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

Original

Planfeststellungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
Gz.: RP25/150.1415-700
02.08.2019

Planfeststellungsbeschluss

für die achtstreifige Erweiterung der Autobahn A 7 südlich des Elbtunnels

Hochstraße Elbmarsch (Brückenbauwerk K20)

km 159+704 bis km 163+542

1 ENTSCHEIDUNG

1.1 Tenor

Auf Antrag der Bundesrepublik Deutschland, Bundesfernstraßenverwaltung (Vorhabensträgerin), in Auftragsverwaltung vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen, vom 23. Oktober 2017 wird der Plan für die achtstreifige Erweiterung der Autobahn A 7 südlich des Elbtunnels, Hochstraße Elbmarsch (Brückenbauwerk K20), km 159+704 bis km 163+542 nach Maßgabe der mit Antrag vom 23. Oktober 2017 vorgelegten Planunterlagen, der Planänderung vom 25. März 2019 sowie der sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Nebenbestimmungen für das vorstehend bezeichnete Vorhaben festgestellt, § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 74 Hamburgisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVwVfG).

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 (Ziffer 4.10).

Entscheidungen, die im begründenden Teil insbesondere im Zusammenhang mit den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen getroffen werden, binden die Vorhabensträgerin gleichermaßen wie im verfügenden Teil getroffene Entscheidungen, ohne dass erstere in jedem Einzelfall explizit auch im verfügenden Teil aufgeführt werden.

Soweit nicht gesondert beschieden, werden alle in den Erörterungsterminen oder Einwendungen gestellten Anträge abgelehnt.

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

RECHTSBEHELFSBELEHRUNG:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden (§ 17e Abs. 1 FStrG i.V.m. §§ 50 Abs. 1 Nr. 6, 74 VwGO).

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden (§ 17e Abs. 2 FStrG).

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat bei dem Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, stellen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 17e Abs. 4 FStrG).

Inhaltsverzeichnis

1 ENTSCHEIDUNG 2

1.1 Tenor 2

1.2 Festgestellter Plan 8
1.2.1 Erläuterungsbericht 8
1.2.2 Pläne 8
1.2.3 Verzeichnisse 10
1.2.4 Unterlagen zu landschaftspflegerischen Maßnahmen 10
1.2.5 Unterlage 17.1 Lärmtechnische Untersuchung 11
1.2.6 Unterlage 18 Wassertechnische Untersuchung 12

1.3 Wasserrechtliche Bestimmungen 12

1.4 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen 13

2 NEBENBESTIMMUNGEN 15

2.1 Bauausführung 15
2.1.1 Informationspflichten 15
2.1.2 Erreichbarkeit von Grundstücken 15
2.1.3 Begrenzung der Inanspruchnahme von Grundstücken 16
2.1.4 Wiederherstellung von Grundstücken 16
2.1.5 Bauzeitlicher Lärmschutz 16
2.1.6 Altlasten, Altlastverdachtsflächen, Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial 16
2.1.7 Gewässer- und Hochwasserschutz 17
2.1.7.1 Maßgaben zu Einleitungen und Verhinderung von Verunreinigungen 17
2.1.7.2 Grundwasser- und Gewässerschutz bei Gründung von Bauwerken 18
2.1.7.3 Hochwasserschutz 18
2.1.8 Bauzeitlicher Natur- und Umweltschutz 19
2.1.9 Gefahrenabwehr während der Bauzeit 19
2.1.10 Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb 20

2.2 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs 21
2.2.1 Allgemeines 21
2.2.2 Koordinierungsbedarf mit dem Elbtunnel und weiteren Bauvorhaben 21
2.2.3 Baustellenein- und -ausfahrten auf der Fahrbahn der A 7 22
2.2.4 Vermeidung verschleißbedingter Verkehrsbeschränkungen 22
2.2.5 Begrenzungen der Verkehrsbeschränkung querender und tangierender Verkehrswege 22

2.3 Bauzeitliche Nutzungskonflikte und Leitungen 23
2.3.1 Allgemeines 23
2.3.2 Fernwärmeleitung der HanseWerk Natur GmbH (HAWN) 24
2.3.3 110-kV-Hochspannungsfreileitungen der Stromnetz Hamburg GmbH 24
2.3.4 Leitungen und Verkehrswege der Hamburg Port Authority (HPA) 25
2.3.5 Leitungen und Verkehrswege der HHLA 25
2.3.6 Betriebsabläufe und Leitungen auf dem Grundstück Zollamt Waltershof 26
2.3.7 Mineralölfernleitung der Holborn Europa Raffinerie GmbH 27

2.4 Oberflächenentwässerung 27
2.4.1 Allgemeine Anforderungen 27
2.4.2 Anforderungen an Einleitungsstellen 28
2.4.3 Regenwasserbehandlungsanlage 28
2.4.4 Betrieb und Wartung der Regenwasserbehandlungsanlage 28
2.4.5 Abhängigkeit von Entwässerungseinrichtungen des Vorhabens A 26 29
2.4.6 Weitere Anforderungen der Hamburg Port Authority (HPA) als Wasserbehörde 29

2.5 Verkehrslärmschutz 30

2.6 Natur- und Umweltschutz 30
2.6.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz und Funktionskontrolle 30
2.6.1.1 Eingriffsregelung 30
2.6.1.2 Artenschutz 32
2.6.2 Brandschutz und Brandbekämpfung 32
2.6.3 Zusagen 33

3 HINWEISE 33

3.1 Flächen-, Längen- und Höhenangaben 33

3.2 Umfang der Zulassung 33

3.3 Widmung 34

3.4 Änderungen und Ergänzungen 34

3.5 Kampfmittel 34

3.6 Entschädigungen 35

3.7 Entwässerung 35

3.8 Kostentragung 36

3.9 Öffentliches Flächenmanagement 36

4 BEGRÜNDUNG 37

4.1 Verfahren 37
4.1.1 Antrag und Auslegung 37
4.1.2 Einwendungsfrist 37
4.1.3 Beteiligung der Betroffenen 37
4.1.4 Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange 37
4.1.5 Eingang von Einwendungen und Stellungnahmen 38
4.1.6 Erörterungstermin 38
4.1.7 Wesentliche Merkmale und Ziele des Vorhabens 38

4.2 Planrechtfertigung 40

4.3 Verkehrsprognose 40

4.4 Variantenprüfung 41

4.5 Bauzeitliche Verkehrsführung und Bauablaufplanung 44
4.5.1 Durchgängige Befahrbarkeit der A 7 44
4.5.2 Sperrungen an der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof 46
4.5.3 Weitere Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den Straßenverkehr 47
4.5.4 Maßnahmen der Verkehrsregelung und Verkehrslenkung 49

4.6 Ausführungsplanung 49

4.7 Beeinträchtigungen Dritter und Entschädigungen 50
4.7.1 Dauerhafter Erwerb und dauerhafte Belastung 51
4.7.2 Bauzeitliche Inanspruchnahmen 52
4.7.2.1 Bereich zwischen Köhlbrand und Waltershofer Hafen 52
4.7.2.2 Bereich nördlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof 54
4.7.2.3 Bereich südlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof 54
4.7.2.4 Bereich südlich des Altenwerder Kirchweg 55
4.7.2.5 Zusammenfassung 56
4.7.3 Mittelbare Auswirkungen 57

4.7.3.1 Betriebsbedingter Verkehrslärm 57
4.7.3.1.1 Rechtsgrundlagen 57
4.7.3.1.2 Erhebung des Sachverhalts und Schutzkategorien der 16. BImSchV 58
4.7.3.1.3 Passiver Schallschutz 59
4.7.3.1.4 Rechtliche Einordnung 60
4.7.3.2 Betriebsbedingte Luftschadstoffbelastung 64
4.7.3.2.1 Allgemeines 64
4.7.3.2.2 Bewertungsgrundlage 65
4.7.3.2.3 Abwägung 66
4.7.3.2.4 Verweis auf den Luftreinhalteplan für Hamburg 67

4.8 Umweltverträglichkeit 68
4.8.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen 68
4.8.1.1 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit 69
4.8.1.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 73
4.8.1.3 Schutzgut Boden und Fläche 78
4.8.1.4 Schutzgut Wasser 79
4.8.1.5 Schutzgüter Luft und Klima 83
4.8.1.6 Schutzgut Landschaft/Stadtbild 85
4.8.1.7 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter 87
4.8.1.8 Wechselwirkungen zwischen den betrachteten Schutzgütern 88
4.8.1.9 Anfälligkeit des Vorhabens für das Risiko von schweren Unfällen oder Katastrophen 90
4.8.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung (Landschaftspflegerischer Fachbeitrag) 96
4.8.2.1 Artenschutz 100
4.8.2.1.1 Rechtsgrundlagen 101
4.8.2.1.2 Verstöße gegen die Zugriffsverbote bei Anhang IV-Arten 102
4.8.2.2 Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht 105
4.8.2.2.1 Eingriffsermittlung und -bewertung 106
4.8.2.2.2 Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung 106
4.8.2.2.3 Bilanzierung 107
4.8.2.3 Ausgleich des Eingriffs in gesetzlich geschützte Biotope 110
4.8.2.4 Baumbestand und Baumeingriffe 112
4.8.2.5 Befreiung von Bestimmungen der Landschaftsschutzverordnung 114
4.8.2.6 Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie 117
4.8.2.6.1 Rechtsgrundlagen 117
4.8.2.6.2 Betroffenheit von Oberflächengewässern und Maßnahmen zum Gewässerschutz 118
4.8.2.6.3 Betroffenheit von Grundwasserkörpern und Schutzmaßnahmen 123
4.8.2.6.4 Zusammenfassende Bewertung WRRL-Konformität 124
4.8.3 Bewertung der Umweltauswirkungen 125

4.9 Begründung der Nebenbestimmungen 129
4.9.1 Bauausführung 129
4.9.1.1 Informationspflichten (zu Ziffer 2.1.1) 129
4.9.1.2 Erreichbarkeit von Grundstücken (zu Ziffer 2.1.2) 130
4.9.1.3 Begrenzung der Inanspruchnahme von Grundstücken (zu Ziffer 2.1.3) 130
4.9.1.4 Wiederherstellung von Grundstücken (zu Ziffer 2.1.4) 130
4.9.1.5 Bauzeitlicher Lärmschutz (zu Ziffer 2.1.5) 130
4.9.1.6 Altlasten und Altlastenverdachtsflächen, Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial (zu Ziffer 2.1.6) 131
4.9.1.7 Gewässer- und Hochwasserschutz (zu Ziffer 2.1.7) 131
4.9.1.8 Bauzeitlicher Natur- und Umweltschutz (zu Ziffer 2.1.8) 132
4.9.1.9 Gefahrenabwehr während der Bauzeit (zu Ziffer 2.1.9) 132
4.9.1.10 Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb (zu Ziffer 2.1.10) 132
4.9.2 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs (zu Ziffer 2.2) 133
4.9.2.1 Allgemeines (zu Ziffer 2.2.1) 133
4.9.2.2 Koordinierungsbedarf mit dem Elbtunnel und weiteren Bauvorhaben (zu Ziffer 2.2.2) 133
4.9.2.3 Baustellenein- und -ausfahrten auf der Fahrbahn der A 7 (zu Ziffer 2.2.3) 134
4.9.2.4 Vermeidung verschleißbedingter Verkehrsbeschränkungen (zu Ziffer 2.2.4) 134
4.9.2.5 Begrenzungen der Verkehrsbeschränkung querender und tangierender Verkehrswege (zu Ziffer 2.2.5) 134
4.9.3 Bauzeitliche Nutzungskonflikte und Leitungen (zu Ziffer 2.3) 135
4.9.3.1 Allgemeines (zu Ziffer 2.3.1) 135
4.9.3.2 Fernwärmeleitung der HanseWerk Natur GmbH (zu Ziffer 2.3.2) 135

4.9.3.3 110-kV-Hochspannungsfreileitungen der Stromnetz Hamburg GmbH (zu Ziffer 2.3.3) 135
4.9.3.4 Leitungen und Verkehrswege der Hamburg Port Authority (zu Ziffer 2.3.4) 136
4.9.3.5 Leitungen und Verkehrswege der HHLA (zu Ziffer 2.3.5) 136
4.9.3.6 Betriebsabläufe auf dem Zollamt Waltershof (zu Ziffer 2.3.6) 136
4.9.3.7 Mineralölfernleitung der Holborn Europa Raffinerie GmbH (zu Ziffer 2.3.7) 136
4.9.4 Entwässerung (zu Ziffer 2.4) 137
4.9.4.1 Abhängigkeit von Entwässerungseinrichtungen des Vorhabens A 26 (zu Ziffer 2.4.5) 137
4.9.4.2 Weitere Anforderungen der Hamburg Port Authority (HPA) als Wasserbehörde (zu Ziffer 2.4.6) 137
4.9.5 Brandschutz und Brandbekämpfung (zu Ziffer 2.6.2) 138
4.9.6 Zusagen (zu Ziffer 2.6.3) 138

4.10 STELLUNGNAHMEN und EINWENDUNGEN 138
4.10.1 Stellungnahmen 138
4.10.1.1 Stellungnahme Deutsche Telekom Technik GmbH (S04) 138
4.10.1.2 Stellungnahme Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (S05) 139
4.10.1.3 Stellungnahme Bezirksamt Bergedorf (S06) 142
4.10.1.4 Stellungnahme HanseWerk Natur GmbH (S07) 142
4.10.1.5 Stellungnahme Stromnetz Hamburg GmbH (S08) 145
4.10.1.6 Stellungnahme Stadtreinigung Hamburg (S09) 147
4.10.1.7 Stellungnahme Handelskammer Hamburg (S10) 147
4.10.1.8 Stellungnahme Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (S11) 148
4.10.1.9 Stellungnahme Feuerwehr Einsatzabteilung (S12) 152
4.10.1.10 Stellungnahme Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (S13) 154
4.10.1.11 Stellungnahme Behörde für Umwelt und Energie (S14) 155
4.10.1.12 Stellungnahme Polizei Hamburg (S15) 164
4.10.1.13 Stellungnahme Hamburg Port Authority (S16) 172
4.10.1.14 Stellungnahme Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg (S17) 189
4.10.1.15 Stellungnahme Hauptentwässerungsverband der Dritten Meile Alten Landes (S18) 203
4.10.1.16 Stellungnahme Hamburg Wasser (S19) 204
4.10.1.17 Stellungnahme Bezirksamt Harburg (S20) 205
4.10.1.18 Stellungnahme Behörde für Kultur und Medien – Denkmalschutzamt (S21) 207
4.10.1.19 Stellungnahme Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen, Technische Aufsichtsbehörde – VM3 (S22) 207
4.10.1.20 Stellungnahme Poldergemeinschaft Dradenau, Hochwasserschutzbeauftragter (S23) 208
4.10.2 Einwendungen 211
4.10.2.1 Einwendung Hamburger Hafen und Logistik AG, Poldergemeinschaft Burchardkai (E01) 211
4.10.2.2 Einwendung Berding Beton GmbH (E02) 213
4.10.2.3 Einwendung Imperial Supply Chain Solutions – Imperial Chemical Logistics GmbH (E03) 213
4.10.2.4 Einwendung E04 214
4.10.2.5 Einwendung E05 216
4.10.2.6 Einwendung HHLA CTB (E06) 226
4.10.2.7 Einwendung HHLA HCCR (E07) 237
4.10.2.8 Einwendung E08 238
4.10.2.9 Einwendung E09 238
4.10.2.10 Einwendung E10, E31, E32, E36 bis E43, E45 bis E69 238
4.10.2.11 Einwendung E11 238
4.10.2.12 Einwendung E12 238
4.10.2.13 Einwendungen E13 bis E22, E24 bis E30, E33 bis E35 239
4.10.2.14 Einwendung E23 246
4.10.2.15 Einwendung E44 247
4.10.2.16 Einwendung Holborn Europa Raffinerie GmbH (E70) 247
4.10.2.17 Einwendungen E71 bis E76 247

5 GESAMTABWÄGUNG 247

1.2 Festgestellter Plan

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgend genannten Unterlagen. Änderungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen ergeben sich durch Planänderung vom 25. März 2019. Wegen der Einzelheiten der Planänderung wird auf Ziffer 3.4 verwiesen.

1.2.1 Erläuterungsbericht

aufgestellt am 16. Oktober 2017

1.2.2 Pläne

Unterlage	Maßstab	Zeichnungsnummer	aufgestellt
Lageplan Draufsicht Überbau	1:1.000	5.1 / 1	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Überbau	1:1.000	5.1 / 2	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Überbau	1:1.000	5.1 / 3	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Überbau	1:1.000	5.1 / 4	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Überbau	1:1.000	5.1 / 5	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Überbau	1:1.000	5.1 / 6	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	5.2 / 1	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	5.2 / 2	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	5.2 / 3	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	5.2 / 4	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	5.2 / 5	16.10.2017
Lageplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	5.2 / 6	16.10.2017
Höhenplan	1:1.000/100	6 / 1	16.10.2017
Höhenplan	1:1.000/100	6 / 2	16.10.2017
Höhenplan	1:1.000/100	6 / 3	16.10.2017
Höhenplan	1:1.000/100	6 / 4	16.10.2017
Höhenplan	1:1.000/100	6 / 5	16.10.2017
Höhenplan	1:1.000/100	6 / 6	16.10.2017
Höhenplan Rampe 1	1:500/50	6 / 7	16.10.2017
Höhenplan Rampe 2	1:500/50	6 / 8	16.10.2017

Höhenplan Rampe 3	1:500/50	6 / 9	16.10.2017
Höhenplan Rampe 4	1:500/50	6 / 10	16.10.2017
Höhenplan Rampe 5	1:500/50	6 / 11	16.10.2017
Höhenplan Rampe 6	1:500/50	6 / 12	16.10.2017
Lageplan Immissions-schutz	1:5.000	7 / 1	16.10.2017
Landschaftspfleg. Be-gleitplan Maßnahmen-Übersichtsplan	1:5.000	09.1	16.10.2017
Maßnahmenplan	1:1.000	9.2 / 1	16.10.2017
Maßnahmenplan	1:1.000	9.2 / 2	16.10.2017
Maßnahmenplan	1:1.000	9.2 / 3	16.10.2017
Maßnahmenplan	1:1.000	9.2 / 4	16.10.2017
Maßnahmenplan	1:1.000	9.2 / 5	16.10.2017
Maßnahmenplan	1:1.000	9.2 / 6	16.10.2017
Maßnahmenplan	1:1.000	9.2 / 7	16.10.2017
Grunderwerbsplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	10.1/ 1	16.10.2017
Grunderwerbsplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	10.1/ 2	16.10.2017
Grunderwerbsplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	10.1/ 3	16.10.2017
Grunderwerbsplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	10.1/ 4	16.10.2017
Grunderwerbsplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	10.1/ 5	16.10.2017
Grunderwerbsplan Draufsicht Unterbau	1:1.000	10.1/ 6	16.10.2017
Grunderwerbsplan LBP-Maßnahme 4.3 E	1:2.000	10.1/ 7	16.10.2017
Straßenquerschnitt	1:50	14 / 1	16.10.2017
Straßenquerschnitt Rampen	1:50	14 / 2	16.10.2017
Übersichtskarte, Re-gelquerschnitt	1:5000/200	15 / 1	16.10.2017
Regelquerschnitt Bau-werk	1:100	15 / 2	16.10.2017
Lageplan prov. Umfah-rung während der Sa-nierung Megastützen 69-71	1:500	16.1 / 1	16.10.2017
Lageplan prov. Umfah-rung während der Sa-	1:500	16.1 / 2	16.10.2017

nierung Megastützen 69-71 Bauphase 2			
Straßenquerschnitt provisorische Umfahrung während der Sanierung der Megastützen	1:50	16.1 / 3	16.10.2017
Übersichtslageplan BE-Flächen	1:5.000	16.2 / 1	16.10.2017
Bauablaufplan Bauphase 1 bis 4, Regelbereich	1:200	16.3 / 1	16.10.2017
Bauablaufplan Bauphase 3 und 4, AS Waltershof	1:1.000	16.3 / 2	16.10.2017
Leitungsplan mit Trassenanweisung	1:1.000	16.4 / 1	16.10.2017
Leitungsplan mit Trassenanweisung	1:1.000	16.4 / 2	16.10.2017
Leitungsplan mit Trassenanweisung	1:1.000	16.4 / 3	16.10.2017
Leitungsplan mit Trassenanweisung	1:1.000	16.4 / 4	16.10.2017
Leitungsplan mit Trassenanweisung	1:1.000	16.4 / 5	16.10.2017
Leitungsplan mit Trassenanweisung	1:1.000	16.4 / 6	16.10.2017
Oberleitungslageplan	1:1.000	16.5	26.09.2017
Plandarstellung Kettenwerksabsenkung	1:2.500/10	16.5	26.09.2017

1.2.3 Verzeichnisse

Unterlage	Verzeichnisnummer	aufgestellt
Grunderwerbsverzeichnis	10.2	16.10.2017
Regelungsverzeichnis	11	16.10.2017

1.2.4 Unterlagen zu landschaftspflegerischen Maßnahmen

- **Unterlage 9.3 Maßnahmenblätter LBP**

  Schaper + Steffen + Runtsch Garten- und Landschaftsarchitekten, Hamburg, 11. Oktober 2017, Maßnahmen-Kartei, bestehend aus:

  - Verzeichnis der Maßnahmenblätter
  - Übersicht Konflikte
  - Maßnahmen-Blätter zu

- 1 Maßnahmenkomplex „Vermeidung der allgemeinen baubedingten Beeinträchtigungen“, Maßnahmen-Nr. 1.1 V, 1.2 V, 1.3 V, 1.4 V
- 2 Maßnahmenkomplex „Minderung / Rückbau baubedingter Beeinträchtigungen“, Maßnahmen-Nr. 2.1 V, 2.2 V, 2.3 V, 2.4 V
- 3 Gestaltungsmaßnahmen, Maßnahmen-Nr. 3.1 G, 3.2 G
- 4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Maßnahmen-Nr. 4.1 A, 4.2 A, 4.3 E, 4.4 E

- **Unterlage 9.4 Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich**

  Schaper + Steffen + Runtsch Garten- und Landschaftsarchitekten, Hamburg, 11. Oktober 2017

- **Unterlage 19.1 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LBP)**

  Schaper + Steffen + Runtsch Garten- und Landschaftsarchitekten, Hamburg, 11. Oktober 2017, bestehend aus:

  - Unterlage 19.1.1 Erläuterungsbericht mit
    - Anhang 1: Zusammenstellung Grundlagensichtung
    - Anhang 2-1: Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung nach Staatsrätemodell, Biotop-/Nutzungsstruktur Abschnitt Süd
    - Anhang 2-2: Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung nach Staatsrätemodell, Biotop-/Nutzungsstruktur Abschnitt Nord
    - Anhang 2-3: Flächenübersicht zur Eingriffs/-Ausgleichsbilanzierung nach Staatsrätemodell, Biotop-/Nutzungsstruktur Abschnitt Süd
    - Anhang 2-4: Flächenübersicht zur Eingriffs/-Ausgleichsbilanzierung nach Staatsrätemodell, Biotop-/Nutzungsstruktur Abschnitt Nord
    - Anhang 2-5: Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung nach Staatsrätemodell, Biotop-/Nutzungsstruktur Ersatzmaßnahme Kirchwerder Wiesen
    - Anhang 3: Erfassung Baumbestand / Baumeingriff / Kompensation
  - Unterlage 19.1.2 / 1 Bestandsübersicht Lageplan Blatt 1 - Süd, Maßstab 1:2.500
  - Unterlage 19.1.2 / 2 Bestandsübersicht Lageplan Blatt 2 - Nord, Maßstab 1:2.500
  - Unterlage 19.1.3 / 1 Lageplan Bestand und Konflikte Lageplan Blatt 1 - Süd, Maßstab 1:2.500
  - Unterlage 19.1.3 / 2 Lageplan Bestand und Konflikte Lageplan Blatt 2 - Nord, Maßstab 1:2.500

- **Unterlage 19.2.1 Artenschutzfachbeitrag**

  Planula – Planungsbüro für Naturschutz und Landschaftsökologie, Hamburg, Mai 2017, mit Anlagen Formblätter der artenschutzrechtlichen Prüfung

1.2.5 Unterlage 17.1 Lärmtechnische Untersuchung

- Unterlage 17.1.1, Erläuterungsbericht
- Unterlage 17.1.2.1, Emissionspegelberechnungen

- dazugehörige Übersicht der Verkehrsmengen, Unterlage 17.1.2.1, Blatt Nr. 1 (ohne Maßstab)
- Unterlage 17.1.2.2, Zusammenstellung des passiven Lärmschutzes
- Unterlage 17.1.2.3, Zusammenstellung der Beurteilungspegel
- Unterlage 17.1.2.4, Variantenuntersuchung
  - dazugehöriger Übersichtsplan der Lärmschutzvarianten, Unterlage 17.1.2.4., Blatt Nr. 1
- Unterlage 17.1.2.5, dB(A)-Isolinienplan-Prognose 2030
  - dazugehörige dB(A)-Isolinien-Prognose-2030 tags 2 m über Gelände
- Unterlage 17.1.2.6 dB(A)-Isolinienplan-Analyse 2013
  - dazugehörige dB(A)-Isolinien-Prognose-2013 tags 2 m über Gelände

1.2.6 Unterlage 18 Wassertechnische Untersuchung

- Unterlage 18.1 Blatt Nr. 1 Übersichtslageplan der Entwässerungsabschnitte, 1:5.000, 16.10.2017
- Unterlage 18.2 Entwässerungstechnischer Bericht, Stand 12.05.2017
- Unterlage 18.3 Anlage 1: Hydraulische Berechnung für angehängte Rohrleitungen unter dem Bauwerk
- Unterlage 18.3 Anlage 2: Hydraulische Berechnung für das Kanalsystem unter dem Bauwerk K20
- Unterlage 18.3 Anlage 3: Bemessung Regenklärbecken
- Unterlage 18.3 Anlage 4: Bemessung von Rückhalteräumen im Näherungsverfahren nach Arbeitsblatt DWA-A 117
- Unterlage 18.3 Anlage 5: Bewertungsverfahren nach DWA-M 153, Anhang B
  - Unterlage 18.4 Blatt Nr. 1 Prinzipskizze Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken, Maßstab 1:50, 16.10.2017

1.3 Wasserrechtliche Bestimmungen

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen erteilt (§ 19 Absatz 1 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG)). Es wird erlaubt, Niederschlagswasser aus dem Bereich des Bauwerks K30 gemäß der Darstellung in den „Erläuterungen und Berechnungsgrundlagen“ der wassertechnischen Untersuchung (K30 Nr. 18.2) und dem Entwässerungslageplan (K30 Nummer 8 Blatt 0 - 1) von den Einzugsgebieten der BAB A 7 zwischen dem Trogbauwerk des Elbtunnels und dem Brückenbauwerk K20 mit einer Einzugsgebietsfläche Au von insgesamt 48.700 m² (Entwässerungsabschnitt 1 und 2) sowie aus dem Bereich des Bauwerks K20, Entwässerungsabschnitt 1, gemäß der Darstellung im entwässerungstechnischen Bericht (K20 Nr. 18.2) und den Lageplänen (K20, U 5.1 Blatt 6, U 5.2 Blatt 6) von den Einzugsgebieten der BAB A 7 mit einer Einzugsgebietsfläche Au von insgesamt 22.000 m² nach Behandlung in einer Regenwasserbehandlungsanlage (RKB 1, bestehend aus einem Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken) mit einem Bemessungsvolumenstrom von 206 l/s über das bestehende Pumpwerk 1 und eine bestehende Entwässerungslei-

tung über die vorhandene Einleitungsstelle EA1 mit einer Menge von 697 l/s in den Rugenberger Hafen einzuleiten.

Es wird erlaubt, Niederschlagswasser aus dem Bereich des Bauwerks K20 gemäß der Darstellung im entwässerungstechnischen Bericht (K20 Nr. 18.2) und den Lageplänen (K20, U 5.1 Blatt 1 - 5, U 5.2 Blatt 1 - 5) von den Einzugsgebieten der BAB A 7 vom Entwässerungsabschnitt 2 mit einer Einzugsgebietsfläche Au von insgesamt 21.600 m² nach Behandlung in einer Regenwasserbehandlungsanlage (RKB 2, bestehend aus einem Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken), vom Entwässerungsabschnitt 3 mit einer Einzugsgebietsfläche Au von insgesamt 52.400 m² nach Behandlung in einer Regenwasserbehandlungsanlage (RKB 3, bestehend aus einem Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken), vom Entwässerungsabschnitt 4.1 mit einer Einzugsgebietsfläche Au von insgesamt 23.400 m² nach Behandlung in einer Regenwasserbehandlungsanlage (RKB 4.1, bestehend aus einem Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken) über das Pufferbecken 4.1, sowie vom Entwässerungsabschnitt 4.2 mit einer Einzugsgebietsfläche Au von insgesamt 23.400 m² nach Behandlung in einer Regenwasserbehandlungsanlage (RKB 4.2, bestehend aus einem Lamellenklärer mit vorgeschaltetem Regenklärbecken) über die Pufferbecken 4.2 und 4.1, über das Pufferbecken 2 und die Einleitungsstelle EA2 mit einer Menge von 721 l/s in den Rugenberger Hafen einzuleiten. Die zugehörigen Nebenbestimmungen finden sich unter Ziffer 2.4.

1.4 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen

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

- **Verkehrsprognose 2030 und Berechnung von Planfällen –** Anlagenband zum Schlussbericht, PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe, Februar 2016, bestehend aus:
  - Anlage 1, Übersichtspläne
  - Anlage 2, Belastungsplots Analysefall (2013)
  - Anlage 3, Belastungsplots Prognosenullfall (2030)
  - Anlage 4, Belastungsplots Planfall 1 (2030)
  - Anlage 5, Belastungstabellen Analysefall (2013)
  - Anlage 6, Belastungstabellen Prognosenullfall (2030)
  - Anlage 7, Belastungstabellen Planfall 1 (2030)
- **Unterlage 2 Übersichtskarte,** Maßstab 1:150.000, 12.05.2017
- **Unterlage 3 / 1 Übersichtslageplan**, Blatt 1, Maßstab 1:5.000, 16.10.2017
- **Unterlage 4 / 1 Übersichtshöhenplan**, Blatt 1, Maßstab 1:5.000/500, 16.10.2017
- **Unterlage 16.3** Übersicht Blätter Bauablauf, sowie
  - Unterlage 16.3 / 3, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 1, ohne Maßstab, 16.10.2017
  - Unterlage 16.3 / 4, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 2, ohne Maßstab, 16.10.2017
  - Unterlage 16.3 / 5, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 3a, ohne Maßstab, 16.10.2017
  - Unterlage 16.3 / 6, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 3b-1, ohne Maßstab, 16.10.2017

- Unterlage 16.3 / 7, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 3b-2, ohne Maßstab, 16.10.2017
- Unterlage 16.3 / 8, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 3b-3, ohne Maßstab, 16.10.2017
- Unterlage 16.3 / 9, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 4, ohne Maßstab, 16.10.2017
- Unterlage 16.3 / 10, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 5a, ohne Maßstab, 16.10.2017
- Unterlage 16.3 / 11, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 5b-1, ohne Maßstab, 16.10.2017
- Unterlage 16.3 / 12, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 5b-2, ohne Maßstab, 16.10.2017
- Unterlage 16.3 / 13, Zerrplan Verkehrsführung Bauphase 5b-3, ohne Maßstab, 16.10.2017

- **Unterlage 17.2** Luftschadstoffgutachten Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Radebeul, September 2017
- **Unterlage 19.2.2 Bestand – Faunistische Kartierungen**

  Arkadien 21 – Planungsbüro, Hamburg, Mai 2017 (Kartierungen Fledermäuse); Planula – Planungsbüro für Naturschutz und Landschaftsökologie, Hamburg, Mai 2017 (Kartierungen Brutvögel und Amphibien) einschließlich Abbildung A1 (Brutvogel-Bestand 2015, Maßstab 1:9.000), Abbildung A2 (Brutvogel-Bestand 2015, Maßstab 1:9.000), Abbildung A3 (Brutvogel-Bestand 2015, Maßstab 1:9.000)
- **Unterlage 19.3 Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens**

  UVP-Bericht, Schaper + Steffen + Runtsch Garten- und Landschaftsarchitekten, Hamburg, Oktober 2017, bestehend aus:
  - Unterlage 19.3.1 UVP-Bericht (Erläuterungsbericht)
  - Unterlage 19.3.2 / 1 Themenkarte UVP, Lageplan Blatt 1 – Süd, Maßstab 1:2.500, 16.10.2017
  - Unterlage 19.3.2 / 2 Themenkarte UVP, Lageplan Blatt 2 – Nord, Maßstab 1:2.500, 16.10.2017
  - Unterlage 19.3.3 / UVP-Bericht Konflikt-Übersichtsplan, Maßstab 1:5.000, 16.10.2017
  - Allgemein verständliche nichttechnische Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsstudie, ab Seite 82 des Erläuterungsberichtes des UVP-Berichts
- **Unterlage 19.4 Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie**

  Prüfung von Vorhabenswirkungen, die die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60/EG) beeinträchtigen können, Ingenieurgesellschaft für Stadthydrologie mbH, Hannover, Mai 2017

2 NEBENBESTIMMUNGEN

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

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

Neben den ausdrücklich aufgeführten Nebenbestimmungen sind auch die weiteren Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde, wie sie sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben, zu beachten. Entscheidungen, die unmittelbar innerhalb der Nebenbestimmungen getroffen werden, und Entscheidungen, die im Zusammenhang mit den einzelnen Sachthemen oder den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen an irgendeiner anderen Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses getroffen werden, binden die Vorhabensträgerin gleichermaßen. Es wird durch diese Vorgehensweise lediglich vermieden, dass jede einzelne Entscheidung zusätzlich auch Gegenstand einer Nebenbestimmung sein und so noch einmal benannt werden müsste.

2.1 Bauausführung

2.1.1 Informationspflichten

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

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf die Ziffer 4.9.1.1 verwiesen.

2.1.2 Erreichbarkeit von Grundstücken

Die Vorhabensträgerin hat die Erreichbarkeit sowie die Ver- und Entsorgung der Anliegergrundstücke für die Anlieger und deren Besucher sowie für die Kunden von Gewerbebetrieben sowohl über Straßen als auch über Fuß- und Radwege jederzeit zu gewährleisten. Im Übrigen sind die Anforderungen von Abschnitt 10 („Baustellen“) der DIN 18040-3 („Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“) zu erfüllen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf die Ziffer 4.9.1.2 verwiesen.

2.1.3 Begrenzung der Inanspruchnahme von Grundstücken

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

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf die Ziffer 4.9.1.3 verwiesen.

2.1.4 Wiederherstellung von Grundstücken

Nach Abschluss der Arbeiten sind die betroffenen Flächen zeitnah wieder herzustellen. Verschmutzungen sind zu beseitigen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf die Ziffer 4.9.1.4 verwiesen.

2.1.5 Bauzeitlicher Lärmschutz

Zum Schutz der Nachtruhe der zu Wohnzwecken genutzten Betriebswohnung der Tankstelle/Rasthof, Altenwerder Hauptdeich 22, sollen lärmintensive Bautätigkeiten in den Nachtstunden, die die Wohnung als Immissionsort betreffen, möglichst vermieden werden.

Die Baustelle ist gemäß dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) so einzurichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen nach dem Stand der Technik vermieden werden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umweltauswirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.1.5 verwiesen.

2.1.6 Altlasten, Altlastverdachtsflächen, Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial

Da im gesamten Planungsraum gemäß Unterlage 19.3.1, UVP-Bericht, Seite 32f. Altlasten, Altlastverdachtsflächen und Altablagerungen bekannt sind, sind auf den dort benannten Flächen vor Ausführung detaillierte Baugrundaufschlüsse mit entsprechenden Beprobungen/ Analysen vorzunehmen. Die Umlagerung von schlickhaltigem Boden und die Vermischung von Schlick- und Sandlagen innerhalb des Baufelds sind zu vermeiden. Überschüssiger Erdaushub muss entsprechend der festgestellten Belastung ordnungsgemäß verwertet oder entsorgt werden.

Die bei den Bauarbeiten anfallenden Materialien (Bodenabtrag, Bauschutt, Straßenaufbruch, Steine, Erden etc.) sind je nach deren Geeignetheit der Wiederverwendung, der Verwertung oder der Beseitigung zuzuführen. Sollten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden, die Bodenverunreinigungen besorgen lassen (Verfärbung, Gerüche, Behältnisse etc.), sind das Bezirksamt Harburg, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt (VS), Harburger Rathausplatz 4, 21073 Hamburg und das Schadensmanagement der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Telefon: 040-42840-2300, Telefax: 040-42731-0523, E-Mail: schadensmanagement@bue.hamburg.de zu benachrichtigen; außerhalb der Dienstzeiten erfolgt die Alarmierung über den Führungs- und Lagedienst der Polizei, Telefon: 040-42866-6053 (oder -6054, -6055), Telefax: 040-42866-6039, E-Mail: lagezentrum@polizei.hamburg.de.

