenbestimmung festgeschrieben. Ferner wird auf Nr. 1.4.5 sowie Nr. 2.8 verwiesen.

2.11.16 Stellungnahme der Hamburger Wasserwerke (HWW)

Die Hamburger Wasserwerke (HWW) haben in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2026 mitgeteilt, gegen die Planung keine Bedenken zu haben. Der Stellungnahme war das Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen beigefügt. Außerdem wurde auf die Leitungsbestandspläne zum Regen- und Mischwasser Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit den Unterlagen der HWW in ihrer Synopse auseinandergesetzt und erwidert, dass die Hinweise und Vorgaben berücksichtigt würden.

Die Absicht der Vorhabenträgerin, die Hinweise der HWW zu berücksichtigen, wird als Zusage gewertet. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziff. 1.3.9, die Hinweise unter 1.4.5 sowie die Ausführungen unter 2.9 verwiesen.

3 GESAMTABWÄGUNG

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, dass die jeweils benannten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden sind und dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Die verschiedenen zu berücksichtigenden Belange sind gegeneinander und untereinander abgewogen worden, wobei in angemessener Weise all das in die Abwägung eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge in sie einzustellen war. Dazu gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den damit verbundenen Interessen insbesondere die mit dem Vorhaben einhergehenden mittelbaren Beeinträchtigungen Dritter sowie dessen sonstige Umweltauswirkungen. Die mit den Stellungnahmen vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise, aber auch die kritischen Äußerungen sind von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und von der Planfeststellungsbehörde abgewogen worden. Die Vorhabenträgerin hat einer Vielzahl von Forderungen zugestimmt und deren Berücksichtigung zugesagt, wodurch diese Eingang in die Planung gefunden haben. Weitere Forderungen sind von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt worden und finden sich in diesem Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmungen oder in den Entscheidungen über die Stellungnahmen wieder. Andere Forderungen wiederum sind mit entsprechender Begründung zurückgewiesen worden.

Das Vorhaben ist geeignet und erforderlich, die Planungsziele zu erreichen. Ihm stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, dass dies zu einer Versagung der Zulassung führen oder zu Planänderungen Anlass geben würde. Eindeutig vorzugswürdige Varianten, die geeignet wären, die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele mit geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Belange zu erreichen, sind nicht ersichtlich. Dies gilt insbesondere für die mit dem Vorhaben unvermeidlich verbundenen bauzeitlichen Belastungen sowie die Eingriffe in den denkmalgeschützten Bestand. Das übergeordnete öffentliche Interesse an der

bestmöglichen Bewältigung des öffentlichen Personennahverkehrs durch eine intakte und den aktuellen technischen Anforderungen genügende Infrastruktur rechtfertigt die Baumaßnahmen.

Die von dem Vorhaben ausgelösten Beeinträchtigungen sind durch eine den technischen Anforderungen und den gesetzlichen Vorgaben entsprechende, ausgewogene Planung so weit wie möglich vermindert worden. Verbleibenden Auswirkungen namentlich wegen der bauzeitlichen Immissionen sowie der Betroffenheit des Verkehrs und von Leitungsträgern wurde entweder mittels entsprechender Planungsdetails oder durch die von der Planfeststellungsbehörde erlassenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen, sodass die denkbaren Beeinträchtigungen vermieden oder zumindest vermindert werden konnten, soweit dies möglich war. Die verbleibenden Auswirkungen und die sich daraus ergebenden Konflikte sind unvermeidbar und damit hinzunehmen.

Das genehmigte Vorhaben führt zwar zu Beeinträchtigungen einiger Umweltschutzgüter. Soweit diese Beeinträchtigungen trotz der seitens der Vorhabenträgerin darauf gerichteten Bemühungen nicht verhindert oder wenigstens vermindert werden können, sind sie jedoch mit der Durchführung des Vorhabens zwangsläufig verbunden und unvermeidbar, um die Planungsziele zu erreichen. Auch im Ganzen betrachtet sind sie nicht von einem Ausmaß, welches das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge als nicht vertretbar erscheinen ließe. Ein ökologisches Risiko, das ein geringes Maß überschritte und einer Zulassung des Vorhabens entgegenstünde, ist nicht zu erkennen. Dies ist auf den geringen Umfang der Baumaßnahmen in einem bereits stark anthropogen vorbelasteten Umfeld sowie auf die sorgfältige Begutachtung der maßgeblichen Umweltbelange und auf die Festlegung von Kompensationsmaßnahmen zurückzuführen. Unter diesen Voraussetzungen bestehen keine die Zulassung des Vorhabens hindernden ökologischen Bedenken.

Die Planfeststellungsbehörde hat dabei auch die Auswirkungen des Vorhabens auf Klima und Klimaanpassung berücksichtigt. Die damit verbundenen Belastungen stehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den langfristigen verkehrlichen und klimapolitischen Vorteilen eines verbesserten Zugangs zum öffentlichen Personennahverkehr nicht entgegen.

Die Abwägung sämtlicher betroffener Belange hat daher ergeben, dass das Gewicht der für die Durchführung des Vorhabens streitenden Belange deutlich schwerer wiegt als die damit einhergehenden Beeinträchtigungen. Das Vorhaben war darum zuzulassen.

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Arbeit und Innovation

Planfeststellungsbehörde

Hamburg, den 04. September 2026

[redacted], LL.M.