Die Untersuchung, die Bewertung und der Verbleib der anfallenden Materialien haben sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und den auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften, dem Hamburgischen Abfallwirtschaftsgesetz (HmbAbfG), dem Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG), dem Hamburgischen Bodenschutzgesetz (HmbBodSchG), der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie den anerkannten Regeln der Technik (zum Beispiel den Technischen Regeln der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Ab-fall) zu richten. Insbesondere ist dafür zu sorgen, dass es nicht zum Kontakt pechhaltigen Asphaltaufbruchs mit Grund- und Oberflächenwasser kommt.
Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.1.6 verwiesen.

2.1.7 Gewässer- und Hochwasserschutz

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Bestehende Grabensysteme, die weiterhin auch die Hafengebietsflächen entwässern, dürfen nicht überschüttet oder zerstört werden.
Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.1.7 verwiesen.

2.1.7.1 Maßgaben zu Einleitungen und Verhinderung von Verunreinigungen

Wird infolge der Gewässernutzung das Gewässer verunreinigt, sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zur Eindämmung und ihrer Beseitigung zu veranlassen. Außerdem ist das Austreten von wassergefährdenden Stoffen unverzüglich der Behörde für Umwelt und Energie - Amt U, der nächsten Polizeidienststelle sowie der Wasserbehörde -HPA PA23- anzuzeigen (§ 28a HWaG).
Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in angrenzende Gewässer und das Grundwasser ist zu verhindern. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen hat unter Beachtung der wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften zu erfolgen. Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken. Die Verschleppungsgefahr von Schadstoffen aus dem Oberboden in grundwasserführende Schichten ist durch sachgemäße Auswahl der Pfahlsysteme zu minimieren. Baugrubenwasser ist ordnungsgemäß zu reinigen. Die Versorgung der Baumaschinen und Fahrzeuge mit Betriebsstof-

fen ist nur auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen vorzunehmen. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Geräte zur Schadensminimierung sowie Ölbindemittel sind in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten.

Die bauzeitliche Einleitung von verunreinigtem (bspw. zementhaltigem) Baustellenabwasser bzw. Baugrubenwasser in den Rugenberger Hafen ist zur Vermeidung stofflicher Belastung des Elbe-Hafens auf behandeltes bzw. vorgereinigtes Abwasser beschränkt sowie mit der Behörde für Umwelt und Energie abzustimmen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.1.7 verwiesen.

2.1.7.2 Grundwasser- und Gewässerschutz bei Gründung von Bauwerken

Bei der Gründung des Bauwerks K20 ist durch Wahrung entsprechender Abstände zwischen den Pfählen darauf zu achten, dass die erforderlichen zusätzlichen Bohrpfähle nicht als Strömungshindernis für Grundwasserfließbewegungen wirken, sodass ein Aufstau des Grundwassers ausgeschlossen wird.

Wegen der Gefahr der Durchörterung von Deckschichten bei Tiefgründungen sind bei diesen Gründungen Schutzmaßnahmen vorzusehen, mit denen eine Verschleppung von Altlasten/Bodenverunreinigungen in den Grundwasserleiter vermieden wird.

Eine dauerhafte Verbindung wasserführender Schichten mit dem Grundwasserleiter ist durch das Einbringen von vermörtelten Pfählen zu verhindern.

Eingriffe in das Grund- und Schichtenwasser (z.B. durch Abpumpen verspundeter Bereiche) sind auf möglichst kurzfristige Bauphasen zu beschränken. Baubedingt abgetragene Deckschichten müssen in gleicher Schichtung wieder eingebaut werden.

Bei der Baugrubensicherung mittels Spundwandverbau in Höhe der Pfeilerachse 95 ist der Umfang des Spundwandverbaus örtlich und zeitlich auf das erforderliche Maß der Trockenlegung der Baugrube zu begrenzen. Für das Setzen der Spundwände sind erschütterungsarme Verfahren, z.B. durch Einpressen vorzusehen, um Störwirkungen in den Wasserkörper und Sedimentaufwirbelungen zu minimieren und eine Schädigung der Fischarten zu verhindern.

Da für die Errichtung der Stützen (Tiefgründung) Deckschichten durchteuft und potenzielle Verbindungen zwischen Stauwasser und erstem Hauptgrundwasserleiter geschaffen werden und überwiegend hohe Grundwasserstände vorherrschen, sind Wasserhaltungsmaßnahmen während der Bauzeit erforderlich. Wegen des mit der Errichtung der Stützen einhergehenden Eingriffs in das Grundwasser ist bei BUE / U12 eine gesonderte Wasserrechtliche Erlaubnis für die Grundwasserhaltungsmaßnahmen zu beantragen; darin werden gegebenenfalls erforderliche Nebenbestimmungen/Auflagen und Bedingungen formuliert.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.1.7 verwiesen.

2.1.7.3 Hochwasserschutz

Alle im Baubereich befindlichen Anlagen zum Hochwasserschutz (Deiche und Polder) sind während der gesamten Bauzeit zu schützen. Im Einzelnen dürfen der vorhandene Hochwasserschutz für die Gewerbeflächen sowie die Autobahn, insbesondere die öffentliche Hochwas-

serschutzanlage (öHWS) Dradenauer Hauptdeich und der Polder 11 der Poldergemeinschaft Burchardkai, durch das Vorhaben weder bauzeitlich noch dauerhaft beeinträchtigt werden. Bauarbeiten, welche die HWS-Anlagen berühren, dürfen nur außerhalb der Sturmflutsaison (Bausperrfrist zwischen dem 15. April und dem 1. September) ausgeführt werden.

Grundsätzlich sind das Lagern von Materialien sowie das Befahren der Anlagen (Baustraßen o.ä.) nicht zulässig. Die Hochwasserschutzanlage einschließlich der Schutzstreifen von 5 m Breite ist von Auflasten größer 10 kN/m² freizuhalten. Das gilt auch für Zwischenbauzustände. Bei größeren Auflasten ist die Unschädlichkeit für die Hochwasserschutzanlage nachzuweisen (§ 17 PolderO).

Die Hochwasserschutzanlagen sind jederzeit für Kontrollbegehungen und bei Sturmflutwarnungen für den Katastrophenschutz zugänglich zu halten.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmungen wird auf Ziffer 4.9.1.7 verwiesen.

2.1.8 Bauzeitlicher Natur- und Umweltschutz

Die Beeinträchtigungen des Baum- und Gehölzbestandes sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken. Dabei ist insbesondere auf zu erhaltende, in unmittelbarer Nähe zu den Bauarbeiten stehende Bäume Rücksicht zu nehmen. Sie sind durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Der Einsatz von schwerem Gerät im Wurzelbereich ist zu vermeiden.

Die Bautabuflächen sind besonders vor baubedingter Inanspruchnahme zu sichern. Insbesondere ist die folgende ökologisch besonders hochwertige Fläche ausgewiesen:

- km 162+250 – 163+300 östlich der K20 – Schilfröhricht-Biotop.

Diese Flächen sind durch das Stellen von Bauzäunen vor Schädigungen landschaftsbildprägender Gehölze und des Röhrichts durch Arbeitsgeräte und Überfahren zu schützen.

In dem teilweise nach § 30 BNatSchG geschützten Rückhaltebecken sollen temporäre Standflächen für das Bohrgerät hergestellt werden. Beim Einbau und Rückbau ist sicherzustellen, dass das Biotop nicht nachhaltig beeinträchtigt wird. Es ist festzulegen, dass das Rückhaltebecken nicht abgepumpt wird oder Schadstoffe durch den Beton ins Wasser geraten.

Es ist darauf zu achten, dass bei den Bauarbeiten schadstoff- und lärmarme Maschinen eingesetzt werden.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.1.8 verwiesen.

2.1.9 Gefahrenabwehr während der Bauzeit

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

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

Bei Arbeiten an der Hochbrücke ist die Höhenlage der Baustelle bei der Bemessung geeigneter Schutzmaßnahmen insbesondere gegen das Herabfallen von Material auf benachbarte Grundstücke und querende Verkehrswege zugrunde zu legen. Soweit der Abbruch vorhandener Bauwerkskappen am Bauwerk K20 in Höhe querender Verkehrswege (Schiene, Straße, Fußgänger- und Radwege) erfolgt, ist die Querung durch Schutzgerüste zu decken.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.1.9 verwiesen.

2.1.10 Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb

Das Bauwerk K20 überspannt die mit einer Oberleitung versehenen Bahnanlagen der Hafenbahn (Betriebsteil der HPA, Hamburg Port Authority) und verläuft in Höhe des Bahnhofs Mühlenwerder und dessen Zufahrtsgleisen parallel zu diesen HPA-Anlagen. Bauzeitlich werden provisorische Straßenführungen, Aufschüttungen und Baustelleneinrichtungsflächen in unmittelbarer Nähe zu den Eisenbahnanlagen angelegt. Der Eisenbahnbetrieb darf durch die Bauarbeiten in keiner Weise gefährdet, gestört oder behindert werden. Im Einzelnen: Die Baustellenbeleuchtung muss in Farbgebung und Strahlrichtung so angeordnet werden, dass Signalverwechselung und Blendwirkung für den Bahnbetrieb ausgeschlossen sind. Staubentwicklung darf die freie Sicht auf Gleisanlagen nicht beeinträchtigen. Das Betreten, Überfahren oder Überschwenken des Gleisbereichs ist außer in genehmigten Sperrpausen nicht zulässig. Das Regellichtraumprofil darf in keiner Weise eingeschränkt werden. Krane sind mit einer Schwenkbegrenzung auszurüsten, die außerhalb der Sperrpausen das Überstreichen der Gleisanlagen bei Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes verhindern.

Sofern das Abstandsmaß zum Gefahrenbereich, der horizontal 3,5 m von der nächstgelegenen Gleisachse bis in eine Höhe von größer 3 m über dem höchstgelegenen unter Spannung stehendem Teil der Oberleitungsanlage beträgt, nicht eingehalten werden kann, ist mit dem Betriebsteil der HPA eine Kranvereinbarung zu schließen, wobei der Antrag den Schwenkradius des Krans sowie die Höhe des Auslegers beinhalten muss. Es ist stets Sorge zu tragen, die Bahnanlagen vor Gefahren durch herabfallende Teile zu bewahren.

Im Bereich der Oberleitung am Gleis MUE601, Mast N4 (MO-5), ist für den Bau der provisorischen Umfahrung während der Sanierung der Megastützen 69-71, vor Ausführung, der Technischen Landeseisenbahnaufsicht nachzuweisen, dass die Schutzabstände gem. Ebs 02.05.19 (erdungstechnische Besonderheiten gemäß Ebs-Zeichnungen als Richtzeichnungen aus dem Regelzeichnungswerk der DB Netz AG) in Verbindung mit der DIN EN501122-1 sowie der Richtlinie 997.01XX und 997.02XX der DB AG eingehalten werden.

Am Gleis MUE601, insbesondere im Bereich des Mastes N4 (MO-5), sind Schutzmaßnahmen gegen Anprall durch Straßenfahrzeug zu treffen. Es ist eine Schutzvorrichtung mit einer Aufhaltestufe von mind. H1 und einem Wirkungsbereich von mind. W3 vorzusehen. Die Ausführungsplanung ist vor Ausführung der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

Lastannahmen für Fundamente, Stützmauern. Schächte u.a. im Einflussbereich der Bahn (45°- Linie ab Schwellenende) sowie erforderliche Baugruben, Abfangungen oder Aushöhlungen müssen dem Lastbild UIC 71 entsprechen. Die jeweiligen Berechnungen sind durch einen zugelassenen Prüfingenieur für Baustatik zu prüfen.

Die Bauarbeiten sind mit der Hafenbahn / HPA als Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur abzustimmen. Soweit für die vorgesehenen Arbeiten an den Oberleitungsanlagen der Hansaportkurve Sperrpausen erforderlich sind, sind diese nach den Regularien der Hafenbahn fristgemäß anzumelden.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.1.10 verwiesen.

2.2 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs

2.2.1 Allgemeines

Wegen der hohen verkehrlichen Bedeutung der A 7 sowie der vorhandenen Verkehrsbelastungen sind die Verkehrseinschränkungen während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Etwaige Fahrtrichtungssperrungen und Vollsperrungen sind zu vermeiden bzw. auf ein erträgliches Maß zu bündeln. Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle und im nachgeordneten Netz sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Für die Pilotmaßnahme – Bauwerk K30 – hat die Vorhabensträgerin zusammen mit der Verkehrsdirektion 2 (VD 2/Projekt A 7), der Verkehrsdirektion VD 52, dem zuständigen Polizeikommissariat, der Feuerwehr, der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (LSBG/KOST), dem Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer / Abteilung Planung und Entwurf Stadtstraßen (LSBG/S 2), der HPA (Verkehrsmanagement O24) sowie dem A 7-Verkehrskoordinator der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ein bauzeitliches Verkehrsführungskonzept entwickelt. Aufbauend auf dieser Koordination ist das Verkehrsführungskonzept unter Anpassung an die Gegebenheiten des Vorhabens Bauwerk K20 weiterzuentwickeln. Dabei sind weitere Beteiligte, die von der bauzeitlichen Verkehrsführung betroffen sind, einzubinden. Dies gilt insbesondere für das Verkehrsmanagement der Hamburg Port Authority (HPA O24).

Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen sind zeitgerecht vor Baubeginn mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzusprechen und von diesen anordnen zu lassen.

Zu betrachten sind dabei insbesondere

- die grundsätzlich durchgehende Aufrechterhaltung des Verkehrs mit möglichst geringen Einschränkungen,
- die Betrachtung der Auswirkungen des Baustellenverkehrs auf das nachgeordnete Netz,
- die weitgehende Vermeidung von Fahrtrichtungssperrungen und Vollsperrungen, insbesondere für die Rampen der Anschlussstelle Waltershof,
- der sich aus der Gesamtschau auf die sich überschneidenden Bauabschnitte K20/K30/K31 und Altona sowie den Abgleich der einzelnen Betriebszustände des Elbtunnels ergebenden erhöhten Koordinationsbedarf.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.2.1 verwiesen.

2.2.2 Koordinierungsbedarf mit dem Elbtunnel und weiteren Bauvorhaben

Es sind in Koordinierung mit den unter Ziffer 2.2.1 benannten Beteiligten die Voraussetzungen zu schaffen, um die einzelnen bauzeitlichen Verkehrsführungen mit der Verkehrssteuerung des Elbtunnels abgleichen zu können. Dies gilt auch für das Zusammenwirken der im Zuge des Vorhabens bauzeitlich veränderten Verkehrsführung mit weiteren nördlich und südlich des Vorhabens durchzuführenden Bauvorhaben.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.2.2 verwiesen.

2.2.3 Baustellenein- und -ausfahrten auf der Fahrbahn der A 7

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs sind in den Bereichen der Baustellen, insbesondere der Baustellenein- und -ausfahrten auf der Fahrbahn der A 7 in die auf dem Bauwerk befindlichen Baustellenbereiche, geeignete, gegebenenfalls bauliche Maßnahmen vorzusehen. Zur Bewältigung des Baustellenverkehrs auf der A 7 im laufenden Betrieb und des Ausschlusses von Verkehrsgefährdungen durch sich in den fließenden Verkehr einfädelnde Baufahrzeuge ist daher mit der Verkehrsdirektion VD 52 ein Verkehrskonzept zur diesbezüglichen Verkehrsführungsplanung und der Festlegung der Baustelleneinund -ausfahrten abzustimmen. Festlegungen zur konkreten Ausführung dieser Ein- und Ausfahrten bleiben der Ausführungsplanung vorbehalten.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.2.3 verwiesen.

2.2.4 Vermeidung verschleißbedingter Verkehrsbeschränkungen

Die Vorhabensträgerin hat mit der Verkehrsdirektion VD 52 technische und logistische Vorkehrungen abzustimmen, um die bauzeitliche Sperrung von Fahrstreifen bei Verschleißschäden (Lamellen- oder Traversenbrüchen) am Brückenbauwerk K20 nach Möglichkeit zu vermeiden, etwa durch Vorhaltung von Ersatzteilen und Bauteilen zur Gewährleistung der provisorischen Überfahrbarkeit von Schadstellen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.2.4 verwiesen.

2.2.5 Begrenzungen der Verkehrsbeschränkung querender und tangierender Verkehrswege

Für die Bauzeit der Gründung der Verkehrszeichenbrücke PS3 muss der Treppenaufgang der Fußgängerbrücke – Brücke über den Waltershofer Damm und Gleisanlagen der Hamburg Port Authority in Höhe zwischen der Pfeilerachse 78 und Pfeilerachse 79 des Bauwerks K20 – an der Abgangsseite Waltershofer Damm bauzeitlich demontiert werden. Während dieser Demontagezeit hat die Vorhabensträgerin einen bauzeitlich provisorischen Abgang herzustellen. Nach Herstellung des Fundamentes der Verkehrszeichenbrücke ist der Gehweg in seiner Lage wieder herzustellen.

Soweit für die Baumaßnahmen an den sogenannten MEGA-Stützen – also die Stützen mit den Achsen-Nummer 69 bis 71, mit denen das Bauwerk K20 die Zufahrt zur Köhlbrandbrücke quert - bauzeitliche Umfahrungen hergestellt werden müssen, sind diese so zu bemessen, dass Schwerverkehre (Breite bis 8 m, Höhen bis 5 m) durchgeführt werden können. Instandsetzungsarbeiten an den vorgenannten MEGA-Stützen sind so durchzuführen, dass Einschränkungen an den querenden Straßen Altenwerder Hauptdeich (Achse 44), der Zufahrt zum Autohof (Achse 49), und der Finkenwerder Straße am Knotenpunkt Altenwerder Damm (Achse 77) auf das notwendige, kurzzeitige Maß beschränkt werden und Fahrspureinschränkungen zum Aufbau von Schutzgerüsten und dem Einsatz von Hubsteigern nur in verkehrsschwachen Zeiten stattfinden. Die Schutzgerüste sind so herzustellen, dass eine lichte Höhe von 5 m auf den vom Bauwerk K20 gequerten Verkehrswegen im Regelfall stets gewährleistet bleibt. Darüber hinausgehende Einschränkungen sind nur anlassbezogen und kurzzeitig sowie nach Möglichkeit beschränkt auf einzelne Fahrstreifen bei bestehender Ausweichmöglichkeit auf andere, nicht höhenbeschränkte Fahrstreifen zulässig.

Soweit während der Baumaßnahmen für den Bau der Fundamente des Bauwerks K20 in Höhe der Achse 77 Einschränkungen der Finkenwerder Straße erforderlich sind, sind diese auf das in der Baubeschreibung der Vorhabensträgerin angegebene Maß (Sperrung zweier Fahrstreifen in Fahrtrichtung zur Köhlbrandbrücke und Sperrung eines Fahrstreifens in Fahrtrichtung Zoll) sowie auf den Nachtzeitraum und das Wochenende zu begrenzen.

Soweit für die Herstellung des Fundaments der Verkehrszeichenbrücke PS6 zwischen der Achse 72 und der Achse 73 eine Straßensperrung der Straße Altenwerder Damm/Köhlbrandbrücke erforderlich wird, ist diese Sperrung auf verkehrsschwache Zeiten, vorzugsweise den Zeitraum eines Wochenendes zu begrenzen.

Das Verfahren von Halbfertigteilen der Brückenüberbauten in Längsrichtung ist, soweit dadurch der öffentliche Straßenraum eingeschränkt wird, in verkehrsschwachen Zeiten, vorzugsweise nachts durchzuführen.

Eine bauzeitliche Unterschreitung der zusammenhängenden Fahrbahnbreite von 8,00 m auf vom Vorhaben gequerten oder tangierten Verkehrswegen ist zur Gewährleistung der Manövrierbarkeit von Großraum- und Schwertransporten nach Möglichkeit zu vermeiden. Unabhängig von den unter Ziffer 2.2.1 formulierten Koordinierungsanforderungen hinsichtlich des bauzeitlichen Verkehrskonzeptes sind entsprechende Einschränkungen, die sich aus dem Baugeschehen für Großraum- und Schwertransporte ergeben, der Hamburg Port Authority (HPA) mit einem Vorlauf von 4 Wochen unter der E-Mail-Adresse schwertransporte@hpa.hamburg mitzuteilen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmungen wird auf Ziffer 4.9.2.5 verwiesen.

2.3 Bauzeitliche Nutzungskonflikte und Leitungen

2.3.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.3.1 verwiesen.

Zur Bewältigung bauzeitlicher Nutzungskonflikte, verkehrlicher Einschränkungen und Betroffenheiten von Leitungen ist darüber hinaus im Einzelnen Folgendes zu beachten:

2.3.2 Fernwärmeleitung der HanseWerk Natur GmbH (HAWN)

Vor Arbeiten im Bereich der Fernwärmetrasse sind diese bei der HAWN darzulegen und anzumelden. Maßnahmen zur Sicherung der Fernwärmeleitung sind gemeinsam mit der HAWN abzustimmen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.3.2 verwiesen.

2.3.3 110-kV-Hochspannungsfreileitungen der Stromnetz Hamburg GmbH

Das Vorhaben befindet sich unter den Gefahrenzonen der 110-kV-Hochspannungsfreileitungen 74-77 und 80/81 der Stromnetz Hamburg GmbH. Es ist sicherzustellen, dass bauzeitlich Vorkehrungen gegen die Unterschreitung des Mindestabstands zwischen Baugeräten und mit Bauarbeiten befassten Personen einerseits und den Hochspannungsfreileitungen andererseits getroffen werden. Die Vorhabensträgerin hat diesbezüglich sicherzustellen, dass bauausführende Unternehmen vollumfänglich über die von der Stromnetz Hamburg GmbH vorgegebenen Arbeitshöhen in den betreffenden Mastfeldern sowie die „Richtlinien für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen" der Stromnetz Hamburg GmbH informiert sind.

Die Aufnahme von Bauarbeiten im Gefahrenbereich der Hochspannungsfreileitungen darf erst erfolgen, nachdem ein örtlich Verantwortlicher der Bauleitung erstmals von einem durch die Stromnetz Hamburg GmbH entsandten Beauftragten auf die Gefahren im Bereich der Hochspannungsfreileitung hingewiesen worden ist. Um dies zu ermöglichen, ist die Aufnahme der Bauarbeiten rechtzeitige gegenüber der Stromnetz Hamburg GmbH anzukündigen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.3.3 verwiesen.

2.3.4 Leitungen und Verkehrswege der Hamburg Port Authority (HPA)

Wartungswege des Vorhabens schließen im Einzelfall an Hafenstraßen in der Zuständigkeit der HPA an. Vor Aufnahme von Bauarbeiten hat die Vorhabensträgerin diese Überfahrten mit der Wegebehörde der HPA abzustimmen.

Die Entwässerungsanlagen des Vorhabens queren im Einzelfall Hafenstraßen in der Zuständigkeit der HPA. Vor Aufnahme diesbezüglicher Bauarbeiten hat die Vorhabensträgerin dahin gehende Planungen mit dem Verkehrsmanagement der HPA (HPA O24) abzustimmen.

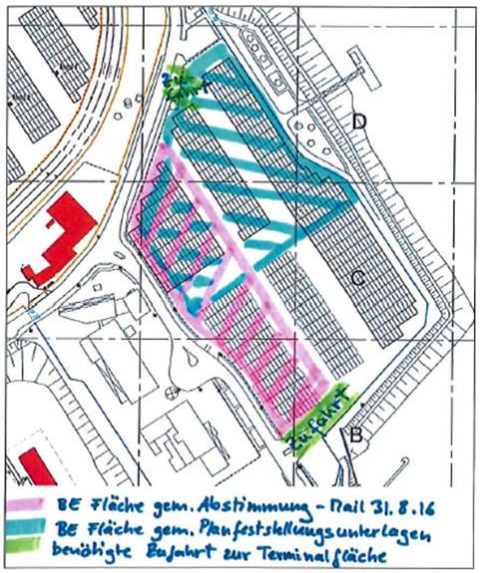
Das Vorhaben quert die Spülrohrleitungstrasse der HPA von Moorburg-Mitte zur Behandlungsanlage SARA entlang der Pfeilerachse 4 sowie die Lkw-Transportroute der Schlickentsorgung von den Entwässerungsfelder Moorburg / Deponie Feldhofe zur METHA (METHA-Zufahrt zwischen Pfeilerachse 7 und Pfeilerachse 8). Zeiträume für Einschränkungen des Betriebs oder der Zugänglichkeit der Spülrohrleitung sowie der METHA-Zufahrt sind rechtzeitig mit der Einheit Landbehandlung und Deponien der HPA (HPA LD) abzustimmen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.3.4 verwiesen.

2.3.5 Leitungen und Verkehrswege der HHLA

In Höhe des Autobahnkilometers 160+080 quert das Vorhaben die HHLA-Kabeltrasse „Power Barge-Kabeltrasse“. Die Kabeltrasse ist gegen Beschädigungen abzusichern und eine die Vermeidung von Beschädigungen der Trasse sicherstellende Art und Weise der Freilegung der Trasse zwischen der Vorhabensträgerin und der HHLA abzustimmen. Die Arbeiten im Umfeld der Kabeltrasse sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der HHLA-Fachabteilung Anlagentechnik (HHLA TE5) abzustimmen.

Gegenstand der Planunterlagen, Blatt 10.1/6 und Blatt 16.2/1, ist die teilweise Inanspruchnahme einer Container-Aufstellfläche des HHLA Containerterminal Burchardkai (HHLA CTB) bzw. der Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH (HHLA HCCR) durch eine Baustelleneinrichtungsfläche. Unabhängig von gegebenenfalls einvernehmlich mit der HHLA CTB / HHLA HCCR zu vereinbarenden Flächentauschen auf der Aufstellfläche ist sicherzustellen, dass die Zufahrt zu der nicht als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommenen Teilfläche sowohl für LKW als auch für Hafenumschlagsgeräte in einer Breite von mindestens 10 m sowohl von Süden (Rugenberger Damm), als auch von Norden (Altenwerder Damm) ständig möglich ist. Bei Herrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche gemäß der Planunterlagen gilt diese Nebenbestimmung für die im nachstehenden Planausschnitt grün eingezeichnete obere Zufahrt. Bei Herrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche entsprechend des gegebenenfalls einvernehmlich mit der HHLA CTB / HHLA HCCR vereinbarten Flächentauschs gilt diese Nebenbestimmung für die im nachstehenden Planausschnitt grün eingezeichnete untere Zufahrt.



Für das Vorhaben wird eine weitere Baustelleneinrichtungsfläche – Nummer 7 b – unmittelbar in Randlage zur A 7 auf dem Grundstück der HHLA CTB / HHLA HCCR in Anspruch genommen. Die Zufahrt zu dieser Baustelleneinrichtungsfläche erfolgt vom Altenwerder Damm aus über einen die HPA-Hafenbahn querenden und im Übrigen auf dem Gelände der HHLA CTB / HHLA HCCR gelegenen Verbindungsweg, den die HHLA CTB / HHLA HCCR bauzeitlich weiterhin als Betriebsweg nutzt. Die Nutzung dieses Verbindungsweges durch die Vorhabensträgerin ist auf das zum Transport der Halbfertigteile notwendige Maß zu begrenzen. Bezüglich dieser Transporte ist ein mit der HHLA CTB / HHLA HCCR abgestimmtes Konzept zu entwickeln, das die Anzahl der Transporte sowie deren Dauer und Terminierung im Abgleich mit den betrieblichen Erfordernissen der HHLA CTB / HHLA HCCR beinhaltet.
Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.3.5 verwiesen.

2.3.6 Betriebsabläufe und Leitungen auf dem Grundstück Zollamt Waltershof

Zur Errichtung einer Schilderbrücke wird die Fahrspur der Container-Prüfanlage des Zollamts bauzeitlich für die Dauer von bis zu zwei Wochen nicht auf dem regulären Fahrweg anzufahren sein. Die Arbeiten sind gegenüber der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Zollamt Waltershof rechtzeitig anzukündigen und mit dem Zollamt Waltershof abzusprechen, sodass der auf die Container-Prüfanlage zulaufende Verkehr ohne Beeinträchtigung der Abläufe auf dem Hof des Hauptzollamtes durch eine Verkehrsverschwenkung befristet umgeleitet werden kann.

Die Straße Köhlbrandbrücke wird wegen der Arbeiten an Brückenpfeilern des Vorhabens, Pfeilerachse 69 und 70, bauzeitlich zur Umfahrung auf provisorische Rampen verlegt, die das Grundstück des Zollamtes in einem Umfang von 230 m² temporär in Anspruch nehmen. Die zweispurige Umleitungsstrecke ist dort, wo sie das Grundstück des Zollamtes berührt, mit geeigneten Seitenbefestigungen zu versehen, sodass von der temporären Fahrbahntrasse keine Zufahrt auf das Grundstück des Zollamtes möglich ist.

Vor Aufnahme der Arbeiten zur Erstellung der provisorischen Rampen, die der Aufnahme der zweispurigen Umleitungsstrecke der Straße Köhlbrandbrücke dienen sollen, ist die darunter auf dem Grundstück des Zollamtes Waltershof befindliche Rohrleitungstrasse aus dem vom

Rampenbau betroffenen Bereich heraus auf andere, nicht dem Schwerlastverkehr dienende Bereiche des Grundstücks des Zollamtes Waltershof zu verlegen. Die Vorhabensträgerin hat die Planungen zur Rohrverlegung mit den von der Bundesbauabteilung im Auftrag der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben beabsichtigten Planungen zu baulichen Änderungen auf dem Grundstück des Zollamtes Waltershof (Neuordnung Hofabläufe) zu koordinieren.
Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.3.6 verwiesen.

2.3.7 Mineralölfernleitung der Holborn Europa Raffinerie GmbH

Das Vorhaben berührt die 34-Zoll-Mineralölfernleitung der Holborn Europa Raffinerie GmbH (HER – Einwender E70) bzw. ihrer Tochtergesellschaft Norddeutsche Ölleitungsgesellschaft mbH (NDO) auf einer Gesamtlänge von 1300 m. Die Mineralölfernleitung kreuzt die A 7 im Bereich des Autobahnkilometers 162+360 (zwischen Pfeilerachse 34 und 35) und verläuft ab dem Leitungskilometer 0,2 im Nahbereich der A7 östlich parallel zur dieser. Soweit vorhabensbedingte Baumaßnahmen einerseits im Kreuzungsbereich mit der Mineralölfernleitung (Autobahnkilometer 162+360) und andererseits im Bereich des parallelen Verlaufs der Mineralölfernleitung mit der A 7 durchgeführt werden sollen, sind die Arbeiten rechtzeitig vor Beginn bei der Nord-West-Oelleitung GmbH (NWO) anzuzeigen.
Die Abfolge der Arbeiten im Kreuzungsbereich der Mineralölfernleitung mit dem Vorhaben (Autobahnkilometer 162+360) – Freilegung, Überprüfung, Schutz der Mineralölfernleitung im Verhältnis zur Errichtung des Betriebsweges – ist hinsichtlich des Baubeginns, des voraussichtlichen Bauablaufs und der Ansprechpartner bei der Bauleitung mit der NWO zu koordinieren und die diesbezügliche Bauablaufplanung sowie andere beteiligungsrelevante Tatsachen der NWO so frühzeitig wie möglich und nötig in geeigneter Weise vor und während der Baudurchführung mitzuteilen.
Bei Herrichtung der an den Schutzstreifen der Mineralölleitung heranreichenden bzw. in diesen hineinragenden Baustelleneinrichtungsflächen ist die Mineralölleitung, soweit angrenzend an den Schutzstreifen Baustellenverkehr ermöglicht werden soll, gegen vom Baustellenverkehr drohende Gefahren zu sichern. Arbeiten im Schutzstreifen der Mineralölfernleitung dürfen nur unter Aufsicht der NWO, entsprechend der geltenden Schutzanweisung der NWO und nach deren vorheriger Freigabe durchgeführt werden.
Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.3.7 verwiesen.

2.4 Oberflächenentwässerung

2.4.1 Allgemeine Anforderungen

Die im Entwässerungslageplänen (K30 Nummer 8 Blatt 0 – 1, K20 Lageplan Draufsicht Überbau Blatt 1 – 6 (5.1), Lageplan Draufsicht Unterbau Blatt 1 – 6 (5.2)) dargestellte Zuordnung der zu entwässernden Flächen zur Einleitungsstelle sowie die dargestellte Leitungsführung sind einzuhalten.

Das Gewässer darf nur im Rahmen dieser Erlaubnis mit den dazugehörigen Unterlagen benutzt werden.

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

2.4.2 Anforderungen an Einleitungsstellen

Die Einleitungsstellen für das Niederschlagswasser sind entsprechend den Vorgaben der Wasserbehörde-BUE zu kennzeichnen.

2.4.3 Regenwasserbehandlungsanlage

Die Detailplanung und Beschreibung der Behandlungsanlagen sind der BUE im Zuge der Ausführungsplanung nachzureichen.

2.4.4 Betrieb und Wartung der Regenwasserbehandlungsanlage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.5 Abhängigkeit von Entwässerungseinrichtungen des Vorhabens A 26

Gemäß Unterlage 18.2, Entwässerungstechnischer Bericht, Seite 9, soll das Regenklärbecken des Entwässerungsabschnitts 5 in dem südlich angrenzenden Abschnitt der A 7 errichtet werden, der Teil des Vorhabens A 26 West ist (Neubau der A 26 (Stade - Hamburg), Bauabschnitt 4 (Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen bis A 7), Anschluss der A 26 an die A 7 und den Ausbau der an den neuen Anschluss südlich und nördlich angrenzenden Abschnitte der A 7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld im Süden (Km 167+280.000) und Moorburg in Höhe der Alten Süderelbe im Norden (Km 163+542.000)). Die Inbetriebnahme der entsprechend der vorliegenden Planunterlagen in diesem Verfahren erstellten Entwässerungseinrichtungen steht daher unter dem Vorbehalt der plangemäßen Errichtung dieses Regenklärbeckens.

Sobald absehbar ist, dass zum Zeitpunkt des vorgesehenen Anschlusses der Entwässerungseinrichtungen, die das Einzugsgebiet des Entwässerungsabschnitts 5 erfassen, an das Regenklärbecken 5 dieses nicht zur Verfügung steht, ist rechtzeitig ein provisorisches Regenklärbecken zu planen, die dafür erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis bei den zuständigen Fachbehörden zu erwirken und das Provisorium vor der Herstellung der den Einzugsbereich definierenden baulichen Anlagen anschlussfähig zu errichten. Dabei ist sicherzustellen, dass ein vorgeschaltetes provisorisches Becken dieselben Kapazitäten und Standards bezüglich Reinigung und Abflussdrosselung aufweist wie das in den Planunterlagen vorausgesetzte Regenklärbecken 5.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.4.1 verwiesen.

2.4.6 Weitere Anforderungen der Hamburg Port Authority (HPA) als Wasserbehörde

Das Vorhaben liegt im wasserrechtlichen Zuständigkeitsbereich der Wasserbehörde HPA PA23. Nachrichtlich wird mitgeteilt, dass die Planfeststellung gemäß § 87 WHG unter der Wasserbuchnummer 4 A III 2046, in das bei Hamburg Port Authority, Wasserbehörde HPA PA23 geführte Wasserbuch eingetragen wird, sobald sie unanfechtbar geworden ist.

Der Wasserbehörde HPA PA23 ist vor Baubeginn, für die Wahrnehmung der Aufgaben nach § 100 WHG, folgendes anzuzeigen bzw. zu übersenden:

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

Wechsel in Personen/ Unternehmen sind der Wasserbehörde schriftlich mitzuteilen.

Baubeginn und Ende der Arbeiten sind der Wasserbehörde - HPA PA23 - rechtzeitig schriftlich anzuzeigen (§ 65 HWaG).

Nach Abschluss der Baumaßnahme sind geeignete Revisionspläne bzw. -unterlagen bei der Wasserbehörde – HPA PA23 – einzureichen und als solche zu kennzeichnen (§ 16 HWaG).

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.4.2 verwiesen.

2.5 Verkehrslärmschutz

Zum Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, die bei dem Betrieb der Autobahn entstehen, hat die Vorhabensträgerin auf Antrag des jeweiligen Betroffenen eine Entschädigung für die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den Ergebnissen der für das planfestgestellte Vorhaben durchgeführten Immissionstechnischen Untersuchung (Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen, Unterlage 17.1) zu leisten.

Im Einzelnen:

Die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) an den in der Immissionstechnischen Untersuchung (U 17.1.2.2, LTU A7 - 8-streifige Erweiterung, Hochstraße Elbmarsch, K20, Zusammenstellung des passiven Lärmschutzes) sowie in den zugehörigen Ergebnissen der Variantenuntersuchung (Unterlage 17.1.2.4, Seite 7) und dem Übersichtsplan der Lärmschutzvarianten (Unterlage 17.1.2.4, Blatt 1) näher bezeichneten Immissionsorten sind zu entschädigen. Art und Umfang der passiven Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV).

Die Vorhabensträgerin hat die Eigentümer der Gebäude, für die ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach besteht, spätestens sechs Monate nach dem Beginn der Bauarbeiten schriftlich auf ihren Erstattungsanspruch hinzuweisen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.7.3.1 verwiesen.

2.6 Natur- und Umweltschutz

2.6.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, Artenschutz und Funktionskontrolle

2.6.1.1 Eingriffsregelung

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die in den Maßnahmenblättern des planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 9.3) sowie dem Maßnahmenplan zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 9.2 Blatt Nr. 1) festgelegten Umweltmaßnahmen

zügig umzusetzen.

Im Einzelnen:

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

Die Rekultivierung der als Baustelleneinrichtungsfläche genutzten planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen ist spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Erweiterung der A 7 zu beginnen, zügig umzusetzen und fertig zu stellen.

Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaß-nahmen nachzuweisen ist. Alternativ zur Maßnahmenabnahme kann der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 eine Bestätigung eines Fachbüros vorgelegt werden, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Die dargestellten Pflegemaßnahmen sind nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen.

Die im LBP vom Oktober 2017 beschriebenen Bepflanzungen aus standortgerechten heimischen Gehölzen sind nur mit forstlichem Herkunftsnachweis oder anderen anerkannten zertifizierten Herkunftsnachweisen zu verwenden. Durch den Herkunftsnachweis ist garantiert, dass gebietsheimische Pflanzen mit dem entsprechenden genetischen Ursprung (Nordwestdeutsches Tiefland) verwendet werden. Damit wird eine mögliche Florenverfälschung durch gebietsfremde Arten (§ 40 BNatSchG) vermieden. Der Herkunftsnachweis ist der BUE / NGE 3 vorzulegen. Bei den krautigen Anteilen der Ausgleichsflächen ist ebenfalls zertifiziertes gebietsheimisches Saatgut zu verwenden.

Die Beendigung der Arbeiten zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Dies gilt auch für eine länger als ein Jahr andauernde Unterbrechung der Arbeiten.

Eine ökologische Baubegleitung ist zwingend festzulegen. Der BUE / NGE 32 sind regelmäßig Berichte vorzulegen.

Für Herstellung, Grunderwerb, Bewirtschaftung über 25 Jahre, Anlagenunterhaltung und Verwaltungspauschale hinsichtlich der aus dem Sondervermögen für Natur und Landschaft der BUE zur Verfügung gestellten Ausgleichsmaßnahmen in Kirchwerder (Ausgleichsmaßnahme Maßnahmenblatt 4E) sind seitens der Vorhabenträgerin 460.000 € an das Sondervermögen zu zahlen. Hierüber ist eine Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Sondervermögen zu schließen. Die Ersatzzahlung hat an die Behörde für Umwelt und Energie zu erfolgen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.2 verwiesen.

2.6.1.2 Artenschutz

Zur Überprüfung der Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vorgaben ist eine Biologische Baubegleitung erforderlich. In diesem Zusammenhang ist rechtzeitig im Frühjahr zur Amphibienwanderzeit prüfen, ob ggf. über die Annahmen des Artenschutzfachbeitrags hinausgehende Amphibienzahlen zu beobachten sind, die weitere Schutzmaßnahmen erforderlich machen. Die Baufeldfreimachung vor der Brutzeit (ggf. mit Nachbesserung nach Aufwachsen des Röhrichts) muss überwacht werden. Des Weiteren ist die unmittelbare Wiederherstellung der zerstörten Habitatstrukturen nach der Beanspruchung der Baueinrichtungsflächen zu überwachen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.8.2.2.2 verwiesen.

2.6.2 Brandschutz und Brandbekämpfung

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

Für die Bauabschnitte sind der Feuer- und Rettungswache Finkenwerder Ansprechpartner zu benennen.

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

Bei Vollsperrungen der A 7 oder bei Vollsperrungen der Straßen und Wege, die durch die Hochstraße überquert werden, sind diese Sperrungen mit mindestens einer Woche Vorlaufzeit der Feuer- und Rettungswache Finkenwerder anzuzeigen. Sofern es sich bei der Straße oder dem Weg um die einzige oder die einzige verbleibende Zuwegung zu einer baulichen Anlage handelt, muss mindestens eine Woche vor der Vollsperrung mit der Feuer- und Rettungswache Finkenwerder eine alternative Erreichbarkeit abgestimmt werden bzw. die Möglichkeiten der erforderlichen Durchquerung der gesperrten Straßenstelle einvernehmlich abgestimmt werden.

Die Verkehrsüberwachung während der Bauzeit ist zu gewährleisten. Die Vorhabensträgerin ist gehalten, die bauzeitlich erforderlichen Sichtweiten im Rahmen der detaillierten Verkehrsführungsplanung mit der Feuerwehr-Einsatzabteilung abzustimmen und das im Ergebnis dieser Abstimmung festgestellte Sichtweitenerfordernis technisch zu ermöglichen.

Sofern sogenannte Lotsenpunkte zum leichteren Auffinden von Notfällen im Baustellenbereich eingerichtet werden, hat die Vorhabensträgerin die Ausschilderung zu diesen sowie die Feuerwehrzufahrten in Abstimmung mit der Feuer- und Rettungswache Finkenwerder beginnend mit dem Anfahrtsbereich der Feuerwehr auszuschildern.

Hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsflächen und deren Umzäunungen sowie nach Fertigstellung des Vorhabens hinsichtlich der Betriebsflächen ist sicherzustellen, dass der zuständigen Feuer- und Rettungswache die Verschlusseinrichtungen und Schlösser für Tore und Türen in Zäunen im Verlauf von Betriebs-, Rettungs- und Angriffswegen bekannt und zugänglich sind. Art und Anbringungsorte von Feuerwehrschlüsseldepots und anderen Öffnungsmöglichkeiten sind daher mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.

Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.5 verwiesen.

2.6.3 Zusagen

Die Vorhabensträgerin hat die von ihr in diesem Plangenehmigungsverfahren abgegebenen und in dieser Plangenehmigung wiedergegebenen Zusagen bei der Umsetzung ihres Vorhabens einzuhalten und für deren Einhaltung durch die von ihr beauftragten Unternehmen zu sorgen, soweit diese Plangenehmigung keine abweichenden Regelungen trifft. Spätere Zusagen gehen früheren Zusagen vor, soweit diese nicht übereinstimmen.
Zur Begründung dieser Nebenbestimmung wird auf Ziffer 4.9.6 verwiesen.

3 HINWEISE

3.1 Flächen-, Längen- und Höhenangaben

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

3.2 Umfang der Zulassung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Absatz 1 HmbVwVfG (Konzentrationswirkung).
Für das Vorhaben erforderliche Zulassungen, die noch nicht abschließend beurteilt werden konnten, die jedoch keiner abschließenden Würdigung bedürfen weil sie unter keinem Gesichtspunkt dem Vorhaben entgegenstehen können, werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach erteilt und bedürfen noch der späteren Ergänzung. Der Planfeststellungsbeschluss beschränkt sich insoweit auf die Prüfung, ob diesen Zulassungen unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen bzw. ob die spätere Ergänzung entscheidungserheblich sein könnte, so dass es eines Vorbehaltes bedürfte. Soweit dies nicht der Fall ist, weil die Ergänzung nur noch nicht entscheidungserhebliche Details festlegt, wird sie durch die insoweit auch sachnähere Behörde vorgenommen, die nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und Erlöschen der Konzentrationswirkung (wieder) hierfür zuständig ist. Zweckmäßigerweise hat die Vorhabensträgerin demnach vor Baubeginn bei den zuständigen Stellen die gegebenenfalls noch erforderlichen Ergänzungen der Zulassungen zu beantragen.

Die in den Plänen enthaltenen verkehrsregelnden Bestandteile (Fahrbahnmarkierungen, Verkehrsschilder, Schilderbrücken etc.) sind dem späteren Betrieb zuzurechnen und insoweit nur nachrichtlich enthalten. Ihre endgültige Anordnung bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten, vgl. dazu auch Ziffer 4.6.

3.3 Widmung

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

3.4 Änderungen und Ergänzungen

Die Vorhabensträgerin teilte mit Schreiben an die Planfeststellungsbehörde vom 25. März 2019 mit, auf die Inanspruchnahme des im Grunderwerbsplan, Unterlage U.10.1, Blatt 03 sowie im Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage U.10.2, unter der laufenden Nummern 3.15.02 verzeichneten Grundstücks mit der Flurstücksnummer Altenwerder 2223 und einer Größe von 790.859 m² hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme in einem Umfang von 9.816 m² verzichten zu wollen. Die Inanspruchnahme wird daher entgegen und in Abweichung der vorgenannten Planunterlagen nicht planfestgestellt; zur Erläuterung der Entbehrlichkeit der Inanspruchnahme sowie dem damit verbundenen Unterbleiben erstmaliger oder weiterer Beeinträchtigungen Dritter siehe Ziffer 4.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses. Mit dem Verzicht auf die Inanspruchnahme wird einer Einwendung abgeholfen, siehe Ziffer 4.10.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses. Der Entfall der bauzeitlichen Inanspruchnahme des Grundstücks reduziert die Betroffenheit von Rechten Dritter und ist somit nicht als Beteiligungspflichten auslösende Planänderung zu bewerten, da eine neue Betroffenheit von Rechten durch die Verringerung der Inanspruchnahme nicht ersichtlich ist.

Des Weiteren erklärte sich die Behörde für Umwelt und Energie als Immissionsschutzbehörde (BUE-IB) auf Geheiß der Vorhabensträgerin mit E-Mail vom 17. Juni 2019 ergänzend zur Anfälligkeit des Vorhabens für das Risiko von schweren Unfällen oder Katastrophen, siehe Ziffer 4.8.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses. Dabei wurden die Umstände, die zur Festlegung des angemessenen Sicherheitsabstands bei zwei Betrieben der Hafenwirtschaft geführt haben, näher erläutert. Indes decken sich die nachträglichen Feststellungen zum Sachverhalt der – vom Vorhaben nicht verursachten, sondern lediglich aufrecht erhaltenen – Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstands bei Betrieben der Hafenwirtschaft mit den im Rahmen des Berichts zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht), Unterlage 19.3.1 im Kapitel 10, „Anfälligkeit des Vorhabens für das Risiko von schweren Unfällen oder Katastrophen“ getroffenen Bewertungen des Sachverhalts. Die zusätzlichen Erhebungen zum Sachverhalt sind somit ebenfalls nicht als Beteiligungspflichten auslösende Änderung der Planunterlagen zu bewerten.

3.5 Kampfmittel

Ein Teil des von dem Vorhaben betroffenen Baubereichs ist als Verdachtsfläche im Sinne des § 1 Absatz 4 der Kampfmittelverordnung (KampfmittelVO) eingestuft (vgl. Erläuterungsbericht,

Unterlage 1, Ziffer 9, Seite 63; Verweis auf Kampfmitteluntersuchung, Bericht vom 08.12.2013, Bereich der Bauwerksgründungen und der Regenbecken). Folglich ist die Vorhabensträgerin als Veranlasserin des geplanten Eingriffs in den Baugrund gemäß § 6 Absatz 2 KampfmittelVO verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, die zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten geeignet und erforderlich sind. Das Nähere regelt die KampfmittelVO.

3.6 Entschädigungen

Entscheidungen über Entschädigungen für die planfestgestellte unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, ob dauerhaft oder vorübergehend, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Betroffenen nicht gelingt, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 19 Absatz 1 FStrG iVm §§ 3, 4 Absatz 1 Satz 1 Hamburgisches Enteignungsgesetz das Enteignungsrecht. Dabei bedarf es keiner weiteren Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen. Welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen ist mit der Zulassung des Vorhabens abschließend im Planfeststellungsbeschluss geregelt. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, 9 A 21/03, juris Rn. 21). Sofern es demnach hinsichtlich des Erwerbs bzw. der vorübergehenden Nutzung eines Grundstücks zu keiner Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und den Betroffenen kommt, entscheidet die Enteignungsbehörde (nur noch) über die Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigungen (§§ 19, 19a FStrG i.V.m. Abschnitt III Absatz 3 Nr. 3 der Anordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes i. V. m. dem Hamburgischen Enteignungsgesetz).

3.7 Entwässerung

Die Entscheidung beinhaltet die Erlaubnis, gemäß den §§ 8, 10, 13 und 18 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) i.V.m. dem Hamburgischen Wassergesetz (HWaG) – in Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis 32 AI 48, erteilt mit Planfeststellungsbeschluss vom 23.11.2017 von dem Grundstück Ingenieurbauwerk K20 (BAB A7) unter Einbeziehung des Ingenieurbauwerks K30 (BAB A7) zwischen dem Trogbauwerk des Elbtunnels und der Fortführung der A 7 in Dammlage in Richtung Süden Niederschlagswasser in den Rugenberger Hafen einzuleiten. Das dem Vorhaben zugrunde liegende Konzept der Einleitung nur noch behandelter und vorgereinigter Fahrbahnabwässer in zwei Einleitstellen des Rugenberger Hafens einerseits sowie die Alte Süderelbe andererseits ist in den Ausführungen zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), Ziffer 4.8.2.6, näher beschrieben, und die gewählte Art der Entwässerungstechnik als konform mit der WRRL zu bewerten. Dessen unbeschadet handelt es sich bei den Einleitungen um den Tatbestand der Gewässerbenutzung, der in der vorgesehenen Art und dem vorgesehenen Maß der Erlaubnis bedarf. Unter Beachtung der §§ 8, 10, 13, 18 und 57 WHG konnte diese Erlaubnis mit den unten wiedergegebenen weiteren Hinweisen erteilt werden.

Das Amt für Immissionsschutz und Betriebe der Behörde für Umwelt und Energie hat hinsichtlich der vorgesehenen Einleitungen in den Rugenberger Hafen das Einvernehmen nach § 19 Absatz 3 WHG hergestellt. Bedingung hierfür war die Übernahme entsprechender Bestimmungen in vorliegenden Planfeststellungsbeschluss. Dem wird mit der Tenorierung in Zusammenhang mit den Nebenbestimmungen zur Oberflächenentwässerung, Ziffer 2.4 entsprochen.

3.8 Kostentragung

Die Kostentragung, zum Beispiel für den Abbruch oder die Änderung von Leitungen und anderen baulichen Anlagen, ist nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung, weil sie die Frage der öffentlich-rechtlichen Zulassungsfähigkeit des Vorhabens nicht berührt. Dieser Planfeststellungsbeschluss stellt lediglich allgemein verbindlich fest, dass die Planung der Vorhabensträgerin nach öffentlich-rechtlichen Maßstäben unbedenklich ist. Auf die Pflicht der Vorhabensträgerin zur Tragung bestimmter Kosten hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss. Sollten in dieser Plangenehmigung insoweit Hinweise gegeben worden sein, haben diese nur eine klarstellende Bedeutung. Eine Kostentragungspflicht kann sich insbesondere aus Gesetzen, aus den die Kostentragung regelnden Nebenbestimmungen bereits erteilter Genehmigungen, aus Verträgen mit den Leitungsträgern und aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen wie dem Verursacherprinzip ergeben. Daneben können sich Kostenfolgen für die Vorhabensträgerin aus deren Zusagen ergeben.

3.9 Öffentliches Flächenmanagement

Grundstücksverträge zwischen der Bundesstraßenverwaltung und der Freien und Hansestadt Hamburg und die Kaufpreisermittlung der Flächen der Hamburg Port Authority (HPA), des Verwaltungsvermögens Hafennutzungsgebiet – Wege und des Verwaltungsvermögens Hafennutzungsgebiet – Sonstige liegen damit in der Zuständigkeit der Hamburg Port Authority, Bereich Property Management (HPA PE2).

Weitere im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befindliche Grundstücke sind dem Verwaltungsvermögen der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) – Hochwasserschutz (Flurstück 2151 der Gemarkung Altenwerder) sowie dem Sondervermögen Naturschutz und Landschaftspflege (Flurstücke 1059, 4858 und 4797 der Gemarkung Kirchwerder) zugeordnet. Grundstücksverträge zwischen der Bundesstraßenverwaltung und der Freien und Hansestadt Hamburg das Verwaltungsvermögen Hochwasserschutz und das Sondervermögen Naturschutz und Landschaftspflege betreffend liegen damit in der Zuständigkeit der BUE.

Für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Baustelleinrichtungsflächen sind Miet-/Überlassungsverträge direkt zwischen dem Maßnahmenträger (Vorhabensträgerin) und dem jeweiligen Dienstleister des Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) bzw. dem LIG zu vereinbaren.

Der Ankauf der vorgenannten, den jeweils bezeichneten Verwaltungsvermögen zugehörigen Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg beinhaltet auch die Wertermittlung durch den Käufer.

4 BEGRÜNDUNG

4.1 Verfahren

4.1.1 Antrag und Auslegung

Die Planfeststellung gemäß §§ 17 FStrG, 72 ff. HmbVwVfG erfolgt auf Antrag der Vorhabensträgerin vom 23. Oktober 2017. Zusammen mit dem Antrag auf Planfeststellung des Vorhabens hat die Vorhabensträgerin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt. Die Planunterlagen einschließlich der Unterlagen über die Umweltauswirkungen (vgl. Ziffer 4.7) haben in der Zeit vom 23. November 2017 bis zum 22. Dezember 2017 im Bezirksamt Bergedorf, im Bezirksamt Harburg und in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zur Einsicht ausgelegen. Auf die Auslegung war im Amtlichen Anzeiger Nr. 89 vom 17. November 2017, Seite 1945 mit unter ausdrücklicher Benennung der ausgelegten Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 19 UVPG hingewiesen worden. Die Zugänglichmachung des Inhalts der in der vorbezeichneten Bekanntmachung enthaltenen Bekanntmachung nach § 19 Absatz 1 UVPG und der nach § 19 Absatz 2 UVPG auszulegenden Unterlagen (s.o.) erfolgten für den Zeitraum der Auslegung im UVP-Portal unter der Adresse http://www.hamburg.de/umweltvertraeglichkeitspruefungen-hamburg/.

4.1.2 Einwendungsfrist

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnte bis einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Planfeststellungsbehörde oder bei einem der genannten Bezirksämter Einwendungen gegen den Plan erheben. Die Einwendungsfrist endete am 22. Januar 2018. Mit ihrem Ablauf sind alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Für die Stellungnahmen der Vereinigungen gilt dies entsprechend (vgl. § 73 Absatz 4 Satz 5 und 6 HmbVwVfG). Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung hingewiesen worden.

4.1.3 Beteiligung der Betroffenen

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, sind gemäß § 73 Absatz 5 Satz 3 HmbVwVfG von der Auslegung der Planunterlagen schriftlich benachrichtigt worden. Dies betrifft vorliegend Gewerbetreibende mit auswärtigem Unternehmenssitz.

4.1.4 Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 17. November 2017 unter Beifügung der Planunterlagen die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und andere Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme bis zum 22. Januar 2018 – dem Datum der Einwendungsfrist – aufgefordert. Mit gleichem Schreiben wurden die in Hamburg aner-

kannten Naturschutzvereinigungen über das Vorhaben unterrichtet. Aus Informationen, die unterdessen eingegangenen Stellungnahmen zu entnehmen waren, ergab sich das Erfordernis, weitere Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Der Hauptentwässerungsverband der Dritten Meile Altenlandes und der Sielverband Hohenwisch wurden mit Schreiben vom 27. November 2017 mit Fristsetzung zum 22. Januar 2018 um Stellungnahme gebeten. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen, Abteilung Mobilität, Technische Aufsichtsbehörde, VM 3, wurde mit Schreiben vom 9. Februar 2018 mit Fristsetzung zum 16. Februar 2018 um Stellungnahme gebeten. Der Hochwasserschutzbeauftragte des Polders 09 Dradenau wurde mit Schreiben vom 9. Februar 2018 unter Fristsetzung zum 2. März 2018 um Stellungnahme gebeten.

4.1.5 Eingang von Einwendungen und Stellungnahmen

Zu dem Vorhaben liegen 69 form- und fristgerecht eingegangene Einwendungen vor. Zudem gingen bei der Planfeststellungsbehörde insgesamt 23 Stellungnahme von Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, und anderer Träger öffentlicher Belange ein.

4.1.6 Erörterungstermin

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen sind am 5. Juli 2018 erörtert worden. Die Einwender waren zuvor schriftlich sowie die Behörden, die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen in Abhängigkeit der Form der von diesen abgegebenen Stellungnahmen schriftlich oder per E-Mail benachrichtigt worden. Die Bekanntgabe des Erörterungstermins im Amtlichen Anzeiger Nr. 51, Seite 1437 erfolgte am 26. Juni 2018.

4.1.7 Wesentliche Merkmale und Ziele des Vorhabens

Die vorliegende Planung umfasst die achtstreifige Erweiterung der A 7 südlich des Elbtunnels Hamburg im Bereich der Hochstraße Elbmarsch (Brückenbauwerk K20). Gegenstand des Vorhabens ist die Erweiterung der bislang sechsstreifigen, 3,84 km langen Bauwerks K20, km 159+704 bis km 163+542, das aus zwei baulich getrennten Überbauten mit derzeit jeweils drei Fahrstreifen besteht, auf jeweils vier Fahrstreifen, sodass sich ein insgesamt achtstreifiger Ausbau ergibt. Im Planungsabschnitt befindet sich die Anschlussstelle Hamburg-Waltershof. Räumlich begrenzt ist das Vorhaben im Norden durch die als Rampe ausgeführte, bereits achtstreifig ausgebaute Zufahrt in den Elbtunnel (Bauwerke K30 und K31) sowie im Süden durch die Fortführung der A 7 in Dammlage. Dabei wird hier ein achtstreifiger Ausbau der A 7 bis zur Anschlussstelle Hamburg-Moorburg vorgesehen, der im Zuge des Anschlusses der neu zu bauenden A 26 über das Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe an die A 7 erfolgen soll. Die Erneuerung der vorgenannten, unmittelbar nördlich an das Vorhaben anschließenden Zufahrt in den Elbtunnel ist – unter Einschluss der achtstreifigen Fahrbahn – bestandskräftig planfestgestellt. Im Süden schließt das Brückenbauwerk K20 mit derzeit noch sechs Fahrstreifen an. Für die im Süden anschließende 8-streifige Erweiterung der A 7 im Zuge des Ausbaus

der Anschlussstelle Hamburg-Moorburg als Teil des Vorhabens der A 26 ist die Genehmigungsplanung ist fertiggestellt, das Planfeststellungsverfahren läuft bereits.

Ziel des Vorhabens ist die Herstellung eines durchgehend achtstreifigen Ausbaus der A 7 zwischen dem neu zu bauenden Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest. Verkehrsfachlich begründet ist das Ziel des Vorhabens durch die auf der A 7 bereits aktuell vorliegenden und für die Zukunft als weiter ansteigend prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehre – Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden (DTV), welche die A 7 in dem Abschnitt, der Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, in einem Maß auslasten, das nach verkehrswissenschaftlichen Maßstäben oberhalb der Leistungsgrenzen einer sechsstreifigen Autobahn liegt.

Baulich ist das Vorhaben geprägt vom ergänzenden Charakter der zwischen den bestehenden Brücken aufgeständerten Erweiterungsbauwerke. Aufgrund des vorhandenen Querschnittes und der zwei getrennt verlaufenden Überbauten der Brückenkonstruktion, zwischen denen derzeit ein Abstand von etwa 10 m besteht, erfolgt die Erweiterung auf 8 Fahrstreifen nach innen. In den vorhandenen Freiraum zwischen den getrennten Überbauten werden neue Stützen gesetzt, um den Überbau zu verbreitern; dabei wird je Richtungsfahrbahn der Überbau für jeweils einen separat aufgeständerten Fahrstreifen innen an die bestehenden Überbauten nahtlos angefügt. Mit dem Vorhaben verbunden sind u.a. die Anpassung von Rampen, die Erneuerung der Fahrbahnbefestigung, die Neugestaltung der Beleuchtung und der Rückbau sowie der Neubau von Verkehrszeichenbrücken, Unterhaltungswegen und Entwässerungsanlagen einschließlich Regenklärbecken und Pumpenbecken. Rampenbauwerke des Altenwerder Damms und Rampenbauwerke der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof (Anschluss an Finkenwerder Damm) werden lediglich bauzeitlich verlegt, bauliche Änderungen an den Rampenfahrbahnen der Anschlussstelle sind nicht vorgesehen. Im Übrigen bleibt das nachgeordnete Netz baulich unberührt.

Die Erweiterung der K20 erfolgt unter Beibehaltung der derzeitigen Autobahnachse. Linienänderungen erfolgen nicht. Da sich die gesamte Baustrecke auf dem Brückenbauwerk K20 befindet, wird für die Erweiterung ein 8-streifiger Autobahnquerschnitt RQ 43,5B gemäß Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) vorgesehen. Mit der Erweiterung wird die vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik nicht geändert, sondern nur der Straßenquerschnitt erweitert. Aufgrund der Konstruktion des vorhandenen Brückenbauwerkes sowie der Weiterverwendung der Unterbauten beträgt die Gesamtbreite der Mittelkappe insgesamt 6,0 m. Die Gesamtquerschnittsbreite beträgt damit 46,60 m. Im Bereich der Anschlussstelle werden zusätzlich Ein- bzw. Ausfädelungsstreifen angelegt. Wegen der Lage des Bauwerks zwischen dem Elbtunnel im Norden und des künftigen Autobahnkreuzes Hamburg-Süderelbe werden die Verkehrszeichenbrücken für die verkehrsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlage sowie die wegweisende Beschilderung für das künftige Autobahnkreuz und die Anschlussstelle Hamburg-Waltershof neu hergestellt.

Soweit in den Planunterlagen Bezug auf eine Planungsgeschwindigkeit (Entwurfsgeschwindigkeit) von 130 km/h genommen wird, handelt es sich dabei um eine Größe, für die die Autobahn trassierungstechnisch ausgelegt wird, die jedoch kein Präjudiz für die straßenverkehrsrechtliche Regelung des Verkehrs darstellt. Bautechnisch kann wegen des Anknüpfens der

Erweiterung an die Bestandstrasse und der insoweit zu berücksichtigenden Parameter der Bestandsbauwerke die Mindestquerneigung (auch) auf den Brückenanbauten nicht eingehalten werden. Inwieweit dieser Umstand Anlass zu straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen gibt, obliegt der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Das Planungsziel der Kapazitätserhöhung ist davon unberührt.

Zu den Einzelheiten wird auf die Planunterlagen, insbesondere den Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 1.2 verwiesen.

4.2 Planrechtfertigung

Für das Vorhaben ist in seiner planfestgestellten Form die – nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erforderliche – Planrechtfertigung gegeben, da für das Vorhaben gemessen an den Maßstäben des FStrG als einschlägigem Fachplanungsgesetz ein Bedarf besteht, dieses also erforderlich ist. Das Vorhaben der achtstreifigen Erweiterung der A 7 südlich des Elbtunnels ist unter der laufenden Nummer 503 des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen mit der Dringlichkeitsstufe laufend und fest disponiert zur Engpassbeseitigung ausgewiesen (vgl. Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG). Der Bedarf für das Vorhaben ist insofern gesetzlich festgestellt. Die Feststellung, dass ein Verkehrsbedarf besteht, ist für die Planfeststellung nach § 17 Absatz 1 FStrG verbindlich.

Abgesehen davon ist das Verfahren auch unter Hinwegdenken der gesetzlichen Bedarfsfeststellung gerechtfertigt, da, wie unter Ziffer 4.1.7 als Grundlage der Zielstellung erwähnt und unter Ziffer 4.3 näher ausgeführt, die A 7 im plangegenständlichen Abschnitt und mit zunehmender Tendenz in einem Maß ausgelastet ist, welches die Grenzen der Leistungsfähigkeit einer sechsstreifigen Autobahn übersteigt. Mithin sind für das Vorhaben die fachplanungsrechtlichen Maßstäbe der Erforderlichkeit erfüllt, weil es vernünftigerweise geboten ist, die A 7 in dem plangegenständlichen Bereich so auszubauen, dass sie hinsichtlich ihrer Dimensionierung zur Abwicklung der aktuell vorliegenden und prognostizierten Verkehrsmengen geeignet ist. Mit der Null-Variante ist die Zielstellung nicht zu erreichen (vgl. Ziffer 4.4).

4.3 Verkehrsprognose

Der Feststellung, dass im vorhabensgegenständlichen Abschnitt der A 7 eine sechsstreifige Fahrbahn den Verkehrsbelastungen nicht mehr gewachsen ist, liegt eine den Planunterlagen nachrichtlich beigefügte Verkehrsprognose der PTV AG vom Februar 2016 zugrunde, die den Analysefall, d.h. den Ist-Zustand, dem Prognosehorizont 2030 mit seinen Planfällen Prognosenullfall und Prognosemitfall gegenüberstellt. Aktualität und Untersuchungsrahmen der Prognose – deren Daten basieren auf dem deutschlandweiten Verkehrsmodell Validate, aus dem ein Teilnetz für die Region um Hamburg generiert wurde – entsprechen verkehrsfachlichen Erfordernissen. Hinsichtlich des Analysefalls sind DTV von 114.900 Kfz/24 Std. nördlich und 104.100 Kfz/24 Std. südlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof ermittelt worden. Für den Prognosenullfall wird für das Jahr 2030 eine Verkehrszunahme mit Steigerungen der Verkehrsbelastung von 23% bezogen auf den Kfz-Verkehr bzw. 31% bezogen auf den Schwerverkehr auf der K20 südlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof bei nach Norden hin ab-

nehmenden Steigerungsraten prognostiziert. Gemäß der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), Ausgabe 2008 reicht der Einsatzbereich sechsstreifiger Autobahnquerschnitte bis zu einer Maximalbelastung von 120.000 Kfz/24h (bezogen auf DTV). Dieser – mithin bereits im Analysefall abschnittsweise nahezu erreichte – Grenzwert wird ausweislich der vorgenannten Verkehrsprognose im Prognosenullfall auf der A7 überschritten. Zugleich weist die Verkehrsprognose nach, dass – erst – im Prognosemitfall bei einer erwarteten DTV von 136.600 Kfz/24 Std nördlich bzw. 137.200 Kfz/24 Std. südlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof eine Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges erzielt werden kann, die dessen Einstufung als maximal ausgelastete oder überlastete Verkehrsanlage (Stufen E und F auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) vermeidet. Erst dadurch wird jedenfalls eine Verkehrsqualität der Stufe D, also eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit hergestellt. Ein durchgehend achtstreifiger Ausbau der A 7 vom künftigen Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe bis zum Autobahndreieck Hamburg-Nordwest verringert im vorhabensgegenständlichen Abschnitt durch Einziehung und Eröffnung von Fahrstreifen bedingte Ein- und Ausfädelungsvorgänge und Geschwindigkeitsänderungen von Kraftfahrzeugen, sodass sich ein Mehrwert für die Verkehrssicherheit einstellt.
Die Planfeststellungsbehörde hält die Prognose einschließlich der daraus abgeleiteten Ergebnisse für plausibel.

4.4 Variantenprüfung

Im Rahmen der Planung ist auch geprüft worden, ob es für die zu bewältigende Aufgabe – vgl. die oben genannten Planungsziele – eine bessere Möglichkeit gibt oder ob zumindest eine genauso geeignete Variante erkennbar ist, die zudem dem Vorhaben entgegenstehende Belange in geringerem Maße beeinträchtigen würde.
Die Nullvariante, also der Verzicht auf den Ausbau, kam bereits angesichts der unter Ziffer 4.1.7 geschilderten verkehrlichen Ausgangslage, die für die Planungsziele – Herstellung einer Verkehrsqualität jedenfalls der Stufe D – bestimmend ist, nicht ernstlich in Betracht. Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ist dabei erschwerend gegen die Nullvariante in Ansatz zu bringen, dass mit dem Unterlassen des achtstreifigen Ausbaus im Zuge des Bauwerks K20 in einem verkehrlich hochbelasteten Bereich ein sechsstreifiges Nadelöhr entstünde. Denn zwischen dem Bauwerk K30, dem Elbtunnel und dem anschließenden Bauabschnitt der A7 in Altona auf der einen Seite ist die Achtstreifigkeit bereits hergestellt oder der achtstreifige Ausbau planfestgestellt, auf der anderen Seite ist eine Fortsetzung der Achtstreifigkeit zum hinsichtlich der Zahl der Fahrstreifen nahtlosen Anschluss an das Autobahnkreuz Hamburg-Hafen im Zuge des Baus der A 26 geplant.
Bei Verwerfung der Nullvariante waren aus naheliegenden Gründen, insbesondere der Anschlusspunkte an den Elbtunnel bzw. das Bauwerk K30 im Norden und die Trassierung der A 7 im Süden sowie bedingt durch die Nutzungsdichte und -intensität des angrenzenden Hafengebiets vorliegend allein diejenigen Varianten abwägungsrelevant, die den achtstreifigen Ausbau unter Beibehaltung der bestehenden Linienführung ermöglichen. Somit verbleibt eine Abwägung zwischen verschiedenen bautechnischen Varianten der Herstellung der Achtstreifigkeit am bestehenden Trassenstandort. Da das Bauwerk K20 bereits bei seiner Errichtung

entsprechend konzipiert worden war, wurde als Variante 1 die innenseitige Verbreiterung des Bauwerkes bei gleichzeitigem Erhalt des Bestandbauwerkes geprüft. Aufgrund des Alters des Bestandsbauwerks sowie der bestehenden, nicht regelkonformen Querneigung von 2,0 % auf dem Bestandsbauwerk, an der aus Tragfähigkeitsgründen keine Änderungen möglich sind, waren als Varianten solche in Erwägung zu ziehen, die den gesamten oder teilweisen Rückbau des Bestandsbauwerks und die ersatzweise Errichtung eines für die Aufnahme von acht Fahrstreifen geeigneten Neubaus mit günstigerer Querneigung zum Gegenstand haben. Als Untervarianten der möglichen Neubaulösung wurden geprüft zum Einen die Erweiterung der Brückenbauwerke gemäß Variante 1 oder der Ersatz der Brückenbauwerke dort, wo andere Verkehrsinfrastruktur und Wasserflächen gequert werden, ergänzt durch im Übrigen vorzusehende Dammschüttungen (Variante 2), und alternativ der vollständige Neubau als Brückenbauwerk entsprechend der bestehenden Längenausdehnung des Bauwerks (Variante 3). Beide Untervarianten einer teilweisen Dammkonstruktion gemäß Variante 2 sowie die Variante 3 wurden der Variante 1, Erhalt des Bestandsbauwerks mit Anpassung und Erweiterung nach innen gegenübergestellt.

Bei Variante 1 wird zwischen den beiden bestehenden Bauwerken (je ein konstruktives Brückenbauwerk für die beiden Richtungsfahrbahnen) jeweils eine als seitlich ergänzendes Brückenbauwerk ausgeführte Verbreiterung von ca. 4,0 m an das vorhandene Bauwerk angeschlossen. Aus Gründen der Baulogistik wird dieses Ergänzungsbauwerk zuerst für die eine und dann für die andere Richtungsfahrbahn errichtet, sodass fortwährend eine Verkehrsführung auf 4+2 Fahrstreifen gewährleistet bleibt (4 Fahrstreifen auf dem Brückenbauwerk, an dem jeweils keine Bauarbeiten vorgenommen werden, sowie 2 Fahrstreifen in Außenlage auf dem Brückenbauwerk, an dem bauzeitlich die Verbreiterung nach innen in Angriff genommen wird). Da bauzeitlich Fahrstreifen der Bauwerke für beide Richtungsfahrbahnen zur Verfügung stehen, können die Rampen der Anschlussstelle Waltershof über die gesamte Bauzeit hinweg befahren und die Verkehrsfunktionen der Anschlussstelle aufrechterhalten werden.

Bei Variante 2 werden die bestehenden Brückenbauwerke für beide Richtungsfahrbahnen vom südlichen Ende der Baustrecke (km 163,542) bis ausschließlich der heutigen Überführung über die Straße Altenwerder Hauptdeich (Pfeilerachse 40 – km 162,166) durch ein Dammbauwerk ersetzt. In das Dammbauwerk sind diverse Wege, Leitungen und Durchlässe zu integrieren (befahrbarer Durchlass Süderelbe, Spülrohrleitung DN 650 der HPA, begehbarer Durchlass NWO/NDO-Rohölpipeline), folglich handelte es sich nicht um ein reines Erdbauwerk. An diesen Damm kann dann ab Höhe der Pfeilerachse 40 entweder eine Erweiterung durch ein Erweiterungsbauwerk entsprechend Variante 1 oder eine verkürzte Variante des in Variante 3 vorgesehenen kompletten Brückenneubaus angeschlossen werden.

Bei Variante 3 werden die Brückenüberbauten für zwei je vierstreifige Brücken auf den vorhandenen Unterbauten neu errichtet. Dadurch kann die regelgemäße Mindestquerneigung von 2,50 % auf beiden Richtungsfahrbahnen hergestellt werden, verbunden jedoch mit dem Erfordernis, die Rampen der Anschlussstelle Waltershof abzubrechen und neu zu errichten. Abbruch und Neubau müssen gestaffelt, zunächst für die eine, sodann für die andere Richtungsfahrbahn erfolgen. Eine bauzeitlich sechsstreifige Verkehrsführung unter Verlegung aller Fahrstreifen auf die jeweils nicht den Baumaßnahmen unterliegenden Hälfte des Bauwerks ist

möglich, jedoch muss dafür vor Rückbau des Brückenüberbaus für die zuerst in Angriff zu nehmende Richtungsfahrbahn der verbleibende Überbau für die zunächst nicht betroffene Richtungsfahrbahn bauzeitlich verbreitert werden. Der wenn auch gestaffelte Abbruch der Brückenkonstruktion erlaubt es nicht, dass die im Brückenbereich gelegenen Rampen der Anschlussstelle Waltershof bauzeitlich für beide Fahrtrichtungen und ohne jede Unterbrechung zur Verfügung stehen. Die vorgenannten Effekte treten in nämlicher Weise durch die Variante 2, Untervariante teilweiser Brückenneubau im nördlichen Bereich, ein, da die Anschlussstelle Waltershof gleichermaßen im Bereich des zugrunde gelegten Brückenneubaus gelegen ist.
In der Gesamtbewertung konnten die dargestellten Varianten des abschnittsweisen Ersatzes der Brücke durch eine Dammschüttung zwischen südlichem Widerlager bei km 163,542 und km 162,166 (Variante 2) einerseits und des vollständigen Neubaus der Überbauten (Variante 3) andererseits nicht überzeugen. Maßgeblich hierfür sind im erstgenannten Fall der Dammschüttung die damit einhergehenden erheblichen Erdbewegungen, die nicht nur eine baulogistische Herausforderung auf dem eng bebauten und dicht genutzten Vorhabensumfeld darstellten, sondern auch eine weitere anthropogene Überformung dieses Umfelds und mit Blick auf erforderliche Dammquerschnitte auch einen erhöhten Flächenbedarf des Bauwerks zur Konsequenz hätten. Die prinzipiell im Dauerbetrieb für ein Dammbauwerk sprechenden Vorteile – im Vergleich zu einer Brücke geringere Unterhaltungskosten sowie die Dauerhaftigkeit des Dammbauwerks mit längerer Lebensdauer als derjenigen einer Brücke – vermögen die Nachteile hinsichtlich Baulogistik und Flächeninanspruchnahme nicht zu kompensieren. Mithin schneidet die Dammlösung wegen des zu erwartenden höheren Transportaufkommens, der dadurch entstehenden bauzeitlichen Lärmbelastung sowie der Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Grundwasser schlechter ab als Brückenlösungen. Unter Kostengesichtspunkten ist zu berücksichtigen, dass auch die Dammlösung nicht frei wäre von weiteren konstruktiv anspruchsvollen Ingenieurbauwerken wie einem befahrbaren Durchlass für die Alte Süderelbe und eine Spülrohrleitung der HPA und einem ebenfalls befahrbaren Durchlass für die NWO/NDO-Rohölpipeline. Nicht zuletzt lösen die Auswahlkriterien für oder gegen die Dammvariante nicht die Anforderungen für den Abschnitt nördlich des km 162,166 (Pfeilerachse 40), in welchem wegen der Querungen von Straßen, der HPA-Hafenbahn und des Rugenberger Hafens eine Brückenlösung ohnehin unvermeidlich ist. Baulogistische und bautechnische Vereinfachungen im Sinne eines vollständigen Verzichts auf neue oder Erweiterungen des bestehenden Brückenbauwerks sind daher bei der Dammvariante nicht in Ansatz zu bringen.

Unabhängig davon, ob der Brückenneubau im südlichen Bereich teilweise durch eine Dammschüttung ersetzt wird, kann der Brückenneubau für eine achtstreifige Autobahnbrücke sowohl in der längeren als auch in der kürzeren möglichen Form aus Gründen der bauzeitlichen Verkehrsführung nur derart stattfinden, dass zunächst das Brückenbestandsbauwerk der einen Richtungsfahrbahn für die bauzeitliche Aufnahme von sechs Fahrstreifen noch erweitert wird. Durch das in diesem Fall erforderliche, aufwändige Provisorium der Verbreiterung entstehen über die ohnehin höheren Kosten eines Brückenneubaus hinaus Zusatzkosten, mit denen gleichwohl nicht dem Umstand abgeholfen werden kann, dass die Anschlussstelle Waltershof als zentrale Verknüpfung des Hafens mit der Autobahn zeitweise nicht zur Verfügung steht.

Mithin ist festzustellen, dass sich nur mit der Variante 1 sowohl eine bauzeitlich ununterbrochene sechsstreifige Verkehrsführung ohne verlorene Mittel für Provisorien wie auch eine bauzeitlich ununterbrochene Verfügbarkeit der Anschlussstelle Waltershof sicherstellen lässt.

Gegen die Variante 1 sprechen insofern allein das Unterbleiben einer Korrektur der Querneigung sowie die notwendigerweise hinsichtlich der Lebensdauer in Ansatz zu bringende Weiterverwendung von Bauwerksteilen eines über 40 Jahre alten Bauwerks, das jedoch im Zuge des Vorhabens in wesentlichen Komponenten ertüchtigt wird. Hinsichtlich des erstgenannten Punktes ist festzuhalten, dass unbeschadet der wünschenswerten Steigerung der Verkehrssicherheit durch Herstellung aktuell regelkonformer Fahrbahnparameter eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit nicht zu den Planungszielen gehört. Bereits angesichts der im Bereich des Vorhabens vorherrschenden Verkehrsverhältnisse fällt die Beibehaltung von Gestaltungsmerkmalen der Fahrbahn, die Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Sicherheit erfordern, gerade mit Blick auf Aspekte des zu befördernden Verkehrsflusses weniger ins Gewicht. Zwar sind bei der Gesamtlebensdauer das Aufbauen des Vorhabens auf das Brückenbestandsbauwerk und daraus folgende spätere Ertüchtigungsbedarfe sowie verringerte Wartungsintervalle von drei Jahren in Rechnung zu stellen, dies führt jedoch kurz- und mittelfristig zu geringeren Finanzbedarfen. Soweit langfristig ein Ersatz auch des erweiterten Bauwerks durch einen vollständigen Neubau unvermeidlich werden sollte, liegen dafür bei einem dann bereits auf acht Fahrstreifen erweiterten Bauwerk jedenfalls hinsichtlich der bauzeitlichen Verkehrsführung günstigere Voraussetzungen vor.

Im Ergebnis ist daher die Variante 2 – Dammschüttung – unter umweltfachlichen und baulogistischen Gesichtspunkten sowie der weiteren Nachteile bei der bauzeitlichen Verkehrsführung ausgeschlossen worden. Ebenso wurden die Variante 2, Untervariante teilweiser Brückenneubau sowie Variante 3, vollständiger Brückenneubau verworfen, da bei diesen verlorene Zusatzkosten für provisorische Überbauten entstehen und die bauzeitliche Verkehrsführung den Anforderungen an Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur im Wirtschaftsraum Hafen nicht gerecht wird. Gewählt wurde daher die Variante 1 als Vorzugslösung.

Von den geprüften Varianten erschien daher letztlich die vorliegend planfestgestellte als vorzugswürdig. Sie genügt unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten den Anforderungen an den Straßenbau und berücksichtigt die betroffenen Belange – namentlich hinsichtlich der Größe der jeweils erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen, Umfang der nicht zuletzt immissionsrelevanten Baulogistik und Flächeninanspruchnahmen – in angemessener Weise. Die planfestgestellte Variante stellt eine sich nicht nur aus technischer und wirtschaftlicher, sondern auch aus eigentumsrechtlicher und umweltseitiger Sicht empfehlende Lösung mit im Vergleich zum Vorhabensziel zumutbaren Beeinträchtigungen Dritter und für die betroffenen Schutzgüter vertretbaren Risiken dar. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde werden die beteiligten Belange durch die planfestgestellte Variante einem angemessenen Ausgleich zugeführt.

4.5 Bauzeitliche Verkehrsführung und Bauablaufplanung

4.5.1 Durchgängige Befahrbarkeit der A 7

Der vorhabensgegenständliche Abschnitt der A 7 ist im Zusammenwirken mit der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof von zentraler verkehrlicher Bedeutung sowohl für den überregiona-

len Durchgangsverkehr als auch für die Erschließung des Hafens. Eine gleichwertige alternative Erschließung des Hafens, dessen Wirtschaftsbetriebe auf Landzungen gelegen sind, die jeweils auf kürzestem Wege mit der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof verbunden sind, existiert nicht. Daher ist eine maßgebliche Prämisse der Planung, dass der Verkehr auf der A 7 während der gesamten Bauzeit vollen Umfangs auf 6 Fahrstreifen aufrechterhalten und eine baubedingte Vollsperrung der Auf- und Abfahrrampen der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof vermieden wird. Eben diese Prämisse ist für die vorstehend unter Ziffer 4.5 dargestellte Entscheidung für die gewählte Variante mitentscheidend. Denn nur mit der gewählten Variante der Erweiterung der Brückenüberbauten für beide Richtungsfahrbahnen jeweils nach innen ist es möglich, die bauzeitliche Verkehrsführung auf sechs Fahrstreifen zu gewährleisten, ohne dass dafür baulogistisch und aus Umweltsicht relevante, nach Fertigstellung des Vorhabens obsolete Provisorien hergestellt werden müssen. Dementsprechend kommt das Vorhaben ohne die Herstellung dauerhaft verbleibender Anlagen aus, die ausschließlich der bauzeitlichen Gewährleistung der sechsstreifigen Verkehrsführung dienen.

Die Aufrechterhaltung der sechsstreifigen Verkehrsführung wird mithin durch die beabsichtigte Gliederung der Ausführung des Vorhabens in sechs Bauphasen ermöglicht. So ist derzeit vorgesehen (durch das Ausschreibungsverfahren kann sich an dem geplanten Bauablauf beispielsweise durch Sondervorschläge der Bieter noch etwas ändern), dass der Verkehr in Bauphase 1 auf den Überbauten für beide Richtungsfahrbahnen weiterläuft; die jeweils drei Fahrstreifen für jede Richtungsfahrbahn werden dabei schmaler markiert und an die Außenkante der Überbauten gedrückt, sodass Raum für Baufreiheit an der Innenkante der Überbauten für beide Fahrtrichtungen besteht. Diese Baufreiheit ermöglicht sowohl die in Bauphase 1 vorgesehenen und von der Null-Ebene aus zu errichtenden neuen Gründungen und den Pfeilerbau zwischen den bestehenden Überbauten als auch den Einsatz eines sich auf die Überbauten für beide Fahrtrichtungen abstützenden Portalkrans (oder anderer Hebe- und Beförderungstechnik) zur Verlegung der Halbfertigteile für die Verbreiterung der Richtungsfahrbahn Flensburg in Bauphase 2. In Bauphase 3a ist eine größere Baufreiheit auf der Richtungsfahrbahn Flensburg zur Verbringung der Halbfertigteile in Endlage, Ortbetonergänzung und Herstellung der Abdichtung, der Kappen sowie der Fahrbahndecke erforderlich. Daher werden in dieser Bauphase vier Fahrstreifen auf den Überbau der Richtungsfahrbahn Hannover gelegt, zwei Fahrstreifen verbleiben auf der Richtungsfahrbahn Flensburg. Zugleich ist die Baustellenanlieferung ab der Bauphase 3a nur noch über die Fahrbahn selbst möglich, da der Raum zwischen den Überbauten nach Erweiterung der Richtungsfahrbahn Flensburg für eine von der Null-Ebene aus betriebene Logistik nicht mehr ausreicht. In der Bauphase 3b bleibt es bei der 4+2-Verkehrsführung mit zweispuriger Verkehrsführung auf der Richtungsfahrbahn Flensburg, die jedoch nach Fertigstellung der Verbreiterung an die Innenseite des Überbaus verschoben wird, um Kappen, Abdichtung und Fahrbahndecke des Bestandsbauwerks zu erneuern. Nach Beendigung dieser Arbeiten kann die Richtungsfahrbahn Flensburg vollständig für die bauzeitliche Aufnahme von vier Fahrstreifen genutzt werden; zwei Fahrstreifen können auf der in den Bauphasen 4, 5a und 5b zu verbreiternden Richtungsfahrbahn Hannover verbleiben. In diesen Bauphasen werden analog der Bauphasen 2, 3a und 3b auf der Richtungsfahrbahn Hannover die vorhandene Brüstung abgebrochen, Halbfertigteile verlegt, der Überbau der Verbreiterung

gelegt und wiederum nach Fertigstellung der Innenverbreiterung die beiden bauzeitlichen Fahrstreifen nach innen verlegt, sodass dann die Außenkappe, Fahrbahnübergänge, Fahrbahnbelag, Geländer und Schutzeinrichtung des Gesamtbauwerks erneuert werden können.
Mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 25. März 2019 legte diese dar, dass sie durch Änderung der Bautechnik und Baulogistik auf eine größere Baustelleneinrichtungsfläche, die mit der Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter verbunden ist, verzichte; wegen der Einzelheiten wird auf Ziffer 4.7.2.3 verwiesen. Der Entfall der Erforderlichkeit einer Baustelleneinrichtungsfläche im südlichen Vorhabensbereich wird demnach ermöglicht durch eine veränderte, leichtere, schmalere und damit besser transportfähige Trägerbauart, die dem Vorhaben durch Lkw-Anlieferungen auf der Fahrbahn des Bestandsbauwerks zugeführt und auf der dortigen Baustelleneinrichtungsfläche entladen wird. Die Vorhabensträgerin bekräftigte, dass die bauzeitlich sechsstreifige Verkehrsführung durch die Bemessung der auf der Fahrbahn vorgesehenen Baustelleneinrichtungsfläche für die Anlieferung und Entladung von Lkw, die für solche Trägertransporte geeignet sind, sowie durch die Vor-Ort-Entladung von unten mittels Mobilkran oder von oben mittels längslaufendem Portalkran nicht in Frage gestellt wird.
Unabhängig von der vorgenannten graduellen Überarbeitung der Baulogistik kann die bauzeitliche Verkehrsführung nur unter Inkaufnahme verengter Fahrstreifen sichergestellt werden. Angesichts der Aufteilung der bauzeitlich sechsstreifigen Verkehrsführung auf eine je nach Bauphase 2+4-Aufteilung oder 3+3-Aufteilung ist eine durchgehende Befahrbarkeit auch für überbreite Großraum- und Schwertransporte (GST) gewährleistet, da in jedem Bauzustand für beide Fahrtrichtungen mindestens zwei parallel laufende Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

4.5.2 Sperrungen an der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof

Die Vorhabensträgerin sagte im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens gegenüber der zuständigen Verkehrsdirektion 52 zu, Sperrungen von Rampen der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof, die zur Ertüchtigung dieser Bauwerke erforderlich sind, zeitlich von den erweiternden Baumaßnahmen des Bauwerks K20 zu entkoppeln und entsprechend nicht mit den oben genannten Bauphasen zu kombinieren, in denen der Verkehr wie in Ziffer 4.5.1 dargestellt auf sechs teilweise in der Breite eingeschränkten Fahrstreifen verläuft. Soweit die Ertüchtigung der Rampen zu einem späteren Zeitpunkt als die achtstreifige Erweiterung erfolgt, trägt dies weiter zur Verringerung der vom Vorhaben ausgehenden bauzeitlichen Beeinträchtigung des Verkehrsgeschehens bei. Denn durch die temporäre Sperrung einzelner Rampen ausgelöste Umleitungsverkehre lassen sich von dem auf acht Fahrstreifen ausgebauten, im Wesentlichen fertig gestellten Verkehrsbauwerk besser bewältigen als durch das mit der bauzeitlichen Verkehrsführung belastete Bauwerk. Erst recht gilt dies, wenn die Ertüchtigung wie von der Vorhabensträgerin dargelegt von der Befahrbarkeit des Autobahndreiecks Süderelbe im Zuge des planfestgestellten Vorhabens der A 26 abhängig gemacht wird, sodass sich weitere Möglichkeiten der Bereitstellung kapazitativ geeigneter Umleitungsstrecken bieten.
Unbeschadet dessen, dass das Vorhaben der Erweiterung des Bauwerks K20 seinen Verkehrszweck erst nach Abschluss der Ertüchtigung der Rampenbauwerke der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof erfüllen kann, ist klarzustellen, dass das Vorhaben – wie sich aus der Erweiterung nach Innen ergibt, die die außen liegenden Rampen buchstäblich außen vor lässt

– eine bauliche Änderung der Rampenbauwerke nicht bezweckt oder beinhaltet. Die Darstellungen zur verkehrsentlastenden zeitlichen Staffelung des Baugeschehens dienen insofern nur der Verdeutlichung, dass koordinierend das Zusammenfallen des Vorhabens mit einer weiteren Baumaßnahme im Vorhabensumfeld vermieden wird.

Mit Blick auf die Vermeidung der Sperrung der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof im Zuge des Vorhabens ist eine bauzeitlich unzumutbar erschwerte Erreichbarkeit der Ortslage Waltershof für den Individualverkehr oder den ÖPNV (d.h. die Anschlussstelle Waltershof nutzende Busse der Hamburger Hochbahn), die ausdrücklich auf diese Verkehrszwecke abstellende Nebenbestimmungen erforderte, mithin nicht gegeben. Bushaltestellen befinden sich ausschließlich außerhalb der Autobahn und sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Im Übrigen sind der Vorhabensträgerin diesbezügliche Koordinierungen mit den zuständigen Stellen einschließlich der HHA auferlegt, die von der Vorhabensträgerin auch zugesagt worden sind. Zusammenfassend entsprechen die Koordinierung des Vorhabens mit der Durchführung weiterer Vorhaben und die entsprechende Vermeidung zusätzlich belastender paralleler Vorhaben der Konzeption, die bauzeitlichen Wirkungen des Vorhabens in verkehrlicher Hinsicht auf das bautechnisch minimal Erforderliche zu beschränken. Dies war letztlich auch bestimmend für die Auswahl der Variante 1 „Erweiterung der Überbauten nach Innen“, da nur mit der grundsätzlichen Erhaltung des Bestandsbauwerks und dessen Außenkanten die Voraussetzungen zur dauerhaften und damit auch bauzeitlichen Verwendung der Rampenbauwerke der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof bestehen, sodass deren Ertüchtigung als Unterhaltungsmaßnahme bautechnisch und verfahrensrechtlich möglich ist.

4.5.3 Weitere Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Zwischen Autobahn-km 159+705 und 159+840, d.h. im äußersten nördlichen Bereich des Bauwerks K20 innerhalb der Baustrecke bereits vorhanden ist eine provisorische Mittelstreifenüberfahrt, mit der die ca. 10 m breite Lücke zwischen den hier bereits auf getrennten Brückenüberbauten verlaufenden Richtungsfahrbahnen geschlossen ist. Die erstmalige Herstellung dieser bauzeitliche Mittelstreifenüberfahrt ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für das sich nördlich anschließende Bauwerk K30. Die bauzeitliche Mittelstreifenüberfahrt ist im Planfeststellungsverfahren für das Bauwerk K30 vorgesehen worden, um im Zusammenwirken mit einem temporären, zwei Fahrstreifen aufnehmenden Hilfsdamm einen dritten Fahrstreifen in südlicher Fahrtrichtung auf der Richtungsfahrbahn Flensburg führen und so die auf der Richtungsfahrbahn Hannover angeordnete Baustelle des Bauwerks K30 umfahren zu können.

Die für die bauzeitliche Verkehrsführung erforderliche Mittelstreifenüberfahrt auf dem Bauwerk K20 benötigt ebenfalls eine innenseitige Erweiterung. Im Sinne der Nachhaltigkeit und der Reduzierung von Eingriffen ist die Mittelstreifenüberfahrt so ausgeführt worden, dass sie beim Ausbau des Bauwerks K20 weitergenutzt werden kann. Der Planfeststellung im Zusammenhang mit dem Bauwerk K30 unterlag jedoch allein die Herstellung der bauzeitlichen Mittelüberfahrt für die Zwecke der Umfahrung der Baustelle des Bauwerks K30. Der Verbleib der Bauteile als bauzeitlicher Bestandteil des Bauwerks K20 wird daher im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Bauwerks K20 planfestgestellt. In der Bauablaufplanung des

Bauwerks K30 ist vorgesehen, dieses während einer späteren Bauphase des Bauwerks K20 fertigzustellen, sodass die für Bauphasen des Bauwerks K20 erforderliche Mittelstreifenüberfahrt auf das Bauwerk K30 verlegt und die provisorische Mittelstreifenüberfahrt auf dem Bauwerk K20 aufgegeben werden kann. Als Weichenstrecke im Vorfeld der Rampe des Elbtunnels (Bauwerk K31) verfügt das Bauwerk K30 in seinem Endzustand plangemäß über die Möglichkeit einer Mittelstreifenüberfahrt. Die Verlagerung der Mittelstreifenüberfahrt auf das Bauwerk K30 unterliegt daher als Maßnahme, die allein der Verkehrslenkung dient, nicht der Planfeststellung. Des Weiteren dient der unmittelbar am Autobahn-km 159+705 des Bauwerks K20 in die Richtungsfahrbahn Hannover der A 7 einfädelnde Hilfsdamm ausschließlich der bauzeitlichen Umfahrung der Baustelle des Bauwerks K30 und ist dementsprechend nur im Planfeststellungsverfahren für das Bauwerk K30 berücksichtigt.

Mit Blick auf die Zusage der Vorhabensträgerin, die Sperrung der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof im Zuge einer der Umsetzung des Vorhabens nachgelagerten Ertüchtigung bzw. Unterhaltungsmaßnahme durchzuführen und die Belastungen für den nachgeordneten Verkehr insoweit zu entzerren, wird der nachgeordnete Verkehr im Wesentlichen lediglich durch kurzzeitige Einziehungen von Fahrspuren auf den von der Baustrecke gequerten Verkehrswegen sowie die Fahrzeugbewegungen von sich im öffentlichen Straßenverkehr bewegenden Baustellenfahrzeugen beeinträchtigt. Bezüglich der Baustellenverkehre hat die Vorhabensträgerin mit Blick auf die in den Planunterlagen enthaltene Verkehrsprognose nachvollziehbar dargelegt, dass die zusätzliche Frequentierung der Verkehrswege im Bereich des Vorhabens mit Baustellen-Lkw das übliche Nutzungsspektrum und -ausmaß der Verkehrswege im Hafenumfeld nicht überschreitet.

Zur Sanierung der sogenannten Mega-Stütze zwischen den Pfeilerachsen 69 und 70 wird die dort von der A 7 gequerte Fahrbahne, das heißt die Auffahrtsrampe und Abfahrtsrampe zur Köhlbrandbrücke in Anspruch genommen. Die bauzeitliche Verfügbarkeit von vier Fahrstreifen – je zwei von und zur Köhlbrandbrücke – wird gewährleistet, indem die beiden Fahrstreifen der Abfahrtsrampe in Höhe der Querung der A 7 auf die Fahrbahn der Auffahrtsrampe verlegt werden. Für die Auffahrtsrampe zur Köhlbrandbrücke wird bauzeitlich ersatzweise eine aus der Bestandstrassierung ausschwenkende und östlich der Querung der A 7 wieder in diese einschwenkende Umfahrungstrassierung mittels einer provisorischen Dammschüttung ermöglicht. Die bauzeitliche Einziehung von Fahrstreifen der Köhlbrandbrücke wird vermieden; auch die Verkehrsraumhöhen der Umfahrungen während der Bauwerksstützensanierung sind nicht eingeschränkt. Somit können Großraum- und Schwertransporte hinsichtlich des zur Verfügung stehenden Bewegungsraums unter denselben Voraussetzungen wie beim Bestandsbauwerk gefahren werden.

Die Gründungen der Verkehrszeichenbrücken PS3 und PS6 erfordert die temporäre Inanspruchnahme des Altenwerder Damm zur Aufstellung eines Bohrgerätes in Höhe zwischen den Pfeilerachsen 72 und 73 sowie 78 und 79. Die Vorhabensträgerin legte dar, dass die Gründungen jeweils auf den Zeitraum eines Wochenendes konzentriert werden können; zeitliche Beschränkung und Koordination mit der anordnenden Straßenverkehrsbehörde sind Gegenstand von Nebenbestimmungen, vgl. Ziffer 2.2.

4.5.4 Maßnahmen der Verkehrsregelung und Verkehrslenkung

Die Gestaltung der Baustelleneinfahrten und -ausfahrten, Verkehrsregelungen und Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs (einschließlich der Koordinierung mit der Tunnelsteuerung des Elbtunnels) ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Es obliegt der Verkehrsplanung und der anordnenden Straßenverkehrsbehörde, gegebenenfalls durch Veränderung bzw. Anpassung von Fahrbahnmarkierungen um Optimierungen im Straßennetz durchzuführen, vgl. Ziffer 2.2.

4.6 Ausführungsplanung

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

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

Das gleiche gilt für die Bauablaufplanung. Es ist hinreichend bestimmt, welche Baumaßnahmen durchgeführt werden müssen und welche Rechte und Belange hiervon betroffen sein werden. Darüber hinaus ist es jedoch nicht sinnvoll, den Bauablauf detaillierter planen zu lassen und nach Art, Maß, Zeitdauer und Zeitpunkt planfestzustellen. Dies führte zum Verlust jedweder Flexibilität, die auf einer komplexen Baustelle erforderlich ist. Diese Flexibilität kommt nicht nur der Vorhabensträgerin, sondern auch den Betroffenen zu Gute, denn nur so lässt sich die Baustelle effektiv und möglichst zügig abwickeln sowie auf unvorhersehbare Si-

tuationen reagieren. Zudem müsste bei einer Festschreibung der Bauablaufplanung im Planfeststellungsbeschluss bei Abweichungen auch kleinerer Art stets ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden. Dies würde die Dauer der Baumaßnahme erheblich verlängern.

4.7 Beeinträchtigungen Dritter und Entschädigungen

Das Vorhaben führt sowohl zu dauerhaften als auch zu vorübergehenden Auswirkungen unmittelbarer und mittelbarer Natur auf private Belange und Rechte. Hinsichtlich der unmittelbaren Inanspruchnahme ist die Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter zu nennen. Die Grundstücke werden zum Teil dauerhaft benötigt und sind von der Vorhabensträgerin entsprechend zu erwerben. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung nicht gelingt, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 19 Absatz 1 FStrG iVm §§ 3, 4 Absatz 1 Satz 1 Hamburgisches Enteignungsgesetz das Enteignungsrecht. Für die Enteignung ist von der Vorhabensträgerin eine Entschädigung zu leisten.

Insbesondere aufgrund des Umstands, dass die A 7 im Zuge des Bauwerks K20 bereits im Bestand zahlreiche Verkehrswege und Versorgungsmedien kreuzt und als Hochbrücke bauartbedingt über eine Anzahl von Grundstücken führt, die sich im Eigentum Dritter befinden, werden durch die Erweiterung nach Innen diverse Grundstücke neu dauerhaft belastet. Weiterhin ergeben sich lediglich auf die Zeit der Baudurchführung begrenzte Grundstücksinanspruchnahmen. Auch die vorübergehende unmittelbare Inanspruchnahme sowie die dauerhafte Belastung von Grundstücken dürfen nur erfolgen, soweit dies erforderlich ist. Für die vorübergehende Inanspruchnahme steht den Betroffenen ebenfalls eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Falls eine Einigung der Vorhabensträgerin mit den Betroffenen nicht gelingt, entscheidet auch insoweit die Enteignungsbehörde. Die Vorhabensträgerin hat plausibel dargestellt, dass es zu den Inanspruchnahmen keine Alternative gibt.

Der Umfang dieser Inanspruchnahmen ist in den planfestgestellten Unterlagen dargestellt, insbesondere in den Grunderwerbsplänen und -verzeichnissen. Zusätzlich hat die Vorhabensträgerin vorab mit den Eigentümerinnen über Art und Umfang der Inanspruchnahme Gespräche geführt und die bauzeitliche Inanspruchnahme näher spezifiziert.

Nach § 17 Satz 2 FStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Eigentumsinteressen der Betroffenen sind demnach an dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Vorhabens, mithin an dessen Planungszielen (vgl. Ziffer 4.1.7), zu messen, das heißt, die Inanspruchnahme der Betroffenen muss insoweit verhältnismäßig sein. Unter Ziffer 4.2 ist bereits dargelegt worden, dass das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den vordringlichen Bedarf als laufend und fest disponiert und der Bedarf für das Vorhaben insofern gesetzlich festgestellt, dieses mithin im fachplanungsrechtlichen Sinne vernünftigerweise geboten ist. Außerdem sind die Eingriffe in die Eigentumsrechte der Betroffenen auch angemessen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass das Eigentum ein wichtiges, durch Artikel 14 des Grundgesetzes mit Verfassungsrang ausgestattetes Gut ist und für den Berechtigten einen bedeutenden Wert darstellen kann. Jedoch beschränkt sich die dauerhafte Inanspruchnahme auf eine Fläche von insgesamt 15.564 Quadratmetern und dauerhafte dingliche Belastungen im Umfang von 12.505 Quadratmetern. Dauerhafte Inanspruchnahmen

machen somit nur etwa ein Viertel des Umfangs der bauzeitlichen Inanspruchnahmen aus. Dabei wird lediglich ein Grundstück eines privaten Dritten, Flurstück 2878, im Umfang von 73 m² dauerhaft sowie im Umfang von 23 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Alle weiteren in Anspruch zu nehmenden Flächen befinden sich im Eigentum der öffentlichen Hand, wobei der weit überwiegende Teil der Hamburg Port Authority als Anstalt öffentlichen Rechts übertragen ist, vgl. § 2 Absatz 1 Gesetz über die Hamburg Port Authority (HPAG). Die weiteren in Anspruch zu nehmenden Flächen, die der öffentlichen Hand zuzurechnen sind, liegen im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung). Teilmengen dieser in öffentlicher Hand liegenden Flächen, die für sich genommen große, wirtschaftlich nutzbare Grundstücke bilden, sind von dieser an Betriebe der Hafenwirtschaft vermietet oder verpachtet.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu berücksichtigen, dass auch die Nutzungsrechte des Pächters vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Absatz 1 Satz 1 GG umfasst sind. Hieraus folgt, dass auch die geplanten Eingriffe in die Miet- und Pachtverhältnisse der jeweiligen (privatrechtlich agierenden) Gewerbetreibenden nur dann rechtmäßig sein können, wenn Sie geeignet, erforderlich und angemessen sind. Dies ist nach untenstehender, auf die jeweils – allesamt lediglich bauzeitlich – betroffenen Grundstücke bezogener Bewertung der Fall. Maßgeblich für diese Bewertung ist, dass der Erwerb oder die dauerhafte Belastung von Flächen, welche die öffentliche Hand an privatrechtlich organisierte Unternehmen der Hafenwirtschaft vermietet oder verpachtet hat, im Zuge des Vorhabens insgesamt nicht vorgesehen ist, und die wirtschaftlichen Aktivitäten der betroffenen Mieter und Pächter bauzeitlich nicht unzumutbar beeinträchtigt werden.

4.7.1 Dauerhafter Erwerb und dauerhafte Belastung

Aus den Unterlagen wird deutlich, dass sich die dauerhaften Inanspruchnahmen durch Grunderwerb im Wesentlichen innerhalb des Umrisses des Bestandsbauwerks bewegen, und, wie dargestellt, bis auf einen marginalen Anteil Flächen der öffentlichen Hand betreffen. Mithin ist lediglich ein Grundstück eines einzelnen privaten Dritten, Flurstück 2878, im Umfang von 73 m² zum Erwerb vorgesehen. Dieser Erwerb ist Bestandteil des im südlichen Bereich des Vorhabens vorgesehenen, durchgehend maximal zwei Meter breiten Streifens parallel zur bisherigen östlichen Flurstücksgrenze, der sich in Höhe der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof sowie abschnittsweise entlang der dortigen Rampen nördlich und südlich des Bestandsbauwerks fortsetzt. Eine erhebliche Neuinanspruchnahme in die Tiefe des mit einem Sendemast nebst Betriebsgebäude bestandenen Grundstücks ist nicht vorgesehen. Das Erfordernis des Erwerbs ergibt sich aus der Anpassung der Eigentumsverhältnisse an die bereits gegebene Nutzungssituation aus Anlass des Vorhabens sowie das Erfordernis, das Vorhaben zu Wartungs- und Inspektionszwecken (etwa mit Kamerafahrten) erreichen zu können; letztere Anforderung resultiert insbesondere aus der die Planungsgrundlage ausmachenden Verlängerung der Lebensdauer des Bestandsbauwerks. An der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des verbleibenden Grundstücks für den Grundstückseigentümer zu dem derzeitigen Zweck ändert sich nichts.

Im Zuge des Vorhabens ist nicht vorgesehen, Flächen privater Dritter dauerhaft dinglich zu belasten. Die vorgesehene dauerhafte dingliche Belastung betrifft ausschließlich Flächen der öffentlichen Hand.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde beschränkt sich der Umfang der dauerhaften Inanspruchnahmen auf das nach den verkehrsfachlichen Anforderungen und den einschlägigen Regelwerken erforderliche Maß.

4.7.2 Bauzeitliche Inanspruchnahmen

Der größere Teil der Inanspruchnahmen entfällt auf die Bauzeit. Antragsgegenständlich ist die vorübergehende Inanspruchnahme von 115.156 Quadratmetern an Grundstücksfläche, die sich durch Planänderung mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 25. März 2019 wegen des Verzichts auf die Baustelleneinrichtungsfläche 5 um 9.816 Quadratmeter reduziert (siehe Ziffer 3.4 sowie Ziffer 4.7.2.3). Wie bereits einleitend dargestellt, befinden sich zwar sämtliche zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehenen Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand, diese sind aber zum Teil in großflächigen Zusammenhängen an Gewerbebetriebe und die Hafenwirtschaft vermietet oder verpachtet, sodass sich die Rechtmäßigkeit des Rückgriffs auf diese Grundstücke nach Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit des Eingriffs in diese aus Miete oder Pacht erwachsenen (Nutzungs-) Ansprüche bemisst.

In dem Korridor, der für Baustelleneinrichtungsflächen in Betracht kommt, existieren keine Wohngebiete und keine darin gelegenen Außenwohnbereiche, dahin gehende Inanspruchnahmen finden also nicht statt.

4.7.2.1 Bereich zwischen Köhlbrand und Waltershofer Hafen

Die Inanspruchnahme der vermieteten oder verpachteten Flächen 6.5.01 bis 6.15.01 nördlich und nordöstlich der Pfeilerachse 98 dient im Wesentlichen der Schaffung von zwei großen, jeweils zusammenhängenden Baustelleneinrichtungsflächen. Dem Rückgriff auf diese Flächen liegt zunächst zugrunde, dass trotz der Erweiterung der Autobahn nach innen Bauwerke des Vorhabens nicht ohne Ausgreifen der Bauflächen und Baustelleneinrichtungsflächen über die Umrisse des Bestandsbauwerks hinaus errichtet werden können. Konkret im nördlichen Bereich des Vorhabens stellt sich die örtliche Situation so dar, dass entsprechend der Lage im intensiv genutzten, zumal durch Hafenbecken begrenzten Hafengebiet und der Brückentrassierung der Hochbrücke über zahlreiche Verkehrswege, deren Unterbrechung zu vermeiden ist, sowie das Hafenbecken des Rugenberger Hafens die Anzahl der Flächen, die als Baustelleneinrichtungsflächen in Betracht kommt, von vornherein stark eingeschränkt ist. Zwischen dem Ende der Baustrecke im Norden (Übergang zum Bauwerk K30) sowie der Überquerung des Rugenberger Hafens sind keine hinreichend großen Flächen verfügbar, die nicht bereits als Anlage des Bahn- und Straßenverkehrs oder durch Industrie und Gewerbe genutzt werden. Zugleich ist die grundsätzliche Verfügbarkeit einer Baustelleneinrichtungsfläche nördlich des Rugenberger Hafens baulogistisch erforderlich.

Die vorgenannten zur bauzeitlichen Inanspruchnahme vorgesehenen zusammenhängenden Flächen befinden sich auf den gewerblich von der Hafenwirtschaft, hier der Grundstückseigentümerin bzw. ihren Mietern und Pächtern zur Handhabung von Containern und Lkw-

Aufliegern genutzten Flurstücken 823, 824, 1221, 1225, 1267, 1270 einerseits sowie dem unter der Richtungsfahrbahn Flensburg nördlich der Pfeilerachse 98 als Lagerfläche genutzten Flurstück 958 andererseits. Bezüglich der letztgenannten unter dem Bestandsbauwerk gelegenen Fläche ist die bautechnisch und baulogistisch erforderliche Erreichbarkeit der Unter- und Überbauten des Bauwerks K20 mit der bauzeitlichen Fortsetzung der hafengewerblichen Nutzung nicht in Einklang zu bringen. Der Bedarf an der weiteren, sich aus der vorgenannten Zusammenstellung von Flurstücken zusammensetzenden Baustelleneinrichtungsfläche ergibt sich vordringlich aus dem Erfordernis der baustellennahen Bereitstellung von Halbfertigteilen für den konstruktiven Überbau des Brückenbauwerks. Dabei handelt es sich unter anderem um auf die neuen Pfeiler zu setzende Betonträger, die aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts, mithin wegen ihrer beschränkten Manövrierbarkeit in relativer Nähe zum Einbauort bereitgehalten werden müssen. Die Baustellenlogistik im nördlichen Bereich des Vorhabens wird zum einen durch die beengten Verhältnisse auf der nur über die Flaschenhälse Altenwerder Damm und Waltershofer Damm erreichbaren Landzunge zwischen dem Köhlbrand und dem Waltershofer Hafen und zum anderen durch die Lage der A 7 zwischen dem Rangierbahnhof Mühlenwerder und den intensiv bis an die A 7 angrenzend hafenwirtschaftlich genutzten Flächen bestimmt. Der Rückgriff auf das vorgenannte plangegenständliche Grundstück ist mithin erforderlich, da im Umfeld des nördlichen Bereichs des Vorhabens (parallel zur Pfeilerachse 95 bis 110) schlechthin keine Grundstücke existieren, die für die Bereitstellung der Bauteile gleichermaßen gut geeignet sind, dabei aber zugleich keine hafenwirtschaftlich genutzten Flächen in Anspruch nehmen. Der Rückgriff ist unbeschadet der nicht unerheblichen absoluten Flächeninanspruchnahmen auf den vorgenannten Flurstücken auch angemessen, da der betroffenen Grundstückseigentümerin ein Mehrfaches an denselben Zwecken dienenden Grundstücksflächen der zur Inanspruchnahmen vorgesehenen Flächen zur Verfügung steht und die Beschränkung der Flächenverfügbarkeit durch Anpassung der Betriebsabläufe bei der Grundstückseigentümerin bzw. ihren Mietern und Pächtern jedenfalls bauzeitlich kompensiert werden kann. Die für die Baustelle erforderlichen Flächen wurden gerade unter Maßgabe der Aufrechterhaltung der Betriebsabläufe der Grundstückseigentümerin bzw. ihren Mietern und Pächtern und in enger Abstimmung mit dieser aus deren Flächenportfolio ausgewählt. Sie weisen keine gegenüber anderen Flächen hervorstehende Qualität oder Beschaffenheit auf, da sie – wie sämtliche für die Handhabung von Aufliegern und Containern genutzte Flächen der Grundstückseigentümerin – unbebaut, eben und versiegelt sind. Bereits aus der durchaus vorhandenen Distanz zur A 7 wird deutlich, dass Grundlage der Flächenwahl nicht der Rückgriff auf baulogistisch optimal gelegene Flächen der Grundstückseigentümerin ist, sondern zur Minimierung der Eingriffsintensität der Flächeninanspruchnahme die Grenzen des baulogistisch noch vertretbaren Abstands der Baustelleneinrichtungsfläche zur eigentlichen Baustrecke ausgelotet worden sind. Die der öffentlichen Hand zuzurechnende Grundstückseigentümerin hat in ihrer Stellungnahme auf die Vermietung ihrer Grundstücke an Unternehmen der Hafenwirtschaft hingewiesen und angekündigt, entsprechend der vertraglichen Bindungen mietvertragliche Anpassungen unter Berücksichtigung der Flächenbedarfe für das Vorhaben selbst vorzunehmen. Absprachen zwischen der Vorhabensträgerin und der Grundstückseigentümerin bzw. Mietern und Pächtern hinsichtlich der Flächeninan-

spruchnahme, aus denen die weitere Optimierung der Lage der Baustelleneinrichtungsfläche mit Blick auf die betrieblichen Erfordernisse der Grundstückseigentümerin hervorgeht, sind unter Ziffer 4.10.2.6 und Ziffer 4.10.2.7 dokumentiert.

4.7.2.2 Bereich nördlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof

Im Bereich der Querung des Altenwerder Damm, des Rugenberger Hafen bis zur Querung der Finkenwerder Straße zeigt sich die Hochbrücke als ausschließlich andere Verkehrswege querender und von diesen allseitig begrenzter Verkehrsbau, sodass hier außerhalb der Umrisse der Trasse der Hochbrücke keine für die Baustelleneinrichtung geeigneten Flächen existieren. Aus diesem Grund sowie zur Errichtung der Entwässerungsanlagen ist an der Ecke Altenwerder Damm/Finkenwerder Straße der Rückgriff auf vermietete bzw. verpachtete Flächen in Höhe der Pfeilerachsen 78 bis 79 vorgesehen. Angesichts der Häufung bautechnischer Erfordernisse auf diesem Grundstück, das heißt der Fläche 5.6.01 (Lage unterhalb des Brückenbauwerks, Bau von Entwässerungsleitungen und Becken, Standort einer Verkehrszeichenbrücke für beide Richtungsfahrbahnen) sieht die Planfeststellungsbehörde den Rückgriff auf das Grundstück als erforderlich an. Vor dem Hintergrund, dass die Mieterin/Pächterin standortnah über ein großes Flächenportfolio verfügt und das Grundstück wegen seiner Beschaffenheit und Lage unter dem Bauwerk nur begrenzt und nur als Lagerfläche nutzbar ist, ist der Rückgriff auch angemessen.

Nördlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof ist als Baustelleneinrichtungsfläche die Fläche 4.5.01 unter dem Bestandsbauwerk vorgesehen, die zwischen den Pfeilerachsen 58 und 69 gelegen ist, vom Grundeigentümer an einen Dritten als Lagerplatz verpachtet ist und entsprechend gewerblich genutzt wird. Betroffen ist das Flurstück 3364 mit einer Größe von 32.158 Quadratmetern. Infolge der Lage der Fläche unter dem Bestandsbauwerk ist auch hier eine Sachlage dahin gehend gegeben, dass die bautechnisch und baulogistisch erforderliche Erreichbarkeit der Unter- und Überbauten des Bauwerks K20 mit der bauzeitlichen Fortsetzung der Nutzung als Lagerfläche nicht in Einklang zu bringen ist. Hinzu tritt der Umstand, dass der Bereich zwischen den Pfeilerachsen 58 und 69 zu den Abschnitten zählt, in denen das Bauwerk K20 keine anderen Verkehrswege überspannt, die gerade nicht der Sperrung unterliegen sollen, es sich also um einen der (wenigen) Bereiche handelt, in denen die Baustrecke von unten angefahren und angedient werden kann. Der Rückgriff auf dieses Grundstück ist daher erforderlich. Der erhebliche Grad an Erforderlichkeit der Inanspruchnahme – Lage unterhalb des Bauwerks – steht auch hier einer ohnehin durch diesen Umstand vorgegebenen eingeschränkten und an anderer Stelle kompensier- und substituierbarer Nutzung der Flächen lediglich zu Lagerzwecken gegenüber und ist insofern angemessen.

4.7.2.3 Bereich südlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof

Die Vorhabensträgerin hat im Wege der Planfeststellungsunterlage 16.2 – Übersichtsplan der BE-Flächen – die Inanspruchnahme der darin enthaltenen BE-Fläche 5 beantragt. Von der ursprünglich vorgesehenen und bauzeitlichen Inanspruchnahme dieses an die Inhaberin eines Baustoffe verarbeitenden Betriebs verpachteten Grundstücks wird auf Grundlage des Schreibens der Vorhabensträgerin vom 25. März 2019 – unter Berücksichtigung der darin

enthaltenen aktualisierten Erwiderung der Vorhabensträgerin vom 20. März 2019 gegenüber der die Inanspruchnahme rügenden Einwenderin – vollumfänglich abgesehen. Hintergrund ist entsprechend den vorstehenden Darstellungen der Vorhabensträgerin eine Änderung der Baulogistik und Bauablaufplanung, die eine Inanspruchnahme des Grundstücks entbehrlich werden lässt. Die Vorhabensträgerin stellte dar, diese Fläche ursprünglich zum Lagern von Stahlträgern eingeplant zu haben, die mittels Schwerlasttransportern angeliefert werden, da eine Anlieferung der benötigten 220 Träger „just in time“ nicht möglich sei, sodass für einen kontinuierlichen Bau ein Zwischenlager in Nähe der Baustrecke, das bedeutet neben dem Bestandsbauwerk der Brücke, als erforderlich betrachtet worden ist. Unterdessen hat die Vorhabensträgerin im Interesse einer Verringerung der zu transportierenden Lasten sowie der Minderung der bauzeitlichen Beeinträchtigungen für den Verkehrsfluss auf der A 7 in einem der hier plangegenständlichen Vorhaben vorausgegangenen Pilotprojekt modellhaft getestet, ob für die Ausführung der Verbreiterung weniger schwere und breite Träger zum Einsatz kommen können, für die eine Entlade- und Einbaumöglichkeit von dem (ohnehin als Baustelleneinrichtungsfläche beantragten) jeweils in Fahrtrichtung äußerst linken Fahrstreifen an der Innenseite der bestehenden Überbauten aus besteht. Mit Abschluss des Testlaufs im Februar 2019 hat sich die Praktikabilität dieses Vorgehens nach dem Vortrag der Vorhabensträgerin bestätigt. Die Vorhabensträgerin wird daher zu einer Bauausführung übergehen, bei der keine Stahlverbundträger bestehend aus Stahlträger und vorgefertigter Verbundplatte angeliefert werden, sondern nur noch die Stahlträger, die dann nach dem Einbau mit einer Ortbetondecke ergänzt werden. Wegen des geringeren Gewichts und der geringeren Breite können diese Träger mit Lkw von der Fahrbahn der A 7 aus angeliefert und der mit dem Träger beladene Lkw mit einem unten (zwischen den Fahrbahnen) aufgestellten Mobilkran oder mittels längslaufendem Portalkran entladen werden. Planfeststellungsrelevant ist die Mitteilung dieses Bauverfahrens (nur) insoweit, dass damit die Verzichtbarkeit der ursprünglich beantragten Baustelleneinrichtungsfläche 5 als erwiesen gilt. Die Ausklammerung dieser Baustelleneinrichtungsfläche im Wege einer Planänderung nach Antragstellung und Auslegung ist auch insoweit nachvollziehbar, dass mit Blick auf die im Februar 2019 abgeschlossene Testphase Erkenntnisse hinsichtlich der konstruktiven Verbindung der Verbreiterung zum Bestand sowie der Baustellenlogistik gewonnen worden sind, die zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht bekannt waren.

Die vorübergehende Inanspruchnahme des im Grunderwerbsplan, Unterlage U.10.1, Blatt 03 sowie im Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage U.10.2, unter der laufenden Nummern 3.15.02 verzeichneten Grundstücks mit der Flurstücksnummer Altenwerder 2223 und einer Größe von 790.859 m² in einem Umfang von 9.816 m² ist somit entbehrlich und wird entgegen und in Abweichung von den vorgenannten Planunterlagen nicht planfestgestellt.

4.7.2.4 Bereich südlich des Altenwerder Kirchweg

Ein westlich der A 7 gelegener Teil des Flurstücks 2296 am südlichen Ende des Vorhabens war vonseiten der öffentlichen Hand an Dritte zum Zwecke des Betriebs eines Hundesportplatzes verpachtet. Dieses Pachtverhältnis wurde unterdessen beendet, schützenswerte Rechte bestehen insoweit nicht.

4.7.2.5 Zusammenfassung

Die planfestgestellte Flächeninanspruchnahme stellt eine Beeinträchtigung des Eigentumsrechts dar. Diese Beeinträchtigung ist im planfestgestellten Umfang zulässig. Die Gemeinwohlgründe, die für das Vorhaben in der beantragten Form und die damit einhergehende Flächeninanspruchnahme streiten, überwiegen in der Abwägung die entgegenstehenden Eigentumsinteressen der Betroffenen. Insgesamt ist der Umfang der für Zwecke der Baustelleneinrichtung planfestgestellten Flächen in Relation insbesondere zu der längenmäßigen Ausdehnung des Vorhabens verhältnismäßig gering. In der Lage des Vorhabens sowie der intensiven Nutzung des Umfelds des Vorhabens für die Zwecke der Hafenwirtschaft liegt der Umstand begründet, dass für das Vorhaben bauzeitlich erforderlichenfalls auf Grundstücke zurückgegriffen werden muss, an denen nicht unerhebliche Nutzungsinteressen vonseiten der Grundstückseigentümer bestehen. Die Vorhabensträgerin hat indes glaubhaft dargestellt, dass es zu der Grundstücksinanspruchnahme keine Alternative gibt. So bringt es die Hochstraßenlage des Bestandsbauwerks mit sich, dass wirtschaftlich nutzbare Grundstücke unmittelbar an die Hochstraße angrenzen und teilweise von ihr überspannt werden, eben diese Grundstücke aber für die Baustelleneinrichtung unerlässlich sind, weil sie zu den – nicht unbeschränkt verfügbaren – ebenen und versiegelten Flächen gehören, von denen aus die Baustrecke überhaupt zugänglich ist. Große Teile der Baustrecke scheiden für eine Andienung von unten über trassenparallele Baustelleneinrichtungsflächen wegen der dichten Belegung des Vorhabensgebiets mit wichtiger Infrastruktur (Zufahrtsstraßen der Hafenwirtschaft, Schienenwege), deren Unterbrechung oder Einengung von vornherein außer Betracht bleiben musste, aus. Ein alternatives Ausgreifen der Baustelleneinrichtungsflächen auf (wirtschaftlich) ungenutzte Flächen, beispielsweise Grünflächen, kommt im nördlichen Vorhabensbereich mangels jedweder Verfügbarkeit derartiger Flächen nicht in Betracht; eine Verlagerung des Schwerpunkts von Flächen für die Baustelleneinrichtung in den Süden des Vorhabensgebiets begegnete angesichts der nördlich des Rugenberger Hafens gegebenen Zugänglichkeit zum Bauwerk auf versiegelten Flächen erheblichen umweltfachlichen Bedenken. Auch eine Andienung der Baustelle über den Rugenberger Hafen hat die Vorhabensträgerin mit negativem Ergebnis, das u.a. auf dem Tidehub beruhte, geprüft und ausgeschlossen.

Unter diesen Vorzeichen der Unvermeidbarkeit der Inanspruchnahme diverser wirtschaftlich genutzter Grundstücke hat die Vorhabensträgerin weiterhin, wie unter Ziffer 4.7.2.3 dargestellt, durch Überarbeitung der Bautechnik und Baulogistik im Zuge des Verfahrens die erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen weiter reduziert. Gleichzeitig hat sie die Beeinträchtigungen bereits durch die ursprüngliche Planung und durch die weiteren Zusagen im Rahmen der geführten Gespräche mit den betroffenen Eigentümerinnen optimiert, siehe oben. Soweit nach alledem für die Grundstückseigentümer bauzeitlich Nachteile verbleiben, ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Vorteile des Ausbaus diese Nachteile deutlich überwiegen.

4.7.3 Mittelbare Auswirkungen

Die mittelbaren Auswirkungen betreffen in erster Linie Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie andere üblicherweise mit dem Betrieb von Straßen und den zu ihrem Bau erforderlichen Arbeiten verbundene Auswirkungen. Diese Auswirkungen werden vielfach bereits durch die Planung vermieden oder vermindert und im Übrigen durch entsprechende Auflagen minimiert, soweit dies möglich war (vgl. Ziffer 2.1.3, Ziffer 2.1.10 und Ziffer 2.2) Die verbleibenden Auswirkungen sind unvermeidbar, den Betroffenen zuzumuten und daher von ihnen zu dulden. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind wegen Unverhältnismäßigkeit der in Betracht gezogenen, dem Lärmschutz dienenden Anlagen unter Berücksichtigung der erzielbaren Wirkung solcher Anlagen nicht vorgesehen.

Grundsätzliche Ausführungen zu Fragen der Entschädigungen finden sich unter Ziffer 3.6.

Zur Zumutbarkeit und gegebenenfalls Pflicht der Entschädigung der wesentlichen mittelbaren Auswirkungen im Einzelnen:

4.7.3.1 Betriebsbedingter Verkehrslärm

4.7.3.1.1 Rechtsgrundlagen

Die planfestgestellte Erweiterung der A 7 von sechs auf acht Fahrstreifen stellt eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne von § 1 Absatz 2 Nr. 1 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) dar. Mithin ist an das Vorhaben gemäß § 41 Absatz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) die Anforderung zu stellen, dass durch diese Straße keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die 16. BImSchV sowie deren Anlage 1 enthalten Einzelheiten zu den einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten und der Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen. Konkret verlangt §§ 2 Absatz 1, 3 der 16. BImSchV, zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche die Einhaltung gebietsbezogener Immissionsgrenzwerte. In der 16. BImSchV sind – jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum – Immissionsgrenzwerte für 1.) Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, 2.) reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete, 3.) Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete sowie 4.) für Gewerbegebiete festgelegt. Dabei ergibt sich die Art der bezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen (vgl. § 2 Absatz 2 Satz 1 der 16. BImSchV).

Die Anforderung nach der Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen entsprechend dem Stand der Technik führt zu einem Anspruch auf aktiven Lärmschutz, mit dem die vorgenannten Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, es sei denn, es entstünden außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehende Kosten (§ 41 Absatz 2 BImSchG).

Soweit der Anspruch auf aktiven Schallschutz in diesem Fall ausgeschlossen ist, besteht ein Entschädigungsanspruch für die notwendigen Maßnahmen, das heißt den passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen.

4.7.3.1.2 Erhebung des Sachverhalts und Schutzkategorien der 16. BImSchV

Aus der Unterlage 17.1.2.5, Isokarte Prognose, wird die Ausdehnung des Untersuchungsraums der schalltechnischen Untersuchung deutlich. Mit Blick auf den Gebietsbezug der 16. BImSchV ist festzustellen, dass das gesamte zu untersuchende Gebiet laut Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG vom 25.01.1982) und Flächennutzungsplan als Hafengebiet ausgewiesen sind. Für den südlichen Teil des Gebietes sieht der Baustufenplan Altenwerder-Moorburg vom 20.06.1961 Industriegebiet sowie Außengebiet vor. Gemäß Bebauungsplan Altenwerder 1/Moorburg 6 und Hafenplanungsverordnung Altenwerder vom 08.06.1999 wird das Gebiet als Hafennutzungsgebiet eingestuft.

Die im Untersuchungsgebiet gelegenen Gebäude sind – mit Ausnahme der südlich der Baugrenze gelegenen Flächen am als Dorfgebiet ausgewiesenen Moorburger Elbdeich – nicht in Gebieten gelegen, für die in der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte entsprechend der jeweiligen Schutzstufe festgelegt sind. In der schalltechnischen Untersuchung wird die Schutzbedürftigkeit der im Untersuchungsbereich liegenden Gebäude folgerichtig an der tatsächlichen Nutzung festgemacht und jeweils abgeglichen, welcher Schutzkategorie diese tatsächliche Nutzung zugeordnet werden kann. Aus der Unterlage 17.1.2.4, Übersichtsplan der Lärmschutzvarianten, wird deutlich, dass die Vorhabensträgerin sämtliche im Korridor der betriebsbedingten Schallausbreitung befindlichen Bauwerke, hinsichtlich derer eine Schutzbedürftigkeit nicht auszuschließen war, in den Untersuchungsrahmen aufgenommen und einen Abgleich mit Immissionsgrenzwerten einer jeweils geeigneten Schutzstufe vorgenommen hat. Konkret bedeutet dies, dass die St. Gertrud-Kirche sowie die im Außenbereich liegenden Gebäude am Moorburger Elbdeich der Schutzkategorie 3 (Kern-, Dorf-, Mischgebiet, Immissionsgrenzwert tags 64 dB(A), nachts 54 dB(A)) zugeordnet worden sind, während alle übrigen Gebäude unbeschadet ihrer Lage im Hafengebiet die Schutzkategorie 4 (Gewerbegebiet, Immissionsgrenzwert tags 69 dB(A), nachts 59 dB(A)) zugrunde gelegt wurde. Während für die Wohnbebauung am Moorburger Elbdeich und das Rasthofgebäude am Altenwerder Hauptdeich die Immissionsgrenzwerte für den Tag- und den Nachtzeitraum als maßgeblich gesehen wurden, sind für Kirche und im Hafengebiet bei Objekten anzunehmende Büronutzungen nur die Tagesimmissionsgrenzwerte herangezogen worden, das heißt 69 dB(A) für Gewerbegebiete, 64 dB(A) für die Kirche. Auch für die Seemannsmission an der Zellmannstraße ist ausschließlich der Tagesimmissionsgrenzwert maßgeblich, da die Öffnungszeiten auf den Zeitraum von 10:00 Uhr bis 22:30 Uhr begrenzt sind und dieser jedenfalls nicht der Übernachtung dient.

Damit ist die Schutzbedürftigkeit der im plangegenständlichen Gebiet anzutreffenden Nutzungen nicht nur zutreffend, sondern hinsichtlich der im Hafengebiet gelegenen Gebäude und der Entscheidung, Immissionen an der Schutzkategorie gewerblicher Nutzungen zu bemessen, darüber hinaus mit einem Sicherheitszuschlag erfasst. Anhaltspunkte für Fehler bei der Ermittlung anspruchsberechtigter Gebäude sind nicht ersichtlich.

Bezüglich der südlich des Vorhabens gelegenen Bebauung am Moorburger Elbdeich sind keine auf das Vorhaben zurückzuführenden Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes festgestellt, sodass über Lärmschutz und dahin gehende Varianten in diesem Beschluss nicht

zu entscheiden ist (siehe Unterlage 17.1.2.3, Zusammenstellung der Beurteilungspegel Prognose 2030 – Gebäude außerhalb der Planungsgrenzen).

4.7.3.1.3 Passiver Schallschutz

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung sind bei Realisierung des Vorhabens unter Hinwegdenken von Maßnahmen des Schallschutzes an insgesamt zehn Gebäuden Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes und bezogen auf die jeweilige Schutzkategorie festzustellen; fünf dieser Gebäude sind westlich und fünf Gebäude sind östlich des Vorhabens gelegen. Konkret handelt es sich auf der Westseite um Gebäude am Container-Terminal der HHLA, das Polizeirevier der Wasserschutzpolizei sowie das Stellwerk des Bahnhofs Mühlenwerder einerseits und die Rasthof Altenwerder Hauptdeich andererseits sowie auf der Ostseite um vier Gebäude am Hornsand (Gebäude des Zolls, der Telekom und ein Büro) und die St.-Gertrud-Kirche (zur genauen Lage der Gebäude siehe Unterlage 17.1.2.4 Blatt 1). Entsprechend der Lage der betroffenen Gebäude hat die Vorhabensträgerin die Errichtung von vier Abschnitten von Lärmschutzwänden nach Maßgabe der Erzielung eines Vollschutzes tagsüber für Kirche, Büro- und Gewerbegebäude sowie zusätzlich mit dem rechnerischen Ziel des Vollschutzes nachts hinsichtlich des Rasthofes Altenwerder Hauptdeich, alternativ jedoch auch Kosten und Nutzen passiven Schallschutzes schalltechnisch geprüft. Ein Schallschutz mit dem Schutzziel „Schutz tags komplett“ erforderte für die Gebäude am Burchardkai eine 2 m hohe und 160 m lange Lärmschutzwand auf der Brücke (Kosten: 144.000 Euro), für den Rasthof Altenwerder eine 2 m hohe und 70 m lange Lärmschutzwand auf der Brücke und Rampen westlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof (Kosten: 63.000 Euro), für die vier Gebäude am Hornsand eine 1,5 m hohe und 275 m lange Lärmschutzwand zwischen km 160+920 und km 161+300 (Kosten 186.000 Euro) sowie für die St. Gertrud-Kirche einschließlich des Schutzes des Friedhofs eine 100 m lange und 1 m hohe Lärmschutzwand (Kosten: 45.000 Euro). Für das – wegen des auf dieses Objekt begrenzten nächtlichen Aufenthalts – Schutzziel Vollschutz nachts am Rasthof Altenwerder müsste die vorgenannte 70 m lange Lärmschutzwand abschnittsweise auf 4 m Höhe gebracht werden (Gesamtkosten: 585.000 Euro). Dem gegenübergestellt betragen die Entschädigungssummen zur Herstellung passiven Schallschutzes an den betreffenden Objekten in Höhe des Burchardkai 28.000 Euro (für vier Gebäude), beim Rasthof Altenwerder Hauptdeich 34.000 Euro (bzw. 31.000 Euro, wenn zusätzlich eine Lärmschutzwand mit dem Schutzziel Schutz tags komplett vorgesehen wird), sowie für die Objekte am Hornsand 19.000 Euro (für vier Gebäude). Die geringe Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von 0,1 dB(A) (bei einem Beurteilungspegel von 65 dB(A) an der St. Gertrud-Kirche (außen) ist mit Mitteln des passiven Lärmschutzes nicht zu entschädigen, da für den Innenraum der Kirche die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes zu unterstellen ist. Passiver Lärmschutz für den Friedhof bleibt außer Betracht, da es sich weder um einen zum Aufenthalt von Menschen bestimmten (umschlossenen) Raum noch um einen Außenwohnbereich handelt und es sich insoweit nicht um eine immissionsschutzrechtlich schutzwürdige Nutzung handelt (vgl. Ziffer 12 Absätze 5 und 6 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97).

Im Ergebnis wird von der Errichtung der Lärmschutzwände als Maßnahmen aktiven Schallschutzes wegen der äußerst begrenzten schalltechnischen Wirkung des aktiven Lärmschutzes für die Mehrzahl der Gebäude (die Pegelsenkungen betragen überwiegend nur etwa 1 dB(A)), abgesehen. Im Gegenzug werden an den vorgenannten Gebäuden, für die dem Grunde nach Schutzansprüche bestehen, Maßnahmen des passiven Lärmschutzes vorgesehen. Zu den Einzelheiten siehe im Folgenden:

4.7.3.1.4 Rechtliche Einordnung

Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist im Rahmen des nach § 41 Absatz 2 BImSchG anzustellenden Kosten-Nutzen-Vergleiches zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz, vgl. z.B. BVerwG, Urt. v. 13.05.2009, 7 A 72/07, Rn 62 f., m.w.N.). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, seien – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die noch mit gerade verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei seien in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist bestimme sich nach den Umständen des Einzelfalles. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks seien bspw. die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke.

Hinsichtlich des Vorhabens sind unter Berücksichtigung der vorgenannten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts mit Blick auf die Lage und Beschaffenheit des Vorhabensgebiets eine Reihe von Kriterien erfüllt, die eine Entscheidung zu Lasten der Verhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes ausfallen lassen. Alle betroffenen Baulichkeiten mit Schallschutzanspruch dem Grunde nach sind bereits aktuell vom Verkehrslärm der A 7, wie sie sich im Bestand darstellt, entsprechend der starken Belastung der Autobahn (117.800 Kfz/24h nördlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof, 107.000 Kfz/24h südlich davon bis zur Anschlussstelle Hamburg-Moorburg gemäß Verkehrsgutachten Analysezustand 2013 der PTV Transport Consult GmbH) ganz erheblich betroffen. Dabei ist festzustellen, dass es für den Tatbestand der wesentlichen Änderung, der für die Schallschutzansprüche konstitutiv ist, auf etwaige Pegelerhöhungen nicht ankam, da es sich bei dem Ausbau um die Erweiterung einer Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 1 der 16. BImSchV handelt. Mithin bildet die bauliche Erweiterung hier (nur) den (tatbestandlich erfassten) Anlass, eine ohnehin in der Bestandssituation in nahezu nämlicher Weise existierende Lärmbelastung nunmehr immissionsschutzrechtlich zu adressieren.

Im Ausmaß – das heißt in von Norden nach Süden abnehmender Tendenz – unterschiedlich, jedoch auf alle Objekte zutreffend ist die unabhängig von der A 7 bestehende Lärm-Hintergrundbelastung durch die Hafenwirtschaft sowie durch angrenzende Verkehrswege des Straßenverkehrs (nachgeordneter Verkehr) einerseits und der auf nahezu der gesamten Ausdehnung des Vorhabens parallel laufenden HPA-Hafenbahn andererseits. Bei dieser Lärm-Hintergrundbelastung handelt es sich insgesamt um eine Geräuschkulisse, die sich als Resultat der bestimmungsgemäßen Nutzung des Umfelds des Vorhabens als Hafengebiet darstellt. Insofern ist die unstreitige Verlärmung eines Korridors entlang des Vorhabens durch hafentypische Emissionen und die Verkehrsinfrastruktur einschließlich der des Vorhabens nicht als Faktor einzuordnen, der zu wesentlichen Wertverlusten an betroffenen Grundstücken führt. Schließlich weist der von Infrastruktur und Technik durchdrungene Hafenraum ebenfalls kaum Aufenthaltsqualitäten auf, was sich sowohl in der geringen Zahl von Gebäuden im Vorhabensgebiet zeigt, die dem Aufenthalt von Menschen dienen, als auch in der Beschränkung auf Übernachtungsmöglichkeiten auf wenige Ausnahmen, der völligen Abwesenheit von Außenwohnbereichen sowie der geringen Wertigkeit für den Außenaufenthalt entsprechend der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie. Die vorgenannten nicht unerheblichen Kosten für den aktiven Schallschutz sind insofern im Kontext der Vorbelastungen, des Hintergrundlärms durch bestimmungsgemäße Gebietsnutzung sowie der mit der geringen Aufenthaltsqualität einhergehenden geringen Zahl von Schutzfällen zu sehen; die Summe dieser Effekte muss von vornherein zur Verschiebung der Maßstäbe der Angemessenheit aktiven Lärmschutzes im Lichte eingeschränkter Wirksamkeit und hoher Kosten desselben führen.

Die Unverhältnismäßigkeit von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ergibt sich dabei nicht allein aus dem bloßen Kostenvorteil der Leistung von Entschädigungen im Wege des passiven Schallschutzes. Denn dieser Umstand kann allein mit Blick auf den gesetzlichen Vorrang des aktiven, der quellennahen Verringerung dienenden Schallschutzes vor der Leistung von Entschädigungen nicht maßgeblich sein, zumal die Nachrüstung von Gebäuden mit konfektionierten Bauteilen des passiven Lärmschutzes in aller Regel preiswerter ist als die Errichtung ingenieurtechnischer Schallschutzbauwerke. Somit kommt es nicht auf den saldierten Kostenvorteil aller Entschädigungssummen für den passiven Schallschutz in Gegenüberstellung zu den Aufwendungen für den aktiven Schallschutz an, sondern auf eine Angemessenheit bezogen auf den jeweiligen Schutzfall, welche neben der Betrachtung der schutzfallbezogenen Kosten in verschiedenen Varianten auch die weiteren Aspekte des Einzelfalls berücksichtigt.

Auch nach diesem Maßstab ist nach Durchführung des nach § 41 Absatz 2 BImSchG vorzunehmenden Vergleichs die Errichtung der in Unterlage 17.1.2.4 als dargestellten Varianten aktiven Lärmschutzes entsprechend den Lärmschutzzielen „Schutz nachts komplett“ bzw. „Schutz tags komplett“ bezogen auf die jeweiligen Schutzobjekte nicht geschuldet. Bereits überblicksartig ist festzustellen, dass mit den wesentlich kostenintensiveren Bauwerken des aktiven Schallschutzes unter den ohnehin nur wenigen betroffenen zehn Gebäuden lediglich drei – Rasthof Altenwerder Hauptdeich, ein Geschoss eines Gebäudes am Hornsand, Stellwerk Mühlenwerder – mit Pegelabsenkungen von zwischen 4 dB(A) und 8 dB(A) tags bzw.

am Rasthof Altenwerder Hauptdeich um 9 dB(A) nachts wahrnehmbar von den Maßnahmen aktiven Lärmschutzes profitieren würden.

Aus den betroffenen Objekten herausstechend ist das auch nachts vom Pächter zum Aufenthalt bzw. zur Übernachtung genutzte Gebäude des Rasthofs Altenwerder Hauptdeich (Beurteilungspegel tags/nachts 73/68 dB(A)), da hier zum einen die Schutzwürdigkeit der Nachtruhe, zum anderen die technische Durchführbarkeit einer deutlichen Pegelabsenkung zur Nachtzeit um 9 dB(A) in der Variante Vollschutz nachts in Ansatz zu bringen ist. Evident sind indes die bei letzterer Variante hohen konstruktiven Anforderungen der Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe von 4 m auf der Brücke, die zu hohen absoluten Kosten im Vergleich zu niedrigeren Lärmschutzwänden zu einem sprunghaften Kostenanstieg führen. Die erzielbare Pegelabsenkung hinsichtlich der vorhabensbezogenen Immissionen ändert hingegen nichts daran, dass das Gebäude des Rasthofs auch nach Errichtung der vorgenannten Lärmschutzwand den sowohl den Schallimmissionen der im Bogen um das Grundstück führenden HPA-Hafenbahn als auch den stark befahrenen Straßen Altenwerder Hauptdeich und Finkenwerder Ring ausgesetzt bliebe. Nicht zuletzt ist dabei in Rechnung zu stellen, dass das Gebäude bestimmungsgemäß in unmittelbarer Nähe zu viel befahrenen Straßen errichtet wurde, da es seinen Daseinszweck als Tank- und Rasthof aus der von diesen Straßen aus gegebenen Erreichbarkeit bezieht. Dieser Umstand und die weiteren, vom Vorhaben unabhängigen und von diesem auch nicht zu adressierenden Vorbelastungen führen in Zusammenhang damit, dass von der in der Variante Vollschutz nachts erforderlichen 70 m langen Lärmschutzwand lediglich das Einzelobjekt des Rasthofs profitieren würde, zur Unverhältnismäßigkeit der dafür erforderlichen Kosten aktiven Lärmschutzes in Höhe von 585.000 Euro. Zugleich weist die schalltechnische Untersuchung nach, dass etwaige weniger hohe Lärmschutzwände, wie sie etwa für die Variante Schutz tags komplett erforderlich wären, zwar kostengünstiger zu errichten wären, jedoch die spiegelbildlich entstehende Schallschutzlücke zu Entschädigungsansprüchen im Wege passiven Schallschutzes führen würde. Diese Entschädigungsansprüche variieren zwischen den Binnenvarianten der Errichtung von Lärmschutzwänden – Schutzziel tags komplett im Vergleich zum Schutzziel Vollschutz nachts – kaum. Dies bedeutet, dass aus Kostengesichtspunkten anzusetzende Abschläge in der Höhe der Lärmschutzwand nahezu konstante Kosten für die Entschädigung im Wege des passiven Lärmschutzes verursachen, die auch bei vollständigem Hinwegdenken des aktiven Lärmschutzes nur marginal steigen. Da jeder Abschlag hinsichtlich der Höhe der Lärmschutzwände Entschädigungsansprüche vergleichbarer Höhe verursachte, wegen des Kostensprungs beim Vollschutz nachts jedoch solche Abschläge in der Höhe aus Verhältnismäßigkeitserwägungen unvermeidlich sind, stehen die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen zugunsten des Objekts Rasthof Altenwerder Hauptdeich außer Verhältnis zu dem mit diesen verfolgten Zweck. Angesichts der Vor- und Hintergrundbelastung ist zumal zu unterstellen, dass der Schutzanspruch des Objekts bei Fokussierung auf den aktiven Lärmschutz weitgehend ins Leere liefe, hingegen die Ausstattung des Objekts mit Schallschutzfenstern und Ähnlichem eine spürbare Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand darstellt.

Dasselbe gilt für die Objekte am Hornsand und am Burchardkai. Das wegen seiner Nähe zum Vorhaben von Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes (tags) besonders betroffene

Stellwerk des Bahnhofs Mühlenwerder ist in seiner Schutzwürdigkeit stark herabgestuft, da es bestimmungsgemäß sowohl in unmittelbarer Nähe der lärmintensiven Anlagen der HPA-Hafenbahn als auch der Umschlageinrichtungen des Containerterminals Burchardkai liegt. Die autobahnferneren, zugleich aber näher am Betriebsgeschehen des Containerterminals Burchardkai gelegenen Gebäude der HHLA und der Wasserschutzpolizei würden bei Errichtung einer 2 m hohen und 160 m langen Lärmschutzwand entsprechend des Schallschutzanspruchs nur von Pegelsenkungen von etwa 1 dB(A) profitieren. Ebenso liegt es bei der 1,5 m hohen und 275 m langen Lärmschutzwand als Variante zum Schutz der Gebäude am Hornsand und des Zollamtes; hier beschränkten sich Wirkungen von Pegelsenkungen über 1 dB(A) auf ein Geschoss eines Gebäudes. Soweit an anderen Immissionsorten wegen der Vorbelastung mit Lärmimmissionen weiterer Verkehrsträger – Straße und Schiene – sowie den raumprägenden hafengewerblichen Tätigkeiten überwiegend lediglich diese geringen Pegelabsenkungen von 1 dB(A) erzielt werden können, ist mit der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich der nicht zum Vorhaben jeweils nächstgelegenen Gebäude die weitgehend fehlende Wahrnehmbarkeit des lärmmindernden Effekts aktiven Lärmschutzes in Rechnung zu stellen. Die Errechnung weiterer Unter-Varianten unter Bildung von rein kostenseitig günstigeren Abstufungen bei geringeren Wandhöhen der Lärmschutzwände war für die geprüften Standorte Hornsand/Zoll und Burchardkai mithin entbehrlich, da diese Lärmschutzwände an der außerhalb der Beeinflussung des Vorhabens liegenden Lärmbelastung nichts zu ändern vermögen. Wegen der Beeinträchtigung der Wahrnehmbarkeit der an den vorgenannten Standorten geprüften Lärmschutzwände können diese trotz der – im Vergleich zum Gesamtvolumen des Vorhabens – sich in absoluten Zahlen im Rahmen haltenden Kosten nicht als verhältnismäßig angesehen werden. Die lärmschutzfachlich fehlende Möglichkeit, mit zumutbarem Aufwand für ein Lärmschutzniveau zu sorgen, das nicht nur formal die Anforderungen der 16. BImSchV erfüllt, sondern sich bei den betroffenen Objekten als spürbare Lärmminderung niederschlägt, spiegelt das Zugrundlegen des Immissionsgrenzwerts für die Nutzungsart Gewerbe bei gleichwohl gegebener Lage aller vorgenannten Objekte im Hafengebiet. Diese Entscheidung wirkt sich im Gegenzug zugunsten der Höhe des Entschädigungsanspruchs der Betroffenen aus, sodass nach Art und Umfang des damit möglichen passiven Lärmschutzes über die Kompensation für die vorhabensbedingten Immissionen hinaus eine Verringerung der Lärmbelastung bei allen betreffenden Objekten gegenüber dem derzeitigen Zustand erreicht wird.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Errichtung von Lärmschutzwänden wegen der Prägung des Gebiets durch Hafen, Gewerbe und Infrastrukturanlagen nicht bzw. nur in sehr geringem Maße Veranlassung zu städtebaulichen Konflikten geben könnte. Die relative städtebauliche Unschädlichkeit kann jedoch für sich genommen nicht den Ausschlag zur Errichtung von Lärmschutzwänden geben, die mangels Wirksamkeit nicht in verhältnismäßiger Weise errichtet werden können.

Die Herstellung aktiven Lärmschutzes für St. Gertrud-Kirche und den anliegenden Friedhof kann ebenfalls nicht in verhältnismäßiger Weise erfolgen, sodass dahingehende Maßnahmen, insbesondere die geprüfte 1 m hohe Lärmschutzwand mit dem Schutzziel Schutz tags komplett, der Vorhabensträgerin nicht aufzuerlegen sind. Zwar wäre es mit der Lärmschutzwand

und den dafür erforderlichen Kosten von 45.000 Euro möglich, den in nicht zu beanstandender Weise für die Kirche und den Friedhof in Ansatz gebrachten Immissionsgrenzwert für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) tags einzuhalten. Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch den im Bestand gegebenen Verkehrslärm der A 7, den Immissionen des Güterbahnhofs Altenwerder sowie der Hintergrundbelastung durch Nutzungen im Umfeld der Kirche, das entsprechend der Festlegungen des Hafenentwicklungsgesetzes planerisch als Hafengebiet eingeordnet wird, ist indes zu berücksichtigen, dass der Immissionsgrenzwert sowohl an der Kirche als auch am Friedhof tagsüber nur um 0,1 dB(A) überschritten wird. Insofern ist es geboten, in einen anzustellenden Kostenvergleich der Schallschutzvarianten neben der Geringfügigkeit der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes eine unter vorgenannten Gesichtspunkten verringerte Schutzwürdigkeit des Objekts in die Abwägung einzustellen. Die Planfeststellungsbehörde teilt die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Annahme, dass bei Aufenthalt innerhalb der Kirche bereits angesichts der gegebenen baulichen Ausführung der Kirche – Massivbau mit Einfachverglasung – ohne jegliche Lärmschutzmaßnahmen ein dortiger Innenraumpegel von nicht mehr als 65 dB(A) zu unterstellen und mithin im Entschädigungsfall passiven Lärmschutzes die Höhe des dem Grunde nach bestehenden Anspruchs mit 0 anzusetzen ist. Die Kosten von 45.000 Euro für aktiven Lärmschutz stehen somit einem Entschädigungsanspruch mit einem Anspruchsvolumen von 0 gegenüber. Die zur Errichtung der Lärmschutzwand erforderliche Veranschlagung des vermeintlich geringfügigen Betrags von 45.000 Euro ergibt jedoch für den effektiven Lärmschutz in und am Gebäude wegen der Belastung des Objekts durch andere Schallimmissionen keinen merklichen Zusatznutzen. An einer im Wesentlichen formalrechtlichen Erfüllung des Lärmschutzanspruchs kann indes kein besonderes Interesse bestehen. Eine Prüfung weiterer Untervarianten aktiven Schallschutzes, etwa solcher mit weiter reduzierten Wandhöhen, ist wegen der weiter eingeschränkten Wirksamkeit einer derartigen Lärmschutzwand, welche der Verhältnismäßigkeit von Aufwendungen für derartigen Maßnahmen von vornherein entgegensteht, nicht zu verlangen.

4.7.3.2 Betriebsbedingte Luftschadstoffbelastung

4.7.3.2.1 Allgemeines

Die Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) zeigt bezüglich des Gases Stickstoffdioxid (NO_2) sowie der Belastung mit Feinstaub (PM10/PM2.5) Beurteilungswerte für Luftschadstoffkonzentrationen auf, die nicht überschritten werden dürfen. Konkret fordert die 39. BImSchV die Einhaltung von Kurzzeitwerten in Form des Stundenmittelwertes der Stickstoffdioxid-Konzentrationen von 200 µg/m³, der nicht mehr als 18 Stunden pro Jahr überschritten werden darf, und des Tagesmittelwertes der PM10-Konzentration von 50 µg/m³, der maximal an 35 Tagen überschritten werden darf. Seit 2015 gibt die 39. BImSchV zudem für noch feinere inhalierbare Feinstäube (PM2.5) einen PM2.5-Jahresmittelgrenzwert von 25 µg/m³ vor. Die Einhaltung dieser Grenzwerte bildet indes keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung, weil die Einhaltung der Grenzwerte nicht vorhabensbezogen zu gewährleisten ist. Sie steht vielmehr im unmittelbaren Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung. Diese bindet gemäß §§ 40, 44 ff. BImSchG i.V.m.

der 39. BImSchV die nach Landesrecht zuständigen Fachbehörden, statuiert jedoch nach Maßgabe des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004 - 9 A 6.03) keine Verpflichtung des Vorhabenträgers zur vorhabensbezogenen Einhaltung von Immissionsgrenzwerten.

Gleichwohl können die Auswirkungen des planfestzustellenden Vorhabens auf die Luftqualität nicht dahingestellt bleiben. Denn zum Einen fordert § 50 Satz 2 BImSchG, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Absatz 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität gleichwohl abwägungsrelevant ist. Zum Anderen handelt es sich, wenn denn das Vorhaben Einfluss auf die Beschaffenheit der Luftqualität haben kann, um einen vom Vorhaben erzeugten Konflikt, der als solcher dem Gebot der Konfliktbewältigung in der planungsrechtlichen Abwägung unterliegt.

4.7.3.2.2 Bewertungsgrundlage

Das Luftschadstoffgutachten stellt jeweils die Stickstoffdioxidbelastung und die Feinstaubbelastung im Prognose-Nullfall 2024 den Belastungen im Planfall 2024 gegenüber. Demnach wird an den zugrunde gelegten, sehr nah am Vorhaben gelegenen Immissionsorten der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ im Planfall im Einzelfall unterschritten, mehrheitlich jedoch erreicht sowie im Umfang von 1 bis 7 µg/m³ überschritten. Kennzeichnend für das Rechenergebnis ist, dass die Stickstoffdioxid-Immissionen im Planfall in Bezug auf den Grenzwert als geringfügige bis deutliche Überschreitungen und an den anderen Immissionsorten als leicht erhöhte bis hohe Konzentrationen einzustufen sind, sich wegen der Stickstoffdioxid-Hintergrundbelastung jedoch nur eine geringfügige vorhabensspezifische Veränderung gegenüber dem Prognose-Nullfall ergibt. In zwei Fällen – an den Immissionsorten Deutsche Seemannsmission Zellmannstraße 16 und Hornsand 15 – führt die Intensivierung der Belastung um 1 µg/m³ zur erstmaligen Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m³ (siehe Unterlage 17.2, Luftschadstoffgutachten, Seite 40 Tabelle 6.1). Insoweit ergibt sich das Bild, dass das Vorhaben in einem deutlich vorbelasteten Gebiet auf eine auf hohem Niveau rangierende Luftschadstoffbelastung mit Stickstoffdioxid trifft, zu dem die A 7 im Bestand unstreitig einen Beitrag leistet, die prognostizierte Entwicklung dieser Belastung sich jedoch im Planfall der Umsetzung des Vorhabens nur im Detail von der prognostizierten Entwicklung im Prognose-Nullfall unterscheidet.

Vergleichbar stellt sich die Sachlage hinsichtlich der Feinstaubbelastung unter Berücksichtigung des Grenzwertes für PM10-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ und des ebenfalls in der 39. BImSchV definierten, strengeren 24-Stundengrenzwertes für Feinstaub (Kurzzeitgrenzwert von 50 µg/m³) dar, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf. So sind die berechneten PM10- und PM2.5-Jahresmittelwerte mithin als leicht erhöhte bis erhöhte Konzentration zu bezeichnen, eine relevante Erhöhung im Planfall 2024 gegenüber dem Prognose-Nullfall wird indes nicht ermittelt. Darüber hinaus werden an den jeweiligen Immissionsorten weder der PM10-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ noch der PM2.5-Jahresmittelgrenzwert von 25 µg/m³ im Planfall 2024 erreicht oder überschritten. Hinsichtlich des PM10-Kurzzeitgrenzwertes ist zwar auffällig, dass für diesen bereits im Prognose-Nullfall

an Immissionsorten, die den absolut höchsten PM10-Belastungen unterliegen, an den betrachteten sensiblen Nutzungen bis zu 58 Überschreitungstage im Gegensatz zu den als tolerabel erachteten 35 Überschreitungstagen festzuhalten sind. Auch an dieser Sachlage ändert sich jedoch im Prognose-Planfall nichts Wesentliches im Sinne relevanter Erhöhungen der Überschreitungswahrscheinlichkeit. Diese Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich vorhabensbezogener Luftschadstoffbelastungen durch Feinstaub korrespondieren mit den vorstehend dargestellten Erhebungen zu Stickstoffdioxidbelastung. Denn diese wird gekennzeichnet durch die absolut immissionsortbezogen geringfügigen Steigerungssumme einerseits sowie der mit steigender Dominanz von Hafennutzungen von Süden nach Norden hin von 23 µg/m³ bis zu 37 µg/m³ anwachsenden Stickstoffdioxid-Hintergrundbelastung andererseits. Bezüglich der nach der 39. BImSchV hier maßgeblichen Beurteilungswerte für Luftschadstoffkonzentrationen lässt sich demnach festhalten, dass, soweit Überschreitungen der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub festgestellt sind, diese überwiegend bereits durch die Schadstoffvorbelastungen hervorgerufen werden und infolge dessen auch ohne Umsetzung der Planungsmaßnahme im Prognosejahr 2024 eintreten würden.

4.7.3.2.3 Abwägung

Bei zusammenhängender Würdigung der vorstehend bewerteten vorhabensbezogenen Feinstaubbelastung einerseits sowie der Feststellungen zu den Stickstoffdioxidbelastungen andererseits gebietet das Vorhaben daher nach den vom Bundesverwaltungsgericht in der oben genannten Entscheidung entwickelten Maßstäben nicht die Festlegung vorhabensbezogener Maßgaben der Schadstoffreduzierung innerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Hierfür sind zunächst systematische Gründe in Ansatz zu bringen. Denn die gemeinschaftsrechtlichen und die deutschen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben sind angesichts der Koppelung an die Luftreinhalteplanung selbst dann nicht als Ausschlusskriterium für Straßenbauvorhaben in Gebieten zu verstehen, in denen Grenzwerte bereits überschritten sind, wenn das Absehen von dem Vorhaben eine Verbesserung der Luftschadstoffsituation bewirkte; auch eine solche Sachlage ist vielmehr der Abwägung zugänglich. Hier liegt es im Gegenteil so, dass ein Verzicht auf das Vorhaben die Hintergrundbelastung mit Emissionen des auf nahezu vollständiger Länge parallel zum Vorhaben geführten Schienenverkehrs der Hafenbahn sowie der weiteren Emissionsquellen der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft nicht kompensieren kann und sich daher nicht signifikant positiv auf die Luftschadstoffsituation bezüglich der Stickstoffdioxidbelastung auswirken würde.

Darüber hinaus ist – was sich in der nicht zu beanstandenden Auswahl der Immissionsorte widerspiegelt – das Umfeld des Vorhabens als Hafengebiet vom weitest gehenden Nichtvorkommen von Wohn- oder anderen Aufenthaltsbereichen von Menschen geprägt. Als Immissionsort, an dem im Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall *erstmals* eine Überschreitung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m³ (hier: um 1 µg/m³; Steigerung der Konzentration auf 41 µg/m³) ermittelt worden ist, und der zugleich dem Aufenthalt von Menschen dient, ist lediglich der Immissionsort Deutsche Seemannsmission an der Zellmannstraße (IO 12) festzustellen. Hinsichtlich dieses Immissionsortes ist indes von einer beschränkten Schutzbedürftigkeit auszugehen, da die Seemannsmission als Anlaufstelle für Seeleute und

der für diese zu gewährleistenden Erreichbarkeit bewusst in einer Ortslage angesiedelt ist, die wegen der bestimmungsgemäßen Nutzung durch Schifffahrt und Hafenwirtschaft, sowie nicht zuletzt der Lage innerhalb eines Gleisdreiecks der HPA-Hafenbahn von hohen Hintergrundbelastungen gekennzeichnet ist. Dasselbe gilt für das Stellwerk des Rangierbahnhofs Mühlenwerder sowie die Betriebswohnung des Autohofs am Altenwerder Hauptdeich/Finkenwerder Ring, da es sich jeweils um Bauwerke handelt, die ihren Daseinszweck aus der Nähe zu bestehenden Straßenverkehrs- und Schienenwegen ziehen, sodass sich ein Wertungswiderspruch ergäbe, würde die aus diesem Umstand resultierende Luftschadstoffbelastung an den entsprechenden Immissionsorten dem Vorhaben entgegengestellt.
Mit Blick auf die zu betrachtenden Schadstoffe NO2, PM10 und PM2,5 sind damit keine unzumutbaren Belastungen zu erwarten; die betriebsbedingten Luftschadstoffbelastungen durch die Straße sind entschädigungslos zumutbar.

4.7.3.2.4 Verweis auf den Luftreinhalteplan für Hamburg

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Darstellungen zur prognostizierten Luftschadstoffsituation ist festzuhalten, dass mögliche Verursachungsbeiträge des Vorhabens zu dahin gehenden negativen Veränderungen von den Wirkungen diverser weiterer Emissionsquellen überlagert werden. Darüber hinaus bildet dies nicht den Gegenstand der planfeststellungsrechtlichen Konfliktbewältigung, da – im Einklang mit den Maßgaben des Bundesverwaltungsgerichts – die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und mithin der hierfür zuständigen Behörde (hier: der Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg) obliegt. Maßgeblich ist vorliegend allein, dass das Vorhaben die Einhaltung der Grenzwerte der BImSchV durch Maßnahmen der Luftreinhaltung nicht verunmöglicht. Dies ist nicht der Fall.
Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gekommen, dass das Vorhaben einer Verbesserung der Luftschadstoffsituation an den untersuchten Immissionsorten im Wege der Luftreinhaltepläne nicht die Grundlage entziehen würde. Allerdings wird es nur durch über vorhabensbezogene Maßnahmen hinausgehende Regelungen, wie sie etwa die Luftreinhaltepläne vorsehen, überhaupt möglich sein, die Luftschadstoffsituation positiv zu beeinflussen. Denn die prognostizierte Luftschadstoffsituation geht, wie dargestellt, ganz überwiegend nicht auf den durch das Vorhaben zu bewältigenden (Mehr-)Verkehr zurück, sondern auf die Hintergrundbelastung durch Hafenwirtschaft, Emissionen der Schifffahrt sowie den Schienenverkehr. Während den Luftreinhalteplänen Instrumente wie die Beauflagung emittierender Betriebe oder Verkehrsbeschränkungen zur Verfügung stehen, besteht für einen Durchgriff der Planfeststellung auf solche abseits des Vorhabens stehende Emittenten keine Grundlage. Als planerisches Instrument des Umgangs mit den Immissionen kämen auf Vorhabensebene grundsätzlich im Wesentlichen Vermeidungsbemühungen durch Auswahl einer diesbezüglich günstigeren Variante in Betracht. Auch dieser Ansatz kann jedoch im Lichte der Variantenprüfung vorliegend nicht zum Tragen kommen. Denn bei dem Vorhaben ist – entsprechend seines Charakters als Ausbau eines Bestandsbauwerks in städtebaulich beengter Situation – eine großräumige Verlagerung, die Wirkungen auf die betreffenden Immissionsorte haben könnte, ausgeschlossen. Dasselbe gilt für die Nullvariante, die zur Erfüllung der Zielstellungen des

Vorhabens, für das der vordringliche Bedarf festgestellt ist, nicht geeignet ist. Jedenfalls wäre es angesichts der nur geringen Differenz zwischen den im Prognose-Nullfall und dem Planfall 2014 eintretenden Effekten auf die Luftschadstoffbelastung unangemessen, allein wegen dieser Effekte durch Wahl der Nullvariante vom Vorhaben abzurücken.

Während im Planfeststellungsbeschluss keine Schutzbestimmungen etwa durch Beauflagung außerhalb des Vorhabens stehender Emittenten ergehen können und etwaige den Verkehr auf dem fertiggestellten Vorhaben betreffende verkehrsregelnde Anordnungen, auch soweit sie dem Zwecke der Luftreinhaltung dienen, nicht in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde liegen, vermögen die Luftreinhaltepläne entsprechende Festlegungen zu treffen. Besondere Umstände, die eine Annahme begründeten, dass die Einhaltung der Grenzwerte im Wege solcher Regelungen der Luftreinhalteplanung nicht in einer die Funktion des Vorhabens wahrenden Weise gesichert werden kann, liegen nicht vor. Denn der bestehende Luftreinhalteplan für Hamburg (2. Fortschreibung, aufgestellt am 30. Juni 2017) sieht diverse Maßnahmen zur Emissionsminderung vor, die bei der Hafenverkehrslogistik ansetzen, wobei Verkehrsbeschränkungen von Bundesfernstraßen und damit auch der A 7 im Bereich des Vorhabens außer Betracht bleiben. Mit Blick auf bestehende Spielräume, im Luftreinhalteplan der Freien und Hansestadt Hamburg noch nicht ausgeschöpfte Maßnahmen des Verkehrsmanagements im Bereich des Vorhabens vorzunehmen, die zugleich den Zweck des Vorhabens im Sinne der Planrechtfertigung unangetastet lassen (beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen), ist nicht ersichtlich, dass gerade das Vorhaben die Möglichkeiten der Luftreinhalteplanung unterminiert. Auf deren Instrumentarium ist somit zu verweisen.

4.8 Umweltverträglichkeit

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

4.8.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

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

aus eine auf die Lage des Vorhabens im Hafengebiet bezogene schutzgutübergreifende Bewertung der Anfälligkeit des Vorhabens für das Risiko von schweren Unfällen oder Katastrophen. Diese der schutzgutbezogenen Betrachtung nachgeschaltete und auf diese aufbauende Würdigung der Wechselwirkungen des Vorhabens mit gewerblichen Tätigkeiten der Hafenwirtschaft m Rahmen des UVP-Berichts dient Bewertung des Vorhabens unter Maßgabe des in § 50 BImSchG normierten Grundsatzes der Trennung konfliktbehafteter Nutzungen in der raumbedeutsamen Planung.

Der Untersuchungsraum liegt im Hamburger Hafengebiet nach dem HafenEG und wird vorwiegend von Verkehrswegen und hafenbezogenen gewerblich genutzten Flächen bestimmt, die einer starken Dynamik unterliegen (Hafenerweiterung, Verkehrswegeplanung etc.). Es befindet sich keine Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet. Durch die Immissionen aus Kfz-Verkehr, Schienenverkehr der HPA-Hafenbahn und hafenbezogenen Gewerbebetrieben sowie dem Hafen selbst ist der Untersuchungsraum stark vorbelastet (Schall und Luftschadstoffe). Naturnahe Flächen mit Lebensraumfunktion für Pflanzen und Tiere sind nur eingeschränkt vorhanden.

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

4.8.1.1 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

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

Die wesentlichen Aspekte im Rahmen der Betrachtung des Schutzgutes Mensch bilden die Wohnfunktion und die Erholungsfunktion. Das Untersuchungsgebiet wird jedoch überwiegend von Verkehrswegen (Straße und Schiene) und hafengewerblich genutzten Flächen bestimmt. Das Areal beinhaltet im Norden bis einschließlich der Querung der Straße Altenwerder Hauptdeich westlich des Vorhabens Teile des Rangierbahnhofs Mühlenwerder, an den sich der Container-Terminal Waltershof anschließt; im Osten wird das Gebiet großflächig durch die Containerlagerfläche und Containerinstandsetzungsanlagen der HHLA in Anspruch genommen. Südlich der Überführung über den Altenwerder Hauptdeich sind längs des Vorhabens Grünflächen westlich ein Hundesportplatz und östlich die St. Gertrud-Kirche nebst Friedhof

vorhanden; südlich des Planungsgebiets sind am Moorburger Elbdeich Wohnhäuser gelegen. Gemäß Flächennutzungsplan befinden sich im Untersuchungsgebiet die Flächenkategorien „Verkehrsfläche“, „Flächen für Bahnanlagen“ und „Hafen“.

Die den Nutzungen im Bestand im UVP-Bericht zugewiesenen Wertigkeiten für das Schutzgut Mensch sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend ermittelt und bewertet worden. Insbesondere sind keine Wohngebiete oder andere Nutzungen mit hoher Schutzwürdigkeit wie Schulen oder Krankenhäuser festzustellen. Nicht gewerblich genutzte Gebäude, Einrichtungen und Anlagen, die dem Aufenthalt von Menschen dienen, beschränken sich in dem Gebiet auf wenige Einzelfälle. Einzige Wohnung mit Übernachtungsmöglichkeit inmitten der hafengewerblichen Nutzungen und der Verkehrsinfrastruktur ist die Betriebswohnung des Rasthofs Altenwerder Hauptdeich. Nach Sachverhaltsermittlung der Planfeststellungsbehörde sowie einer Stellungnahme der Vorhabensträgerin wird das Gebäude der innerhalb des Gleisdreiecks der HPA-Hafenbahn gelegenen Deutschen Seemannsmission Hamburg-Harburg e.V. (Duckdalben) zwar zum Aufenthalt in der Freizeit und als Schankwirtschaft genutzt, ist jedoch nicht für Übernachtungen bestimmt; Schließzeit des Gebäudes ist 22:30 Uhr (siehe https://duckdalben.de/page/club/, zuletzt abgerufen am 29.11.2018). Die im Wesentlichen auf den Tageszeitraum beschränkte Nutzung des Objekts ändert an der zutreffenden Beimessung eines zumindest mittleren funktionalen Wertes nichts.

Auch geht der UVP-Bericht – unbeschadet dessen, dass die Pacht zweier solcher Plätze östlich der Waltershofer Straße unterdessen beendet wurde – zutreffend von der Existenz von Hundesportplätzen im südlichen Vorhabensbereich westlich an der Waltershofer Straße aus, da jedenfalls zwei solcher Plätze zum Erhebungszeitpunkt (wenn auch teilweise in privater Trägerschaft als Hundeschule) noch betrieben worden sind (siehe http://www.bsgev.de/ und https://www.hamburg.de/branchenbuch/hamburg/eintrag/10521681/ - GSV Hamburg e.V., zuletzt abgerufen am 29.11.2018). Zwar handelt es sich bei Hundesportplätzen um Freizeiteinrichtungen, denen entsprechend ein mittlerer funktionaler Wert zugeordnet worden ist. Der Umstand, dass sich die Freizeiteinrichtungen mit den Hundesportanlagen auf solche beschränken, von denen selbst Emissionen ausgehen, die dadurch möglicherweise störend für Dritte sein können und die darüber hinaus wegen der jeweiligen Vereinsträgerschaft nicht ohne Weiteres öffentlich zugänglich sind, muss zwar nicht zur Herabsetzung des noch mittleren funktionalen Werts dieser konkreten Nutzungen führen. Er zeigt jedoch, dass sich die Freizeiteinrichtungen auf einige wenige spezifische Nutzungen beschränken, die ihrer Art nach die fehlende Attraktivität der Gegend für andere Freizeitnutzungen mit gegebenenfalls längerer Verweildauer und einem offenen Nutzerkreis widerspiegeln.

Die St.-Gertrud-Kirche nebst Friedhof wird im UVP-Bericht mit einem mittleren funktionalen Wert für das Schutzgut Menschen eingeordnet, der auf der mit einem Mischgebiet vergleichbaren Belegenheit des Objekts beruht. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es sich bei der Kirche nebst Friedhof um das letzte verbliebene Gebäude der Ortslage Altenwerder handelt und sowohl Kirche als auch Friedhof gegebenenfalls sowohl wegen ihres Charakters als Erinnerungsort bzw. als Grünfläche aufgesucht werden. Eine Erhöhung der Wertigkeit des Ensembles für das Schutzgut Menschen / Erholungsfunktion noch über die ohnehin angesetzte mittlere funktionale Stufe hinaus kann sich aus dieser ortspezifischen Situation heraus

indes nicht ergeben. Ein mittlerer funktionaler Wert wurde weiterhin für die im südlichen Bereich des Untersuchungsraums gelegene Bebauung am Moorburger Elbdeich erkannt; diese Einstufung geht auf die Wohnnutzung in einer als Dorfgebiet einzustufenden Ortslage zurück.
Die mit dem Straßenverkehr verbundenen Schallimmissionen und die mit dem Bahn- und Hafenbetrieb verbundenen Lärmbelastungen bedeuten für das gesamte Untersuchungsgebiet eine hohe bis sehr hohe Vorbelastung. Beide Teilschutzgüter sind durch die von den Verkehrsanlagen, insbesondere der A 7, aber auch durch die von den gewerblichen Ansiedlungen ausgehenden Beeinträchtigungen in erheblicher Weise beeinträchtigt. Aus diesem Grunde ist entsprechend dem UVP-Bericht die Bedeutung der Wohn- und Erholungsfunktion des Untersuchungsgebietes und damit der Wert des Untersuchungsgebiets für das Schutzgut Menschen mit Ausnahme der auf Einzelfälle und Randlagen beschränkten Wohn- und Freizeitnutzungen als durchweg gering anzusehen.
Neben den üblichen Straßenbauarbeiten sind bei den baubedingten Auswirkungen zum Einen die besonders lärmintensive und über vier Jahre entlang des Vorhabens vorzunehmende Gründung der Pfeiler und der Abbruch der Kappen und zum Anderen die Transportfahrten und damit verbundenen Beeinträchtigungen zu nennen. Baulärm und baubedingte Erschütterungen treffen vorliegend auf einen in der Bestandssituation wie dargestellt mit Verkehrslärmimmissionen und den Hafenimmissionen belastetes Gebiet, sodass im Zusammenhang mit den einschlägigen Nebenbestimmungen zur Bauausführung eine wesentliche baubedingte Verschlechterung der Immissionssituation nicht zu erwarten ist. Allerdings sind am Moorburger Elbdeich geringe baubedingte Zusatzbelastungen durch Transportvorgänge anzunehmen. Indes ist der Bereich ohnehin verkehrlich extrem vorbelastet, sodass sich die Transportvorgänge im Ergebnis nicht so gravierend darstellen, wie dies in einem verkehrlich weniger belasteten Raum der Fall wäre (auf der A 7 bewegen sich in diesem Abschnitt bereits 117.800 Kfz täglich bei rund 20 % LKW-Anteil). Die UVS bewertet die diesbezüglichen Auswirkungen auf das Schutzgut daher als gering. Eine wesentliche bauzeitliche Verschlechterung der Aufenthaltsqualität an der St.-Gertrud-Kirche nebst Friedhof ist ebenfalls nicht ersichtlich, da Baustellenverkehre über Teile des Altenwerder Kirchwegs und die Nutzung der zwischen dem Altenwerder Kirchweg und dem Rangierbahnhof Altenwerder gelegenen Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche wegen der Vorbelastungen gerade durch den Rangierbahnhof Altenwerder selbst hinsichtlich ihrer Immissionen nicht ins Gewicht fallen. Mithin liegt es auch im Umfeld der St.-Gertrud-Kirche nebst Friedhof so, dass sich die visuellen Störreize und die Lärmkulisse einer in der Nähe befindlichen Baustelle nur unwesentlich vom Gepräge der gebietstypischen Nutzungen der Hafenwirtschaft und ihrer Infrastruktur unterscheiden. Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen für das Schutzgut Menschen sind daher nicht zu erwarten.
Hinsichtlich der anlagebedingten Auswirkungen ist festzustellen, dass der Ausbau im Wesentlichen auf bereits für die A 7 in Anspruch genommenen Flächen erfolgt. Weder die geringfügige Verbreiterung des Schutzstreifens beiderseits des Vorhabens um abschnittsweise etwa zwei Meter noch die Mittellage der Erweiterung nach innen berühren Wohn- oder Erholungsflächen. Soweit die Zugänglichkeit von der Erholung dienenden Flächen wie den benannten Hundesportflächen westlich der Waltershofer Straße erschwert wird, handelt es sich nur um eine temporäre Beeinträchtigung. Im Übrigen waren die Pachtverhältnisse der östlich der Wal-

tershofer Straße gelegenen Hundesportplätze zum Zeitpunkt der Beantragung des Vorhabens zur Planfeststellung beendet, sodass diese – ohnehin nur einem begrenzten, vereinsrechtlich geregelten Teilnehmerkreis zugänglichen – Anlagen mithin unabhängig von vorhabensbedingten Baumaßnahmen nicht mehr zur Verfügung stehen. Aufgrund der nur bauzeitlichen Inanspruchnahme und der Tatsache, dass keine Wohn- oder Erholungsflächen betroffen sind, ergibt sich hieraus keine anlagebedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Menschen.

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

Entsprechend der schalltechnischen Untersuchung werden die gebietsbezogen jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (69 dB(A) tags für Gewerbegebiete, 69/59 dB(A) tags/nachts für den Rasthof mit Schlafräumen und 64 dB(A) tags für die Kirche) an zehn Objekten überschritten, die dem Grunde nach Anspruch auf aktiven Schallschutz haben. Aus den in der Bewertung der betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens benannten Gründen, namentlich der eingeschränkten Wahrnehmbarkeit der schalltechnischen Wirksamkeit von Lärmschutzwänden wegen der Vor- und Hintergrundbelastung des Vorhabensgebiets mit Lärmimmissionen, ist die Unverhältnismäßigkeit von Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes abzuleiten. Daher sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, es erfolgt eine Entschädigung auf Grundlage passiven Lärmschutzes, mit dem die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den betroffenen Gebäuden sichergestellt wird. In den Büro- und weiteren benannten Gebäuden, für die passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, ist eine Raumlüftung tagsüber nur im Gegenzug zu erhöhten Schallimmissionen möglich, woraus mit Blick auf die eingeschränkte Zahl der betroffenen Objekte eine geringe Auswirkung auf das Schutzgut Menschen im Tageszeitraum abzuleiten ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass angesichts des passiven Lärmschutzes gerade bei den betroffenen Bürogebäuden, die innerhalb der gewerblich genutzten Bereiche der Hafenwirtschaft oder in der Nähe der HPA-Hafenbahn liegen, ein Schutz auch gegenüber diesen bisher nicht adressierten Immissionen erreicht wird, mithin also zumindest teilweise (abstrakt von den vorhabensbezogenen Wirkungen) eine Verbesserung gegenüber der Situation im Bestand zu erwarten ist. Demgegenüber ist wegen der Auswirkung auf die Nachtruhe der Umstand, dass in Schlafräumen des Rasthofs Altenwerder Hauptdeich die Fenster nachts nicht mehr ohne Überschreitung der Grenzwerte geöffnet werden können, als in diesem Einzelfall mittlere Schutzgutbeeinträchtigung einzustufen. Diese mittlere Beeinträchtigung relativiert sich indes dadurch, dass lediglich ein einzelnes der nächtlichen Regeneration dienendes Gebäude betroffen ist, welches sich zumal bestimmungsgemäß in der Nähe der emittierenden Verkehrsanlagen befindet.

Hinsichtlich der Luftschadstoffe bestehen nur geringe betriebsbedingte Auswirkungen, da die Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid und hinsichtlich des 24-Stunden-Grenzwertes für Feinstaub in der Partikelstärke PM10 maßgeblich durch die bereits vorhandenen Schadstoffbelastungen sowie die Hintergrundbelastung einschließlich Schienenverkehr bedingt sind. Unterschiede im Vergleich des Prognose-Nullfalls 2024 zum Planfall 2024 beschränken sich auf zwei Immissionsorte (Altenwerder Damm und Seemannsmission), an denen sich die Belastung durch Luftschadstoffe im Vergleich zum Prognose-Nullfall erhöht und zugleich Grenz-

wertüberschreitungen festzustellen sind. Die Bedeutung der Grenzwertüberschreitungen für das Schutzgut Menschen wird jedoch auch in diesen Fällen durch die Dominanz der Vorbelastungen gemindert, sodass insgesamt eine geringe vorhabensbedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes eintritt.

4.8.1.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

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

Schutzgebiete nach §§ 23-25, 27-29 BNatSchG i.V.m. Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG)sowie europarechtlich geschützte Gebiete sowie sonstige internationale Schutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Betroffen sind im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets ein Teil des nach § 26 BNatSchG geschützten Landschaftsschutzgebiets Moorburg sowie drei gesetzlich geschützte Biotope (zwei naturnahe, nährstoffreiche Rückhaltebecken westlich der A 7, Höhe Brückenbauwerk Waltershofer Straße über Bahnanlage; Schilf-Röhricht, östlich der A 7, Höhe 1. Wirtschaftsweg nördlich Moorburger Elbdeich bis südlich Altenwerder Kirchweg; naturnahes, nährstoffreiches Rückhaltebecken westlich der A 7, südlich Altenwerder Kirchweg). Letztgenanntes Schilf-Röhricht und nährstoffreiches Rückhaltebecken sind zumindest bauzeitlich betroffen.

Der Untersuchungsraum wurde auf Vorkommen von in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten, den Zugriffsverboten nach § 44 Absatz 1 BNatSchG unterliegenden streng geschützten Arten gemäß § 7 Absatz 2 Nummer 14 BNatSchG untersucht. Dabei wurden Vorkommen von Fledermausarten, der Vogelarten Flussregenpfeifer und Mäusebussard sowie ein potenzielles Vorkommen des Fischotters festgestellt. Hinsichtlich der Schmetterlingsart Nachtkerzenschwärmer kann eine Fortpflanzung und Populationsbildung im Plangebiet jedoch gemäß Artenschutzfachbeitrag mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Die Sichtung eines Fischotters östlich des Vorhabensgebietes in einem Rückhaltebecken südlich des Altenwerder Hauptdeiches ist artenschutzfachlich als Ergebnis vereinzelter Wanderungen zur Unterquerung der A 7 im Bereich der Alten Süderelbe zu bewerten, da der Abschnitt für ein dauerhaftes Vorkommen ungeeignet ist. Demgegenüber sind aus den Gruppen der nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie geführten, jedoch besonders oder streng geschützten Arten (§ 7 Absatz 2 Nummer 14 BNatSchG) Vorkommen aus der Gruppe der Spitzmäuse und Mäuse, anspruchslose Libellenarten, der Weinbergschnecke sowie der Familie der Bock- und Laufkäfer möglich. Bezüglich der besonders geschützten Arten wurden Vorkommen einzelner Vertreter besonders geschützter Schmetterlingsarten – Vertreter der Gehölze, Brachen und Staudenfluren – sowie Vorkommen von Arten der Bienen und Hummeln, Hornissen und Waldameisen festgestellt.

Bei der Brutvogel-Revierkartierung 2015 in einem Korridor von 100 m beidseitig der Mittelachse entlang der K20 und K30 wurden im Abschnitt K20 41 Vogelarten mit mindestens einem Revierpaar nachgewiesen. Arten des Anhangs 1 der EG-Vogelschutzrichtlinie wurden als Brutvogel nicht festgestellt. Einmal wurde der Eisvogel als Nahrungsgast kartiert. Auch beim Steinschmätzer wird es sich um einen bloßen Nahrungsgast handeln. Hinsichtlich der streng

geschützten Brutvogelarten wurden Flussregenpfeifer und Mäusebussard nachgewiesen. An besonders geschützten Arten wurden mit je einem Revierpaar Feldschwirl, Gartenrohrschwanz, Stieglitz, Haussperling und Rauchschwalbe sowie mit acht Paaren Gelbspötter, mit zwei Paaren Grauschnäpper, mit sechs Paaren die Nachtigall und mit zwölf Paaren der Sumpfrohrsänger erfasst. Der mit einem Brutrevierpaar im Plangebiet kartierte Haussperling steht auf der Vorwarnliste der Hamburger Roten Liste. Die Feststellungen der Revierpaare konzentrieren sich dabei auf den weniger versiegelten, strukturreicheren Untersuchungsraum südlich der Finkenwerder Straße, während im Norden mit Ausnahme eines Brutrevierpaars der Nachtigall im Umfeld der Megastützen Revierpaare innerhalb des 100-m-Korridors, aber außerhalb des Plangebietes kartiert wurden.

Im Rahmen der Fledermauskartierungen von 2006 und 2015/16 wurden in dem 100-m-Korridor fünf Fledermausarten nachgewiesen. In erster Linie trat die gut an urbane Strukturen angepasste Zwergfledermaus auf. Bei der Rauhautfledermaus ist von einer nur temporären Präsenz im Untersuchungsraum auszugehen. Die 2006 noch, wenn auch selten, beobachtete Teichfledermaus konnte 2015 nicht mehr nachgewiesen werden. Der Große Abendsegler überfliegt den Untersuchungsraum schnell und in großer Höhe bei meist kurzer Verweildauer. Für die Breitflügelfledermaus gibt es im Untersuchungsraum kaum geeignete Habitatstrukturen. Sie konnte im Vergleich zu 2006 nur noch sehr selten beobachtet werden. Außerhalb des Untersuchungsgebietes wurde die Wasserfledermaus unter der Waltershofer Brücke festgestellt. Gebäudequartiere, die für die Zwergfledermaus und die Breitflügelfledermaus von Wichtigkeit wären, konnten nicht festgestellt werden. Für die Rauhautfledermaus, die Wasserfledermaus und den Großen Abendsegler fehlen geeignete Quartierbäume mit Spechthöhlen. Der Untersuchungsraum ist daher nicht Habitatzentrum der nachgewiesenen Arten.

Insgesamt ist der Untersuchungsraum angesichts der hohen Lärmbelastung und den wenigen geeigneten Lebensraumstrukturen als unbedeutendes Jagdgebiet für Fledermäuse anzusehen. Die Verweildauer der Individuen im Untersuchungsraum ist daher gering. Die Autobahntrasse wird von den Fledermäusen gemieden. Im Bereich der potenziell trassenquerenden Flugrouten über die Autobahn kann eine relevante Flugroutennutzung im Untersuchungsraum ausgeschlossen werden. Die weitaus meisten beobachteten Streckenflüge fanden in Nord-Süd-Richtung parallel zur A 7 statt.

Im südlichen Untersuchungsraum sind fünf als Amphibienlaichgewässer geeignete Gewässer vorhanden. Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie konnten (wie eingangs dargestellt) in diesen Gewässern nicht festgestellt werden, jedoch mit Teichmolch, Grasfrosch, Erdkröte und einer Wasserfrosch-Art (konkret vermutlich Teichfrosch) vier besonders geschützte Amphibienarten. Das Vorkommen von Individuen dieser Arten in von Verkehrswegen und gewerblich geprägten Räumen umgebenen Laichgewässern ist durchaus als Besonderheit zu bewerten.

Mit der Blutroten Heidelibelle und der Großen Pechliebelle sind zwei besonders geschützte, derzeit nicht gefährdete Libellenarten bei den Rückhaltebecken zwischen Vollhöfner Weiden und Waltershofer Straße angegeben.

Das Artenspektrum des Rugenberger Hafen wurde zuletzt im Jahr 2015 hinsichtlich der Fische und Rundmäuler untersucht und dabei 13 Arten nachgewiesen, darunter die in Hamburg gefährdeten Arten Aland, Hecht, Kaulbarsch, der im FFH-Anhang geführte Rapfen sowie der

derzeit ungefährdete, besonders geschützte europäische Aal. Wegen der permanent durch Sedimentation und Unterhaltungsmaßnahmen gestörten Lebensräume kommen die Hafenbecken nur für wenige erstbesiedelnde Arten als Aufwuchs-, Nahrungs- und Ruhehabitat in Betracht.

Abschließend ist bezüglich der vorkommenden Tierarten auf das Vorkommen von Rehen im Untersuchungsraum hinzuweisen. Zusammenfassend ist hinsichtlich des vorstehend aufgeführten Spektrums der Tierarten festzustellen, dass das Plangebiet eine besondere Bedeutung als Tierlebensraum insgesamt nicht aufweist, wobei neben der unwirtlichen Gesamtsituation die hohe Verlärmung zum Tragen kommt.

Die ursprünglich im Untersuchungsraum vorkommende primäre Vegetationsgesellschaft ist im den nördlichen Teil des Untersuchungsraums prägenden Hafengebiet, d.h. nördlich der Querung des Rugenberger Hafens praktisch nicht mehr vorhanden. Dort ist die Vegetation ist überwiegend gekennzeichnet durch Hafenanlagen, Verkehrs- und Siedlungsflächen mit geringem Flächenanteil ruderaler Vegetation bzw. naturferneren Pflanzflächen im nördlichen Untersuchungsgebiet.

Im Rahmen der in 2016 aktualisierten Biotoptypenkartierung wurden neben der Elbe als Fluss und ihren Hafenbecken, den Gleisanlagen, Bebauungstypen und Verkehrswegen einschließlich der Autobahn selbst im Wesentlichen die Biotoptypen (nach Größenordnung sortiert) Sonstiges Sukzessionsgebüsch (verbreitet entlang der A 7), Gehölz aus überwiegend standortfremden Arten und Kleingehölz, Laubforst aus heimischen Arten (als Abpflanzung von 900 m Länge südlich des Moorburger Elbdeich), Weiden-Pionier oder Vorwald, Baumreihen, verschiedene ruderale und halbruderale Krautflur sowie nährstoffreicher Graben und nährstoffreiches Rückhaltebecken ermittelt. Besonders geschützte Pflanzenarten sind im Plangebiet nicht bekannt. An in der Roten Liste Hamburg und/oder der Roten Liste Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Deutschland geführten Pflanzenarten wurden im Rahmen der Biotopkartierung (unter Berücksichtigung der Biotopkartierung Stand 2010 sowie Hinweisen aus dem LBP-Entwurf 2007) folgende Pflanzenarten im engeren Untersuchungsraum (100 m beidseitig der Mittelachse) nachgewiesen: Frühe Haferschmiele, Acker-Krummhals, Dreiteiliger Zweizahn, Schwarzer Senf, Artengruppe Sumpf-Wasserstern, Walzen-Segge, Scheinzyper-Segge, Ufer-Segge, Rauhes Hornblatt, Feigenblättriger Gänsefuß, Besenginster, Gewöhnlicher Natternkopf, Artengruppe Schaf-Schwingel, Blaugrüne Binse, Dreifurchige Wasserlinse, Frühe Wiesen-Margerite, Rote Heckenkirsche, Gewöhnlicher Hornklee, Moschus-Malve, Sumpf-Vergissmeinnicht, Quirliges Tausendblatt, Haar-Laichkraut, Niedriges Fingerkraut, Strand-Ampfer, Purpur-Weide, Fahl-Weide, Gewöhnliche Teichsimse und Artengruppe Löwenzahn.

Insgesamt sind Biotope mit einer hohen Wertstufe außerhalb des südlichen Untersuchungsraums, d.h. südlich des Altenwerder Kirchwegs (konkret: Biotoptypen Naturnahe Gehölze feuchter bis nasser Standorte und Schilfröhricht sowie randlich eine Weiden-Pionier- oder Vorwaldfläche und ein Kleingewässer westlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof) nicht vorhanden. Mit Ausnahme der Hafenbecken und vereinzelter Gehölze finden sich Biotoptypen mittlerer Wertigkeit ebenfalls vorwiegend im südlichen Untersuchungsgebiet, wobei autobahnnahe Kleingehölze, halbruderale Gras- und Staudenfluren sowie einzelne Gewässerstrukturen hervorzuheben sind.

Die baubedingten Beeinträchtigungen bestehen zum einen aus der bauzeitlichen Inanspruchnahme des Baufeldes selbst sowie die Inanspruchnahmen durch die Baustraßen und die (nach Planänderung vom 25. März 2019 mit dem Inhalt des Wegfalls der Baustelleneinrichtungsfläche 5) insgesamt sechs Baustelleneinrichtungsflächen mit einer Fläche von ca. 106.000 Quadratmetern. Im Einzelnen handelt es sich um Flächen an der Waltershofer Straße, km 163+650 bis 163+500, westlich der A 7 (BE 1), ebenfalls an der Waltershofer Straße, in Höhe der Metha-Zufahrt, km 163+300 bis 163+250, westlich der A 7 (BE 2), am Nordbereich der Waltershofer Straße bzw. am Altenwerder Hauptdeich, westlich der A 7, km 162+350 bis 162+050 (BE 3), nördlich des Altenwerder Kirchweg, östlich der A 7, km 162+150 bis 162+050 (BE 4), Kleilager Hornsand, östlich der A 7, km 161+300 bis 161+200 (BE 6) sowie nördlich und östlich des Altenwerder Damm auf Hafengewerbe-Flächen, östlich der A 7, km 160+120 bis 160+000 (BE 7a und 7b). Mit der bauzeitlichen Inanspruchnahme dieser Flächen verbunden sind temporäre Lebensraum- und Funktionsverluste. Auf den betroffenen Baustelleneinrichtungsflächen vorherrschend sind Gras-Krautfluren, Gehölz- und Rasenflächen, Einzelbäumen und Grabenmulden sowie in geringerem Umfang von randlichen Einzelgehölzen und Ruderalgehölzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die nur in geringerer Zahl vorhandenen und betroffenen naturnahen Gehölze und pionierwaldartigen Flächen mit teilweise älterem Baumbestand Restlebensräume innerhalb des im Übrigen vorbelasteten Raums darstellen und eines längeren Regenerationszeitraums bedürfen, wohingegen die schwerpunktmäßig betroffenen Gras-Krautfluren und jüngeren Gehölze leichter und schneller wiederherstellbar sind. Letztere Betroffenheit wird als geringe Beeinträchtigung eingestuft.

Ins Gewicht fällt die Betroffenheit zweier vollständig bzw. teilweise gesetzlich geschützter Biotope durch die Herstellung von Bohrgerät-Standflächen für die Gründung von Verkehrszeichenbrücken, insbesondere, soweit diese Aufstellung jedenfalls kurzzeitig innerhalb eines Rückhaltebeckens und unter Einsatz von Wasserhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden soll. Ebenso ist einzubeziehen, dass Vegetationsflächen und Strukturen als Lebensraum für teilweise besonders geschützte Arten einerseits für Vögel sowie andererseits für die als Besonderheit herausgehobene Amphibienpopulation beeinträchtigt werden oder verloren gehen. Da diesbezüglich Vermeidungsmaßnahmen festgelegt sind, sind artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht gegeben. Gleichwohl ist diese bauzeitliche Flächeninanspruchnahme wegen der langen Wiederherstellungsdauer und geringer Regenerationsfähigkeit als mittlere Beeinträchtigung zu bewerten.

Neben der Flächeninanspruchnahme geht die Bautätigkeit auch mit einer Beunruhigung und Störung von Tieren durch optische und akustische Reize einher. Aufgrund der hohen Vorbelastung des Untersuchungsraumes durch Industrie-, Bahn- und Hafenanlagen mit entsprechend starken Lärm- und Lichtemissionen ergeben sich laut UVP-Bericht insoweit jedoch keine relevanten baubedingten Auswirkungen. Vögel werden durch die Bautätigkeiten eher davon abgehalten, sich der Baustelle zu nähern. Ubiquitäre Arten, die im nahen Umfeld der Baustelle ihren Lebensraum haben, haben die Möglichkeit, sich für die Bauzeit in andere Teilbereiche des Geländes zurückzuziehen.

Neben der baubedingten Inanspruchnahme erfolgt auch eine anlagebedingte dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen, die aus der Verbreiterung der Fahrbahn nach innen, dem dau-

erhaften Freischnitt eines fünf Meter breiten Unterhaltungsstreifens beidseitig der A 7 sowie der Anlage von Unterhaltungswegen Um- und Neubau von Entwässerungsanlagen resultiert. Hiervon sind im Wesentlichen die Biotoptypen Gras-Krautfluren (Bereich zwischen den Fahrbahnen), Pionierwald, Einzelbäume, sonstiges Kleingehölz, Ufersaum, Grabenmulde, Grabenaufweitung mit Schilfaufwuchs sowie Verkehrsgrün mit Baumbestand betroffen. Lediglich die dauerhaften Flächenverluste der Gras- und Staudenfluren für die Unterhaltungswege und die kleinflächig vorgesehene Verringerung der Gehölzstruktur durch Lichtung zur Herstellung des Unterhaltungsstreifens sind als hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen zu beurteilen. Die Schließung der Lücke zwischen den Fahrbahnen durch Erweiterung nach innen führt zu einer mittleren Beeinträchtigung, da der veränderte Lichteinfall und der verringerte Anteil des ankommenden Niederschlags den Lebensraum und die Biotopfunktionen der dortigen Grasflur-Ruderalvegetation zwar nicht beseitigt, aber deutlich verändert. Allerdings fallen sowohl die durch den annähernden Lückenschluss veränderten Lichtverhältnisse als auch die manifestierte Zerschneidungswirkung in ihrer Bedeutung hinter die Vorbelastung durch die aufgeständerte Autobahn zurück, sodass keine wesentlichen negativen Auswirkungen hinsichtlich der Passierbarkeit für Tiere zu erwarten sind.

Die Verluste anthropogen stark beeinflusster Biotoptypen wie Straßen sind als unerhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes zu betrachten.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen entstehen durch den Straßenverkehr und äußern sich in einer Beunruhigung und Störung von Tieren. Diesbezüglich besteht jedoch bereits eine erhebliche Vorbelastungen durch die A 7, die Finkenwerder Straße und die Waltershofer Straße. Das bedeutet für Vögel eine generell stark verminderte Lebensraumeignung (je nach Empfindlichkeit der Art 70-100%). Insgesamt ist der Untersuchungsraum hinsichtlich der Vogel-fauna als erheblich vorbelastet anzusehen. Im näheren Umkreis der Autobahn sind daher nur störungsunempfindliche Arten in geringer Dichte zu finden. Auch für Fledermäuse ist der Raum als Habitat und Jagdgebiet unattraktiv (siehe oben). Eine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung der Fauna ist daher aufgrund der hohen Vorbelastung nicht anzunehmen.

Ein weiteres betriebsbedingtes Risiko besteht in einer Kollision zwischen Tieren und dem Straßenverkehr, das sich aufgrund der Hochlage des Bauabschnittes auf Fledermäuse und Vögel beschränkt. Nach Aussagen des Fledermausgutachtens wird die Trasse der A 7 als Nord-Süd-Barriere wahrgenommen bzw. gemieden. Es konnten nur sehr vereinzelt Fledermäuse als Überflieger beobachtet werden. Auch im weiteren Umfeld der Trasse konnten Fledermäuse nur sehr vereinzelt beobachtet werden. Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet ein eher ungeeignetes Habitat für Fledermausarten. Kollisionen sind daher als eher unwahrscheinlich anzusehen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung werden die mehr oder weniger geschlossenen Fahrzeugkolonnen von den Fledermäusen als durchgängiges Hindernis wahrgenommen und entsprechend gemieden. Hinsichtlich der Kollisionsgefährdung von Vogelarten haben Untersuchungen ergeben, dass selbige ohnehin eher gering kollisionsgefährdet sind. Im Übrigen besteht das Risiko bereits jetzt und wird durch den Ausbau nicht weiter erhöht.

4.8.1.3 Schutzgut Boden und Fläche

Die Schutzgüter Boden und Fläche werden unbeschadet der UVPG-rechtlichen Differenzierung vorliegend aufgrund der vollständigen anthropogenen Überprägung des Raums zusammenhängend behandelt.

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

Die Böden im Untersuchungsraum (100 Meter beidseitig der Autobahnachse) sind jedoch stark anthropogen überformt bzw. versiegelt/überbaut. Natürliche oder schutzwürdige Böden kommen nicht vor. Es herrschen großräumig künstliche Aufhöhungen des ursprünglichen Geländes um mehrere Meter mit Sand und Klei vor. Im Zuge des Baus der A 7, der Bahnanlagen und den Hafenanlagen wurden die Böden durch Bodenaustausch, Überlagerungen, Befestigungen, Teilversiegelungen, Böschungen, Entwässerungsanlagen etc. weiter überbaut und versiegelt. Dementsprechend sind die gestörten Böden gegenüber Verdichtung und Umlagerung gering empfindlich. Die Empfindlichkeit der nicht versiegelten Flächen gegenüber Überbauung / Versiegelung ist vor dem Hintergrund des anthropogenen Ursprungs bzw. Überprägung der Böden als mittel einzustufen.

Genutzt werden die Böden als Autobahn, Hafenanlagen, Gleisanlagen, Gewerbe- und Industrieflächen. Lediglich im südlichen Untersuchungsraum sind auf größeren Flächen unversiegelte Bereiche mit Bodenfunktionen feststellbar, die sich aus teilweise vormals landwirtschaftlich genutzten Flächen, Straßenbegleitgrün, Gehölzen oder ruderalen/halbruderalen Krautfluren zusammensetzen. Zudem besteht auf acht Flächen Altlastverdacht; eine Fläche wird als Altlastfläche geführt. Auf Altlastenflächen und Altlastverdachtsflächen ist der Vorhabensträgerin der Aufschluss mit Beprobungen und Analysen gemäß Ziffer 2.2.5 aufgegeben.

Auf den versiegelten Böden sind keine Bodenfunktionen mehr vorhanden, sodass diese von der Zuweisung einer funktionalen Wertigkeit ausgenommen sind. Die kleinflächigen Bodenvorkommen in Bereich der Gewerbeflächen sowie im Bereich der Verkehrsanlagen haben wegen ihrer veränderten Bodenstruktur und ihrer Nähe zu Emissionsquellen eine geringe Naturnähe und weisen aufgrund ihrer intensiven Nutzung nur einen geringen Wert auf. Im Nahbereich der A 7 sind unversiegelte Böden vorhanden, die indes weder als natürlich gewachsene noch als ungestörte Böden zu bezeichnen sind. Da diese Standorte noch einige natürliche Bodenfunktionen wie z.B. Ausgleichsfunktion im Wasserkreislauf oder Filter- und Pufferfunktion erfüllen, ist ihnen ein mittlerer Wert zuzuweisen. Eine Ausnahme von dieser Einstufung bilden trotz nicht vorhandener Versiegelung die Flächen unter der Fahrbahn, deren Wert wegen des eingeschränkten Niederschlagsdargebots und der Beschattung und der daraus resultierenden eingeschränkten Funktionalität als gering einzustufen ist.

Bei eigenständiger Betrachtung des Schutzgutes Fläche ist unter Berücksichtigung der Betrachtungen des Schutzgutes Boden festzustellen, dass bereits im Bestand der Untersu-

chungsraum von einem überwiegenden Anteil für gewerbliche-, Hafen- und Verkehrszwecke genutzter Flächen geprägt ist. Unversiegelte Flächen, denen analog der Zuweisung einer mittleren Wertigkeit hinsichtlich des Schutzguts Boden zumindest ein mittlerer Wert beim Schutzgut Fläche zuzuweisen ist, sind nur eingeschränkt vorhanden.

Baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden äußern sich in Beeinträchtigungen und Verlusten von Bodenfunktionen durch Umlagerungen, Vermischungen und Verdichtungen von Böden (z.B. durch Flächenbefestigung, Oberbodenabtrag, Verdichtung durch Befahren etc.). Vorliegend werden ca. 10 ha Böden temporär in Anspruch genommen, wobei sich der Anteil bauzeitlicher Inanspruchnahmen für nicht bereits für Siedlung, Lagerung oder Verkehr genutzter Flächen auf 3,6 ha beschränkt. Die Empfindlichkeit der solcherart in Anspruch genommenen Böden ist wegen der anthropogenen Überprägung ohne natürliche Bodenschichtung und der wegen der Nähe zu stark befahrenen Straßen vorhandenen Schadstoffbelastung gering. Überdies werden die temporär versiegelten Flächen – durch Rückbau von Befestigungen, Entsiegelung, Bodenlockerung – nach Beendigung der Arbeiten wiederhergestellt.

Anlagebedingt wird Offenboden durch Versiegelung und Überbauung wegen der Anpassung der Unterhaltungswege, durch ungebundene Bodenbefestigungen unter dem Brückenbauwerk sowie kleinflächig durch den Bau der Verkehrszeichenbrücken im Umfang von 8,4 ha beansprucht. Im Verhältnis zur geschaffenen Verkehrsfunktion der Erweiterung der Fahrbahn um einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung ist dieser Flächenbedarf mit Blick auf die Länge des Bauwerks sowie auch im Vergleich zu anderen Verkehrsvorhaben als gering zu bewerten. Die Aufständerung der Trasse sowie der Umstand, dass eine Reihe von überquerten Flächen bereits versiegelt ist, wirken sich insofern günstig hinsichtlich der Flächenbilanz aus. Aufgrund der Vorbelastung der Böden bzw. deren geringen funktionalen Wertes resultiert aus der verbleibenden Inanspruchnahme nur eine insgesamt mittlere Beeinträchtigung, wobei die Versiegelung durch die Fundamente für die Verkehrszeichenbrücken wegen ihrer geringen Fläche und der Vorbelastung der Böden als unerheblich anzusehen ist.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen können durch Reifenabrieb, Ölverlust, Auftaumittel etc. entstehen. Hinsichtlich der entsprechend der Windrichtung und Hochlage üblicherweise Richtung Osten wirkenden Verdriftung der luft- wie wassergebundenen Schadstoffe ist gegenüber dem derzeitigen Zustand wegen der auf die Innenseite beschränkten Verbreiterung keine Verstärkung der Beeinträchtigung zu erwarten; dasselbe gilt bezüglich der Schadstoffeinträge durch Auftaumittel. Während die Beeinträchtigung des Bodens durch verdriftete Schadstoffimmissionen angesichts der Vorbelastung und der weiteren Emittenten im Vorhabensgebiet nicht ins Gewicht fällt, bleibt als diesbezüglich wichtigster Übertragungspfad die Oberflächenentwässerung. Die Ableitung der Fahrbahnwässer erfolgt bisher abschnittsweise über ein System aus Abscheidern, Regenklärbecken sowie einem Filterbecken mit Schrägklärer. Dieses System wird im Zuge des Vorhabens in seiner Reinigungswirkung verbessert, sodass mit Wirkung für das Schutzgut Boden von einer Reduzierung der Belastung auszugehen ist.

4.8.1.4 Schutzgut Wasser

Wasser ist einem ständigen Kreislauf unterworfen. Dabei durchdringt es die anderen Umweltsphären, so dass eine enge Verbindung auch zu deren Schutzgütern besteht. Es dient als

Transportmedium für Nährstoffe ebenso wie es landschaftshaushaltliche, verkehrliche und gesellschaftliche Funktionen erfüllt. Die eine Komponente des Schutzgutes ist das Grundwasser. Seine hohe Bedeutung bezieht sich einerseits auf die Wasserversorgung der Ökosysteme, andererseits auf die wirtschaftliche Nutzbarkeit der Grundwasservorkommen. Die zweite Komponente des Schutzgutes, die Oberflächengewässer, stellen komplexe Ökosysteme dar, die sich aus unterschiedlichen Lebensräumen und Lebensgemeinschaften zusammensetzen. Oberflächengewässer weisen generell eine hohe Bedeutung für vielfältige Nutzungen auf (Wassergewinnung, Fischerei, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Freizeitnutzung etc.). Korrespondierend zu ihrer Bedeutung weisen Oberflächengewässer üblicherweise eine hohe Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Belastungen auf, da sie ihrem Einfluss unmittelbar ausgesetzt sind.

Die Grundwasserneubildungsrate im Untersuchungsraum ist aufgrund der überwiegend großflächigen Versiegelungen durch Straßen, Hafenanlagen etc. im nördlichen Vorhabensbereich sowie der im Übrigen geringen Durchlässigkeit der Deckschichten in der Summe als gering zu bewerten.

Der Hauptgrundwasserleiter im Geschiebemergel oder Glimmerton/-schluff wird fast durchgängig von Weichschichten (Klei) sowie Auftragsböden abgedeckt, die einen Großteil des Gebiets einnehmen. Dabei steht das Grundwasser generell unterhalb der gering durchlässigen Weichschichten mit Barrierewirkung an, die wiederum von den sandigen Auffüllungen überlagert werden. Der minimale Grundwasserflurabstand zum oberflächennahen ersten Hauptgrundwasserleiter liegt im Dammbereich der A 7 im Süden und großflächig im nördlichen Untersuchungsraum bei 10 bis 15 m sowie unter Geländeoberkante. Außerhalb des Dammbereichs im Süden sowie in Bereichen ohne oder mit verringerten Geländeerhöhungen für die Hafennutzung im Norden kann sich der geringste Flurabstand des obersten Grundwasserleiters auf 7,5 m bis 10 m absenken. In Einzelfällen kann der geringste Flurabstand bis auf Abstände in den Abstandsklassen 5,0 m bis 7,5 m (Finkenwerder Straße) bzw. 2,5 m bis 5,0 m und 0,0 m bis 2,5 m (Alte Süderelbe) absinken. Der funktionale Wert des Grundwassers richtet sich angesichts der im Untersuchungsraum unterbleibenden Grundwassernutzung nach der Empfindlichkeit des Grundwassers, die je nach Lage im Untersuchungsraum entsprechend des Flurabstands variiert. Dabei setzt sich der funktionale Wert im Hinblick auf das Grundwasser aus der Bedeutung und der Empfindlichkeit zusammen und wird damit auf Basis der Kriterien Grundwasserneubildungsrate, Nutzung von Grundwasservorkommen zur Trinkwassergewinnung und Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Verunreinigungen beurteilt. Für die Zuordnung des Funktionalen Wertes ist jeweils das am höchsten eingestufte Beurteilungskriterium ausschlaggebend. Laut der Empfindlichkeitskarte Grundwasser der FHH handelt es sich bei dem Planungsabschnitt mithin im Abschnitt Norderelbe bis zur Alten Süderelbe um einen Bereich mit nur geringer Gefährdung des Grundwassers, während dem Bereich der Alten Süderelbe selbst ein mittlerer und dem südlich anschließenden Bereich ein hoher funktionaler Wert zuzumessen ist.

Innerhalb des Untersuchungsraumes befindet sich kein Wasserschutzgebiet.

Das Schutzgut Oberflächengewässer ist insgesamt als von geringem Wert einzustufen. Hinsichtlich des Hafenbeckens und der Entwässerungsgräben ist diese Einstufung aufgrund der

naturfernen, senkrechten Verbauungen bzw. steilen Böschungen und Befestigungen zu treffen. Die Alte Süderelbe und die Regenrückhaltebecken weisen trotz der vergleichsweise natürlichen Uferausprägung ebenfalls nur einen geringen funktionalen Wert auf, da in dem hier betreffenden Bereich eine Nutzung zur Zuleitung der Oberflächenentwässerung der Autobahn vorliegt, sodass die Alte Süderelbe die Güteklasse „kritisch belastet“ aufweist. Aufgrund der Einleitung der Oberflächengewässer der A 7 ist die Belastung des Wassers sowie der Gewässersohlen mit Schadstoffen (Streusalz, Reifenabrieb, Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe aus Abtropfverlusten von Schmier- und Betriebsmitteln) auch hinsichtlich der Gräben und Rückhaltebecken als hoch anzusehen, was zur Abwertung des funktionalen Wertes führt.

Überschwemmungsgebiete kommen innerhalb oder im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsgebietes nicht vor. Erst außerhalb des Vorhabenbereichs befinden sich hinter einer Flutschutzmauer im Norden die Stromelbe, östlich der ebenfalls tidebeeinflusste Köhlbrand.

Baubedingte Auswirkungen können z. B. in einem Freisetzen von Schadstoffen durch die eingesetzten Baufahrzeuge bestehen. Hiergegen sind entsprechende Vorsorgemaßnahmen zu treffen, vgl. Ziffer 2.1.8. Zudem sind die Baumaschinen von heute ohnehin bereits diesbezüglich optimiert.

Hinsichtlich eventueller Altlasten (im Untersuchungsgebiet sind Altlasten festgestellt bzw. es besteht Altlastverdacht wegen Altablagerungen, Sand, Schlick, Bauschutt, Schlacke) werden vor der Bauausführung detaillierte Baugrundaufschlüsse mit entsprechenden Beprobungen/Analysen vorgenommen. Um einer Verschleppung von in den Auffüllungen vorhandenen Verunreinigungen in den Grundwasserleiter vorzubeugen, sind geeignete Pfahlsysteme zu verwenden, vgl. Ziffer 2.2.5. Unbeschadet dessen, dass wegen der geringen Tiefe der Fundamente keine schützenden Deckschichten entfernt oder durchstoßen werden müssen, ist die zeitlich begrenzte Offenlegung von Grundwasser für die Baugruben der Stützfundamente nicht zu vermeiden. Wegen des Risikos eines Schadstoffeintrags ist mithin von einer mittleren Beeinträchtigung des Schutzgutes Oberflächenwasser auszugehen. Im südlichen, von geringen Auffüllungen gekennzeichneten Vorhabensbereich liegt das Grundwasser teilweise bis knapp unter die Geländeoberkante an, sodass hier eine Wasserhaltung erforderlich wird. Die kurzzeitige Dauer der vorgesehenen Einleitung des abgepumpten Wassers in die autobahnparallelen Entwässerungsgräben entbindet nicht von der Einholung einer wasserrechtlichen Genehmigung für die Wasserhaltung, führt aber zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der angrenzenden Still- und Fließgewässer. Die Platzierung einer mit Spundwänden eingefassten bauzeitlichen Stellfläche für ein Bohrgerät in einem Regenwasserrückhaltebecken in Höhe von km 162+500 ist demgegenüber jedenfalls als geringe Beeinträchtigung von Oberflächengewässern bzw. stau-/grundwasserbeeinflussten Biotopen in Wechselwirkung mit dem Schutzgut Tiere/Pflanzen zu bewerten. Eine (weitere) baubedingt negative Beeinflussung der Gewässerqualität des Rugenberger Hafens durch Gründungsarbeiten oder Ähnliches ist nicht zu besorgen, da bei der Querung des Hafenbeckens die Bestandsfundamente weiter verwendet werden und keine Baustoffe in dieses eingebracht werden müssen.

Weitere baubedingte Beeinträchtigungen können sich durch einen evtl. Schadstoffeintrag in offene Baugruben ergeben. Auch hier ist das Risiko durch sorgfältigen Umgang mit Schadstoffen zu mindern, vgl. Ziffer 2.1.8.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen können grundsätzlich im Wege der Beeinflussung von Grundwasserströmen durch Gründungen entstehen. Vorliegend werden die neuen Fundamente in Abständen errichtet, die eine Umströmung ermöglichen; dabei lässt die eingeschränkte Tiefe der Gründungen eine Unterströmung zu. Zugleich wird die Verbindung von Grundwasserleitern und damit der potenzielle Übergang von Schadstoffen durch die in Nebenbestimmungen festgelegte Vermörtelung von Pfählen verhindert. Mit erheblichen anlagebedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Grundwasser ist somit nicht zu rechnen.

Eine anlagebedingte Auswirkung auf Oberflächengewässer besteht in der gegenüber dem bisherigen, auf Grabenentwässerung basierenden Entwässerungssystem mengenmäßig erweiterten Einleitung von Oberflächenwasser in den Rugenberger Hafen. Die schwerpunktmäßige Bündelung der Einleitung auf den Rugenberger Hafen wird wasserfachlich dadurch kompensiert, dass das auf der Fahrbahn anfallende Wasser nach Fertigstellung des Vorhabens erst über vorgeschaltete Regenklärbecken mit Schrägklärern in das Hafenbecken geleitet wird. Die zuständige Behörde hat der Erhöhung der Einleitmenge zugestimmt, siehe Ziffer 3.7. Forderungen der Poldergemeinschaft Burchardkai nach technischen Lösungen für den Hochwasserschutz unter Berücksichtigung der Erhöhung der Einleitmengen wird die Vorhabensträgerin durch ingenieurtechnische Lösungen auf Ebene der Ausführungsplanung entsprechen, siehe Ziffer 4.10.2.1.

Im Gegenzug zur Verschiebung des Schwerpunkts der Einleitungen auf das Hafenbecken wird zum einen nur noch ein geringer Teil der Fahrbahnentwässerung nach Vorreinigung in einem Rückhaltebecken der A 26 in die somit entlastete Alte Süderelbe geleitet. Sofern das dafür im Zuge des Vorhabens der A 26 zu genehmigende Rückhaltebecken zum Zeitpunkt eines erforderlichen Umschlusses absehbar nicht zur Verfügung steht, wird ein provisorisches Regenklärbecken vor der Herstellung der den Einzugsbereich definierenden baulichen Anlagen anschlussfähig errichtet, siehe Ziffern 2.4.5 und Ziffer 4.9.4.1. Zum anderen entfällt weitgehend die Einleitung von Fahrbahnabwässern in die offenen Entwässerungsgräben. Dabei ist in Betracht zu ziehen, dass die Veränderungen hinsichtlich der zu erwartenden Wassermengen aus Fahrbahnentwässerung für die betreffenden Gräben möglicherweise ambivalente Wirkungen haben können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die nur noch auf bestimmte Grundwasserstände oder Regenereignisse beschränkte Wasserführung der jeweiligen Gräben ein künstlich angelegtes Fließgewässer mit geringer ökologischer Bedeutung betrifft. Mithin ist selbst der temporäre Verlust der Wasserführung der belasteten Gräben nicht als erhebliche anlagenbedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Oberflächenwasser zu bewerten.

Betriebsbedingte Schadstoffeinträge ins Grundwasser über das Oberflächenwasser, die aus dem Vorhaben herrühren, sind nicht zu erwarten, da die anfallenden Fahrbahnabwässer über Klärbecken vorgeklärt werden, bevor sie in die mit dem Grundwasser korrespondierenden Oberflächenwässer gelangen. Soweit dies Fahrbahnabwässer betrifft, die derzeit noch unbehandelt in den Rugenberger Hafen geleitet werden, bedeutet dies eine verbesserte Situation für das Grundwasser, da die Direkteinleitung entfällt. Die zukünftige Vermeidung solcher Direkteinleitungen macht sich für den stark belasteten Rugenberger Hafen wegen der Verringerung betriebsbedingter Schadstoffeinträge auch als Oberflächengewässer unmittelbar positiv bemerkbar. Bei der Bewertung der betriebsbedingten Wirkungen auf das Schutzgut ist indes

einzustellen, dass sich zum einen die Menge des potenziell belasteten Fahrbahnabwassers wegen der vergrößerten Fahrbahnfläche erhöht, und zum anderen die wirksamste Form der Fahrbahnabwasserklärung über Retentionsfilterbecken in Höhe des Rugenberger Hafens wegen des unter der Brücke herrschenden Platz- und Tageslichtmangels nicht umsetzbar ist. Diese Effekte saldiert betrachtet, stellt die Einleitung in den Rugenberger Hafen nach Behandlung der erhöhten Mengen an Fahrbahnabwasser durch einen Schrägklärer gegenüber der Direkteinleitung im Ist-Zustand eine Verbesserung für das Schutzgut Oberflächenwasser dar.

Soweit wegen der veränderten Wasserfassung eine weit größere Strecke des Bauwerks K20 als im Ist-Zustand in den Rugenberger Hafen entwässert, ist dies auch als Verbesserung für die Alte Süderelbe als zwar belastetem, gegenüber dem Rugenberger Hafen jedoch ökologisch deutlich wertvollerem Oberflächengewässer zu bewerten. Zum einen wird der Fassungsbereich auf eine etwa 390 m lange Strecke am südlichen Ende des Bauwerks reduziert. Zum anderen wird eine Reinigung des in diesem Fassungsbereich (sowie einschließlich von Abwässern eines Teils des Vorhabens A 26) gesammelten Fahrbahnabwassers auf dem Stand der Technik, d.h. mittels eines Retentionsfilterbeckens durchgeführt.

In der Summe sind negative betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut durch das Vorhaben K20 nicht zu erwarten, vielmehr ergeben sich positive Effekte für die Alte Süderelbe und den Rugenberger Hafen. Dementsprechend führt das Vorhaben gemäß des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie nicht zu einer Verschlechterung der in der Richtlinie als relevant bewerteten Qualitätskomponenten bzw. Umweltqualitätsnormen von Oberflächengewässern sowie unter Berücksichtigung der schutzgutspezifischen Nebenbestimmungen auch nicht zur Verschlechterung der Grundwasserkörper, sondern trägt dem Verbesserungsgebot Rechnung.

4.8.1.5 Schutzgüter Luft und Klima

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

Mögliche Auswirkungen des Vorhabens könnten in der Beeinflussung der Kaltluftentstehung bestehen. Wesentliche Kaltluftentstehungsgebiete wie Äcker und Wiesen sind im Untersuchungsraum jedoch von keiner bzw. sehr untergeordneter Bedeutung. Die Mobilität der Kaltluft wird zudem durch Strömungsbarrieren wie das Moorburger Elbdeich, Eindeichungen/Polder, das Bestandsbauwerk K20, Waltershofer Straße, Finkenwerder Straße und Bahndamm südwestlich der Waltershofer Straße gemindert. Die Gleisanlagen und die Gewerbe- und Indust-

riegebiete einschließlich der Hafenanlagen sind dagegen aufgrund der hohen Versiegelung als lokalklimatische Belastungszonen zu betrachten; wegen der vorherrschenden Windrichtung vermögen Kaltluftentstehungsräume südlich des Vorhabens diesen Belastungen nicht nachhaltig entgegenzuwirken.

Die Luftqualität ist bereits heute durch Schadstoffimmissionen aus dem Kfz-Verkehr stark beeinträchtigt. Die zusammenhängenden Grünflächen mit Gehölzen, Ruderalbereichen und Grasböschungen beiderseits der A 7 sowie die eingewachsenen Regenrückhaltebecken vermögen eine gewisse Minderung herbeizuführen, wenn auch die ausgleichende Wirkung aufgrund der umgebenden versiegelten Flächen lokal begrenzt ist. Daher ist diesen Grünstrukturen ein für das Schutzgut mittlerer Wert zuzurechnen, weitere vereinzelte Flächen mit Verkehrsgrün sind nur von geringem Wert für das Schutzgut. Demgegenüber leisten die überwiegend vertretenen überbauten und versiegelten Siedlungsflächen keinen Beitrag zur nächtlichen Kaltluftbildung und sind auch für den Kaltluftabfluss und die Luftregeneration ohne Bedeutung.

Aufgrund der vorhandenen Luftbelastung durch die stark befahrene A7 gehen die zusätzlichen Belastungen durch die Baumaschinen in der Vorbelastung unter. Wegen der sich auf Flächen ohne maßgebliche Kaltluftbildung fokussierenden Baustelleneinrichtungsflächen sowie deren Rekultivierung gehen von der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme keine wesentlichen Effekte zulasten des Schutzguts aus. Erhebliche baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut sind mithin nicht zu erwarten.

Das Bauwerk ist als Hochbrücke aufgeständert und weist daher eine Durchlässigkeit für Luftbewegungen auf, an der sich anlagebedingt nichts ändert, da die Erweiterung bauartgleich aufgeständert erfolgt und weitere Strömungshindernisse für Luftmassetransporte wie etwa Lärmschutzwände nicht errichtet werden. Indes hat die Verringerung der Lücke zwischen den beiden aufgeständerten Richtungsfahrbahnen von 11 m auf 2 m wegen der Reduzierung von Lichteinfall und am Boden ankommenden Niederschlags eine Veränderung des Kleinklimas zur Folge, welche die Verringerung von Verdunstung und Bodentemperatur bewirkt. Anlagenbedingte Auswirkungen dieses Umstands auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden schutzgutbezogen gewürdigt, wohingegen dem Aspekt des Lückenschlusses der Fahrbahnerweiterung für sich genommen keine weiteren negativen Effekte für das Schutzgut Klima und Luft beizumessen sind. Erhebliche anlagenbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut sind daher nicht zu erwarten.

Die betriebsbedingten Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe sind unter Ziffer 0 einer eigenständigen Bewertung unterzogen worden. Demnach ist hinsichtlich der Belastung mit Feinstaub in unterschiedlichen Konzentrationen und Stickstoffdioxid an einzelnen Berechnungspunkten (Immissionsorten) vorhabensbedingt eine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten festzustellen. In diesem Zusammenhang ist jedoch festzustellen, dass sich diese Überschreitungen nicht maßgeblich von der Situation im Prognosenullfall 2024 unterscheiden und das Niveau der Überschreitung zudem von der vom Vorhaben unbeeinflussten Hintergrundbelastung durch Emittenten der Hafenwirtschaft einschließlich Hafenbahn vorgegeben wird.

Auch hinsichtlich der Kohlendioxid-Immissionen (CO_2) ist für den Untersuchungsraum ein Abgleich des Prognose-Planfalls mit dem Prognose-Nullfall 2024 auf Grundlage einer Gegenüberstellung der für das jeweilige Szenario prognostizierten Kilometerleistung aller Fahrzeuge im Jahr vorgenommen worden. Entsprechend des Luftschadstoffgutachtens erhöhen sich die Fahrleistungen sämtlicher Fahrzeuge auf allen Straßen im Untersuchungsgebiet im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall um ca. 13 Mio. km pro Jahr (d.h. um 4,1 %) auf ca. 325 Mio. km pro Jahr. Augenfällig ist dabei, dass an der daraus abgeleiteten Steigerung der CO_2-Emissionen von 1,5 % (um 1.750 t pro Jahr auf 119.450 t pro Jahr) die A 7 mit einem Anteil von 47 % beteiligt ist, obwohl der Anteil der auf der A 7 an den gesamten im Untersuchungsraum zu verzeichnenden Fahrleistungen 72 % beträgt. Autobahntypische Verkehrsverhältnisse, deren Verstetigung Gegenstand des Vorhabens ist, tragen somit zu einem verhältnismäßig geringen Anteil zu der mit Blick auf die Vorbelastung geringen Steigerung der CO_2-Emissionen bei. Insgesamt ist daher von einer geringen zusätzlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes durch betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auszugehen.

4.8.1.6 Schutzgut Landschaft/Stadtbild

Das Landschaftsbild ist hauptsächlich durch die aufgeständerte Autobahn selbst, die benachbarten Gleisanlagen und die Hafenanlagen sowie die Gewerbe- und Industrieanlagen im Bereich Hamburg-Waltershof bestimmt. Gegliedert und belebt wird das Landschaftsbild durch die Gehölzflächen im Nahbereich beiderseits der Autobahn, während das (im Untersuchungsgebiet einzige) Kulturdenkmal in seiner Wirkung hinter die Windkraftanlagen und hochgewachsene Gehölze zurücktritt. Durch die großflächigen verkehrlichen und gewerblichen Nutzungen sowie die Verlärmung und eingeschränkte Zugänglichkeit mit nur wenigen Fuß- und Radwegen ist die Erlebbarkeit der Landschaft im nördlichen Teil des Untersuchungsraums eingeschränkt, im Wesentlichen auf das Erleben von hafentypischen Nutzungen. Landschaftstypische Nutzungen sind hier nicht vorhanden. Angesichts der Dominanz verkehrlicher und industriell-gewerblicher Nutzungen kommt dem nördlichen Bereich des Untersuchungsraums unbeschadet der Hafenanlagen, denen wegen ihres technisch beeindruckenden Gepräges hinsichtlich der Prägung des Stadtbildes durchaus ein Eigenwert zuzumessen ist, hinsichtlich Vielfalt und Schönheit nur ein geringer Wert zu.

Im Südwesten des Untersuchungsraums sind als prägende Elemente neben dem Grünzug nördlich und südlich der St. Gertrud-Kirche die restliche Niederung der Alten Süderelbe, die Grünlandnutzung als Ausprägung der Marschlandschaft sowie die landschaftstypische Straßendorfbebauung und Einzelhöfe am Moorburger Elbdeich zu benennen. Diese vergleichsweise hohe Eigenart wird allerdings durch die geringe Naturnähe und die mittlere, jedenfalls nicht überdurchschnittliche Vielfalt an stadt- und landschaftsbildprägenden Elementen relativiert, sodass das Landschaftsbild dort insgesamt einen mittleren Wert aufweist.

Baubedingt erfolgt eine Rodung von Gebüschen und 140 Bäumen der Stufen „untergeordnet“ bis „wertvoll“ (gemäß Kategorisierung der vormaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2015); noch höherwertige Bäume sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Im Anschluss an die Bauzeit werden die betroffenen Flächen wiederhergestellt. Bis diese Flächen sowie die im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag vorgesehenen Ersatzpflanzungen ihre

Funktion für das Landschaftsbild wiedererlangen, ist von einer über die vierjährige Bauzeit hinausgehenden Aufwuchsdauer auszugehen. Angesichts der anthropogen stark veränderten Landschaftsbildes ist zwar nicht von einer hohen, mit Blick auf den mehrjährigen Entfall landschaftsbildprägender Elemente jedenfalls aber von einer mittleren baubedingten Beeinträchtigung des Schutzgutes auszugehen.

Anlagebedingt sind nur geringe Verluste landschaftsbildprägender Strukturen gegeben, da die Inanspruchnahme von Flächen außerhalb der bereits in Anspruch genommenen Flächen im Wesentlichen nur temporär erfolgt und sich die absolute Zahl anlagebedingt zu rodender Bäume mit 44 Bäumen der Wertstufen „untergeordnet“ bis „wertvoll“ auf 4 km Streckenlänge in engen Grenzen hält. Dabei wird der an sich erhebliche dauerhafte Verlust von der Abschirmung dienenden Bäumen im Nahbereich, insbesondere innerhalb des freizuhaltenden Wartungsstreifens von 5 m in seiner Wirkung durch die Erhaltung angrenzend prägender Gehölzstrukturen kompensiert.

Der Planfeststellungsbehörde hat sich im Lichte der Einwendungen und Stellungnahmen auch mit dem Umstand auseinandergesetzt, ob die Verringerung der Lücke zwischen den aufgeständerten Fahrbahnen das Stadtbild zu beeinträchtigen vermag. Dabei ist jedoch deutlich geworden, dass mit Ausnahme des Aufenthalts unmittelbar unterhalb der Brücke kaum Standorte existieren, von denen aus die Fahrbahnerweiterung nach innen wahrnehmbar wird. Da die Fahrbahnerweiterung sich nahtlos und mit einheitlichem Erscheinungsbild an das Bestandsbauwerk anschließt, wird kein neues, landschaftsuntypisches Element eingebracht. Sichtbeziehungen vom Umfeld des Bauwerks oder vom Bauwerk K20 selbst auf die Hafen- oder Stadtsilhouette werden nicht neu oder zusätzlich beeinträchtigt, zumal das Ergänzungsbauwerk bei der Außenaufsicht weitestgehend vom Bestandsbauwerk verdeckt wird. Gerade wegen der gewählten Verbreiterung nach innen kann von einem entscheidenden Beitrag zur Zersiedelung daher ebenso wenig die Rede sein wie von einer Maßnahme, die abschließend einen Eindruck ausschließlich versiegelter Flächen hervorruft. Im Übrigen wird sich abgesehen von der Verringerung des Abstands zwischen den Fahrbahnen das Erscheinungsbild des Bauwerks nicht wesentlich ändern, es sind z. B. keine Lärmschutzwände oder andere optisch wirksamen Bauwerke vorgesehen. Die Verkehrszeichenbrücken werden zwar neu errichtet, entsprechen in ihrer Wirkung auf das Landschaftsbild jedoch den bisherigen. Dasselbe gilt für die nach aktuellen Vorgaben errichteten Schutzeinrichtungen (Leitplanken) an den Fahrbahnkappen.

Auch betriebsbedingt sind keine Veränderungen der bereits vorhandenen Auswirkungen der A 7 auf das Schutzgut erkennbar. Insbesondere ist wegen der gleichartigen visuellen Vorbelastung keine Änderung hinsichtlich der Wahrnehmung von Fahrzeugbewegungen ersichtlich; angesichts der dauerhaft dichten Frequentierung der A 7 unterscheidet sich die Belegung der Fahrbahn mit Fahrzeugen auf insgesamt acht Fahrstreifen hinsichtlich der Störwirkung des Landschaftsbilds nicht wesentlich von den im Bestand gegebenen Fahrzeugbewegungen auf sechs Fahrstreifen. Das Erleben des Landschaftsraums wird zweifellos auch durch die betriebsbedingten Immissionen von Lärm und Luftschadstoffen beeinträchtigt. Insoweit handelt es sich primär um Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch; dahinter tritt die fortgesetzte,

durch das Vorhaben jedoch nicht weiter vertiefte Minderung der Funktionalität des Untersuchungsraums für das Landschafts- und Stadterleben in ihrer Bedeutung zurück.

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

4.8.1.7 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter

Bei dem Schutzgut der Kulturgüter handelt es sich in erster Linie um gemäß dem Denkmalschutzgesetz eingetragene oder erkannte oder anderweitig geschützte oder schützenswerte Kultur-, Bau- oder Bodendenkmale, deren Erhaltung aufgrund ihrer geschichtlichen, wissenschaftlichen oder künstlerischen Bedeutung oder zur Bewahrung charakteristischer Eigenheiten des Stadtbildes im öffentlichen Interesse liegt. Bodendenkmäler sind im Untersuchungsraum (100 m-Streifen beidseitig der Autobahnachse) nicht vorhanden. Auch die weiteren Schutzgüter sind im Untersuchungsraum (nach Verlust der Denkmaleigenschaft der Rugenberger Schleuse im Jahr 2012) nicht vorhanden; A 7-Elbtunnel, Köhlbrandbrücke und St. Gertrud-Kirche als Bau- bzw. Kulturdenkmäler sind außerhalb des Untersuchungsraums gelegen.

Für nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwartende baubedingte Funde von archäologischen Denkmälern gilt die Meldepflicht nach § 18 Denkmalschutzgesetz Hamburg, ohne dass es einer weiteren Festlegung im Planfeststellungsbeschluss bedarf. Bau-, anlagen- oder betriebsbedingte Auswirkungen auf die vorgenannten, im weiteren Umfeld des Vorhabens gelegenen Bau- und Kulturdenkmäler sind ebenfalls fernliegend. Weder bedeutet die Erweiterung auf acht Fahrstreifen eine bauliche Änderung am dafür baulich hergerichteten, Ensembleschutz genießenden A 7-Elbtunnel, noch geht die Zuführung einer erhöhten Verkehrsmenge über den bestimmungsgemäßen Gebrauch des Kulturdenkmals hinaus, sodass auch dessen Wahrnehmbarkeit als solches nicht beeinträchtigt wird. Die St. Gertrud-Kirche ist nicht nur wegen des Abstands von ca. 300 m zur A 7, sondern auch wegen der visuellen Abschirmung durch Gehölze in seiner Wirkung als Denkmal vorhabensbedingt nicht nennenswert beeinträchtigt. Eine über die bisherige Beeinträchtigung durch Lärm und Schadstoffe hinausgehende Herabsetzung der Erlebbarkeit des Denkmals ist ebenfalls nicht ersichtlich. Auswirkungen auf die Köhlbrandbrücke in ihrer Denkmalfunktion sind wegen des Abstands des als Brückenbauwerk konstruierten Teils des Bauwerks zum Vorhaben fernliegend, die bauzeitlich Modifikation betreffen insoweit lediglich die vom Straßennamen der Brücke mit erfassten Zufahrtsrampen.

4.8.1.8 Wechselwirkungen zwischen den betrachteten Schutzgütern

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

Bezüglich des Schutzguts Menschen ist zunächst festzuhalten, dass gerade die Beeinträchtigung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Wasser, Klima und Luft natürliche Lebensgrundlagen des Menschen betrifft und Beeinträchtigungen auf diesen Gebieten grundsätzlich geeignet sind, auf das Schutzgut Mensch durchzuschlagen. Dabei ist vorliegend indes konkret die hohe Vorbelastung im Untersuchungsraum vorhandener Biotope, der Böden, des Grund- und Oberflächenwassers und des Landschaftsbildes mit vielfach geringer oder stark eingeschränkter Funktionalität des jeweiligen Schutzguts in Ansatz zu bringen. Soweit die negativen Folgen des Vorhabens für die vorgenannten Schutzgüter vorliegend wie dargestellt bereits schutzgutbezogen gering sind, verringert dies auch die Bedeutung der Wechselwirkungen auf das Schutzgut Mensch. Dies gilt unbeschadet der sich an einigen Immissionsorten festzustellenden geringen Zunahme der Schadstoffkonzentrationen von Stickstoffdioxid auch für die lufthygienische Situation, da die Zusatzbelastung durch das Vorhaben mit Blick auf die Gesamtbelastung des Untersuchungsraums gering ausfällt.

Bei entgegengesetzter Betrachtung möglicher vorhabensbezogener Wechselwirkungen des Schutzgutes Mensch auf das Schutzgut Landschaft ist festzustellen, dass den zum Schutz des Menschen geplanten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes die raumgreifende Wirkung von Lärmschutzwänden nicht zukommt. Mithin wird insoweit nicht in die Landschaft eingegriffen, sodass Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Mensch und Landschaft nicht in Erscheinung treten. Nach alledem sind die Wechselwirkungen des Schutzgutes Mensch mit anderen Schutzgütern als gering zu bewerten.

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

Zum Schutzgut Boden und Fläche sowie den potenziellen Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Wasser ist zunächst auszuführen, dass die Baustelleneinrichtungs-

flächen schwerpunktmäßig (zu etwa zwei Dritteln) auf bereits versiegelten Flächen gelegen sind, sodass sich durch die Inanspruchnahme für mit dem Boden in Beziehung stehenden Schutzgüter nichts ändert. Da auch die nicht versiegelten Böden mehr oder weniger stark gestört sind (Auftragsböden mit Immissionsbelastung), haben sie nur eine geringe bis untergeordnete Lebensraumfunktion für Pflanzen und Tiere. Über den unmittelbaren Flächenverlust hinausgehende Beeinträchtigungen von Arten und Lebensgemeinschaften sind daher nicht zu erwarten. Auswirkungen von Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden auf das Schutzgut Wasser sind wegen der nur punktuellen Neuversiegelung sowie der temporären Natur der bauzeitlichen Inanspruchnahmen, die darüber hinaus wie dargestellt abgesehen von ohnehin versiegelten Flächen im Wesentlichen vorbelastete Böden betrifft, nicht von Gewicht.

Beeinflussungen des Schutzgutes Grundwasser und Oberflächenwasser sind potentiell mit Wechselwirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen verbunden. Weder werden vorliegend indes der Grundwasserspiegel oder Strömungsverhältnisse des Grundwassers dauerhaft verändert, noch ist die Begrenzung des Regendargebots für den Bereich zwischen den Fahrbahnen angesichts der begrenzten Funktionalität dieses Raums von besonderem Gewicht. Mithin ist bei einer Gesamtbetrachtung des Untersuchungsraums nicht ersichtlich, dass mit nachhaltigen Einflüsse auf den Wasserhaushalt zu rechnen ist, die sich auf die Wasserverfügbarkeit für Pflanzen negativ auswirken. Da keine Trinkwasserfassung im Untersuchungsgebiet vorgenommen wird, ist eine Wechselwirkung des Schutzgutes Wasser auf das Schutzgut Mensch unbeschadet der ohnehin geringen bauzeitlichen und anlagebedingten Auswirkungen insoweit nicht zu besorgen.

Hinsichtlich der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Oberflächenwasser, Tieren und Pflanzen ist in Ansatz zu bringen, dass bauzeitliche Beeinträchtigungen (wie etwa die kurzzeitige Platzierung eines Bohrgerätes auf einer im Rückhaltebecken geschaffenen Flächen) durch die nach Fertigstellung des Vorhabens zu erreichende Verbesserung der Gewässerqualität nach Klärung der Autobahnwässer aufgewogen wird und sich dies positiv auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere auswirkt.

Da keine nennenswerten Versiegelungen von Flächen mit klimatischer Funktion – mit Ausnahme einer geringen zusätzlichen Verschattung durch den annähernden Lückenschluss zwischen den Richtungsfahrbahnen – stattfinden und nur sehr geringe auf das Vorhaben zurückzuführenden Veränderungen der lufthygienischen Situation gegeben sind, sind auch diesbezüglich nur geringe Wechselwirkungen auf Tiere und Pflanzen gegeben.

Die Rodung von etwa 180 Einzelbäumen ist unabhängig davon, dass nicht alle diese Bäume landschaftsprägenden Charakter haben, als jedenfalls temporärer Einflussfaktor auf das Schutzgut Landschafts- und Stadtbild zu bewerten, der im konkreten Fall der Rodung von Gehölzen Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Tiere und Pflanzen erzeugt. In nämlicher Weise werden die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, wenn auch mit der schutzgutbezogen dargestellten Verzögerung, im Gegenzug wieder für das Schutzgut Tiere und Pflanzen wirksam.

Im Ergebnis sind nur wenige Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern feststellbar, die über die Feststellungen zu schutzgutbezogenen Auswirkungen des Vorhabens hinaus zu weitergehenden Implikationen führten. Ursächlich hierfür ist die in vielfacher Hinsicht gegebene Vorbelastung des Untersuchungsraums mit hohen Schallimmissionen, einem großen Anteil

versiegelter Flächen, den funktionalen Einschränkungen des Bodens und dem hohen Niveau der (auch nicht vorhabensbedingten) Luftschadstoffbelastung. Mithin führt die eingeschränkte Qualität des Untersuchungsraums als Natur-, Landschafts- und Stadtraum ohne wesentliche Aufenthaltsqualität zu einer geringeren Anfälligkeit des Vorhabens für Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die mithin nur punktuell, bauzeitlich und insgesamt nur in geringem Umfang zu erwarten sind.

4.8.1.9 Anfälligkeit des Vorhabens für das Risiko von schweren Unfällen oder Katastrophen

Wie einleitend unter Ziffer 4.8.1 dargestellt, gebietet die Nähe des Vorhabens zu Störfallbetrieben gemäß § 3 Absatz 5a BImSchG, deren angemessene Achtungsabstände (nach dem Leitfaden der beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) angesiedelten Kommission für Anlagensicherheit – KAS-18 vom November 2010, im Folgenden: Leitfaden KAS-18) und Sicherheitsabstände gemäß § 3 Absatz 5c BImSchG in das Vorhaben hineinragen, zu einer Würdigung desjenigen (Zusatz-)Risikos, dem wegen dieser Nähe das Vorhaben selbst sowie die von ihm betroffenen Schutzgüter unterworfen sind. Ihre Grundlage findet die Bewertung des Vorhabens unter diesem Gesichtspunkt in dem in § 50 BImSchG normierten Grundsatzes der Trennung konfliktbehafteter Nutzungen in der raumbedeutsamen Planung. Derartige konfliktbehaftete Nutzungen sind in Bezug auf das Vorhaben dem Grunde nach gegeben. Auf der einen Seite sind in der Bestandssituation beidseitig der A 7 gemäß dem Geoportal Hamburg verschiedene sogenannte Störfallbetriebe gelegen, das heißt solche Betriebe, die unter die tatbestandsseitig in § 50 BImSchG benannte Richtlinie 2012/18/EU vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen fallen. Die konflikthafte, das Trennungsgebot auslösende Sachlage ergibt sich daraus, dass die A 7 mit dem in der Verkehrsprognose festgestellten DTV von über 100.000 Fahrzeugen pro Tag ein „wichtiger Verkehrsweg“ im Sinne des § 50 BImSchG Satz 1 sowie ein „Hauptverkehrsweg“ im Sinne von Artikel 13 Ziffer 2 Buchstabe a) der Richtlinie 2012/18/EU ist (vgl. dazu die Orientierungswerte in Ref. Nr. B 18 der „Fragen und Antworten zur Richtlinie 96/82/EG (Seveso-II-Richtlinie)“. Der Umstand, dass es sich nicht um den Neubau, sondern die Erweiterung eines „wichtigen Verkehrswegs“ handelt, ändert nach vorstehenden Maßgaben der Seveso-II-Richtlinie an der tatbestandlichen Auslösung des Trennungsgebots nichts. Anknüpfungspunkt des Trennungsgebotes ist ausschließlich die Bedeutung der Konfliktlage für das Schutzgut Mensch.

Im Einklang mit der vonseiten des Bundesverwaltungsgerichts auf Grundlage von Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 96/82/EG formulierten Vorgabe, dass der Zulassung einer Neuansiedlung schutzwürdiger Nutzungen in der Nachbarschaft eines Störfallbetriebs die Ermittlung voranzugehen hat, welcher Abstand angemessen ist und welche Risiken mit der Umsetzung des Vorhabens innerhalb dieser Abstandsgrenzen einhergehen (Urteil des BVerwG vom 20. Dezember 2012, Az. 4 C 12.11 [„Mücksch-Urteil“], Rn. 13), hat die Vorhabensträgerin bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde BUE-IB zu diesen Betrieben Auskünfte und Bewertungen hinsichtlich eines angemessenen Sicherheitsabstands eingeholt. Das Ergebnis dieser Ermittlungen – es existieren Betriebe, in Bezug auf welche der angemessene Sicherheitsabstand durch die A 7 sowohl im Bestand als auch nach der vorhabensgegenständlichen Erweiterung

unterschritten wird – hat die Vorhabensträgerin dem Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht, Unterlage U19.3.1, Erläuterungsbericht, Seite 78) beigefügt. Die in der Unterlage angekündigten ergänzenden Erklärungen der BUE-IB als Immissionsschutzbehörde, die der Planfeststellungsbehörde am 17. Juni 2019 zugegangen sind, haben die Vorermittlung der Vorhabensträgerin hinsichtlich der Unterschreitung angemessener Sicherheitsabstände bestätigt.

Der angemessene Sicherheitsabstand ist in § 3 Absatz 5c BImSchG definiert als „der Abstand zwischen einem Betriebsbereich oder einer Anlage, die Betriebsbereich oder Bestandteil eines Betriebsbereichs ist, und einem benachbarten Schutzobjekt, der zur gebotenen Begrenzung der Auswirkungen auf das benachbarte Schutzobjekt, welche durch schwere Unfälle im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU hervorgerufen werden können, beiträgt."
Da die A 7 als „wichtiger Verkehrsweg" ein benachbartes Schutzobjekt im Sinne des § 3 Absatz 5c BImSchG darstellt, wurden im Untersuchungsgebiet für diejenigen Störfallbetriebe, die mit ihrem – von der zuständigen Immissionsschutzbehörde BUE-IB ermittelten – Achtungsbereich das Vorhaben tangieren, gutachterlich der Sicherheitsabstand im Sinne der vorgenannten Definition und dessen mögliche Überlappung mit dem Vorhaben untersucht. Dies betrifft die folgenden Betriebe:

1	HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH	Containerverladung	A 7 liegt auf einer Länge von 1,1 km innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands.
2	HHLA Container Terminal Tollerort GmbH	Containerverladung	Angemessener Sicherheitsabstand (nur) bis zum Fahrbahnrand. Daher keine Betroffenheit.
3	Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH, Kurt-Eckelmann-Straße 1, 21129 Hamburg	Containerverladung	A 7 liegt auf einer Länge von 1,2 km innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands.
4	Linde Gas Produktionsgesellschaft mbH & Co. KG, Dradenaustraße 29, 21129 Hamburg	Vertrieb und Verarbeitung von Industriegasen	Keine Berührung von Sicherheitsabstand und A 7.
5	Wilhelm Ernst GmbH, Altenwerder Hauptstraße 2, 21129 Hamburg	Service für Tankcontainer (Tankreinigung)	Angemessener Sicherheitsabstand (nur) bis zum Fahrbahnrand. Daher keine Betroffenheit.
6	HHLA Container-Terminal Altenwerder GmbH (CTA), Am Ballinkai 1, 21129 Hamburg	Containerverladung	Keine Berührung von Sicherheitsabstand und A 7
7	Imperial Chemical Logistic, Altenwerder Hauptstraße 21, 21129 Hamburg	Logistikunternehmen, u.a. Chemikalien	Keine Berührung von Sicherheitsabstand und A 7
8	Trimet Aluminium SE, Aluminiumstraße, 21129 Hamburg	Metallverarbeitungsunternehmen	Keine Betroffenheit

Als Zwischenergebnis ist festzustellen, dass der Sicherheitsabstand bei zwei Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Absatz 5c BImSchG, die Teil von zwei Betrieben – HHLA Container Terminal Burchardkai GmbH (CTB) und Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH – sind, unter-schritten ist. Demnach liegt die oberirdische A 7 im Bereich von km 158,8 (Elbtunnel) über den Beginn der K20 bei km 159,7 bis km 160,8 wegen der der dort vorhandenen Gefahrstofflager-fläche für die zur Beurteilung relevanten Chlor-Gebinde und Methylisocyanat-Gebinde inner-halb des angemessenen Sicherheitsabstands des HHLA Container Terminals Burchardkai. Unter Berücksichtigung der innerbetrieblichen Transportwege (Abstand zur Fahrbahn der A 7: 150 m) und der auf dem Gelände bestehenden Gefahrstofflagerflächen für Container mit Methylisocyanat (Abstand zur Fahrbahn der A 7: 200 m) und Container mit Chlor (Abstand zur Fahrbahn der A 7: 460 m) liegt die A 7 im Bereich von ca. km 160,0 bis km 161,2 innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands des Eurogate Container Terminals Hamburg. Auf Rückfrage der Planfeststellungsbehörde teilte die Vorhabensträgerin mit E-Mail vom 18. Juli 2019 mit, dass die im Gutachten BUNG (Mayer) praktizierte gutachterliche Bewertung unter Bezugnahme auf die Stoffe Methylisocyanat und Chlor als Bewertungsgrundlage darauf beruht, dass diese im Abschnitt 7 der Arbeitshilfe KAS 32 als Referenzstoffe für Flüssigkeiten (Methylisocyanat) sowie für Gase (Chlor) zugrunde gelegt werden.

Die Angemessenheit der von der zuständigen Immissionsschutzbehörde BUE-IB übermittelten Sicherheitsabstände ist mit Blick auf deren fachbehördliche Ermittlung, die in Anerkennung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auf der Ebene der Bestimmung der Angemessenheit keiner Relativierung durch soziale, wirtschaftliche und ökologischen Faktoren zugänglich ist (vgl. BVerwG, a.a.O., Rn. 19 f.), nicht in Frage zu stellen.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Unterschreitung von angemessenen Sicherheitsabständen der vorgenannten Störfallbetriebe im Verhältnis zum Vorhaben in der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung berücksichtigt und diesen Umstand als abwägungsrelevant, jedoch dem Vorhaben als nicht entgegenstehend bewertet, da die Vorhabensträgerin dargelegt hat, dass die Umsetzung des Vorhabens sich unter Berücksichtigung der Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstands auf das Schutzgut Mensch nicht risikoerhöhend auswirkt. Grundlage der Bewertung der Risikoerhöhung sind gutachterliche Erhebungen der Vorhabensträgerin für die Schadensausmaßermittlung anhand der Ausbreitungsberechnungen des Gutachtes der BBM (Müller) zur Ermittlung eines angemessenen Sicherheitsabstandes im Sinne des §50 BlmSchG sowie Probitfunktionen für die Gefahrstoffe Chlor und Methylisocyanat des Umweltbundesamtes (UBA).

Bei der Bewertung, ob der vorhabensgegenständliche achtstreifige Ausbau im Lichte der Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstands risikoerhöhende Wirkungen zeitigt, ist einzustellen, inwieweit die Anzahl möglicherweise von Störfällen betroffener Kfz-Insassen sich vorhabensbedingt erhöhen kann. Dabei ist zu antizipieren, dass die im Ausbauzustand erzielte Erweiterung um einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung zwar grundsätzlich die Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges hebt und somit dazu angetan ist, das Risiko einer Verweildauer von

schädlichem Zeitumfang im Wirkbereich eines Störfalls (hier: Freisetzungen mit Chlor und Methylisocyanat) zu verringern. Dem ist entgegenzusetzen, dass sich durch die Erweiterung um einen Fahrstreifen im Staufalle die Fläche, auf der sich in der Stausituation befindliche Fahrzeuge im Wirkbereich eines Störfalls aufhalten können, vergrößert wird. Zuzurechnen ist dem Vorhaben der Umstand, dass die Erweiterung auf acht Fahrstreifen die Kapazität der A 7 im Sinne einer Durchlässigkeit für eine größere Anzahl von Fahrzeugen steigert. Somit ist im Prognose-Planfall entsprechend der Verkehrsprognose 2030 (U01, A7, 8-streifige Erweiterung nördlich und südlich des Elbtunnels Abschnitte: Altona und Hochstraßenrampe K20 Verkehrsprognose 2030 und Berechnung von Planfällen, Schlussbericht, Februar 2016, PTV Transport Consult GmbH, Karlsruhe) vorhabensbedingt von einer größeren Anzahl von Personen auszugehen ist, die sich im Untersuchungsraum aufhält.

Auf Basis dieser Eingangssituation hat die Vorhabensträgerin untersucht, wie sich die hier für die störfallrechtliche Einordnung maßgeblichen potenziellen Freisetzungen mit Chlor und Methylisocyanat in der konkreten baulichen Situation des Vorhabens auf die Verkehrssituationen mit freiem Verkehr und Stau bzw. der Verkehrsstärke während des Bemessungsverkehrs auswirken.

Die Vorhabensträgerin hat dazu eine Methode zur Risikoanalyse und Risikobewertung konzipiert, welche auf Basis der Definition, dass das Risiko durch den Quotienten der Häufigkeit des Eintritts und des Schadensausmaßes bestimmt wird, vorhabensbezogen – d.h. unter Einbeziehung der konkret den Sicherheitsabstand unterschreitenden Störfallbetriebe – Ermittlungen zur Eintrittshäufigkeit eines Initialereignisses, bestimmten Entwicklungen im Ereignisablauf sowie daraus resultierenden Zuständen und Schadensausmaßen angestellt. Soweit die Vorhabensträgerin zur Ermittlung der Eintrittshäufigkeit, der Verzweigungswahrscheinlichkeiten im Ereignisablauf sowie der potenziellen Schadensausmaße auf empirische Daten zu Schadensereignissen an Gebinden bzw. Tankcontainern zurückgegriffen hat, ist dies für die Planfeststellungsbehörde plausibel, da es sich um die sowohl generell als auch im konkreten Fall der vorhabensnahen Umschlagplätze typische Transport- und Lagereinheit der Referenzstoffe handelt. Dementsprechend hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der Risikoanalyse Szenarien mit Freisetzungen von Chlor infolge von Leckagen an einem 1.000 kg Druckfass sowie an einem Rohrleitungsanschluss zu einem Tankcontainer untersucht. Des Weiteren wurden Freisetzungen von Methylisocyanat infolge von Leckagen aus einem 125l Gebinde risikoanalytisch betrachtet. Die Ermittlung der jeweiligen Freisetzungshäufigkeiten erfolgte auf Basis von statistischen Werten zu Freisetzungen aus vergleichbaren Anlagen. Die Bestimmung des Schädigungsgrades infolge von Chlor- und Methylisocyanat-Expositionen erfolgte über Probitfunktionen zu den zu untersuchenden Gefahrstoffen. Durch Verknüpfung dieser Letalitäten mit der verkehrszustandsabhängigen Anzahl an potentiell betroffen Personen auf der A 7 wurde das jeweilige Schadensausmaß bestimmt und darüber das Risiko durch Multiplikation mit der jeweiligen Eintrittshäufigkeit ermittelt. Zur Bewertung der Risiken wurde der im Verfahren zur Überprüfung der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten in Tunneln und auf Alternativrouten definierte Bewertungsmaßstab verwendet. Im Gutachten BUNG (Mayer) wird

dargelegt, dass die für das HHLA Container-Terminal Burchardkai sowie für das EUROGATE Container Terminal Hamburg ermittelten Risiken deutlich unterhalb des Grenzkriteriums liegen und somit keine Gefährdungen darstellen, die außerhalb des Akzeptanzbereiches liegen. Die Herleitung dieses Ergebnisses ist für die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich nachvollziehbar. Denn einerseits ist festzustellen, dass auf Seiten des Schutzgutes Mensch der Grad der Betroffenheit im Wesentlichen abhängig von der Anzahl der sich im Untersuchungsraum vorhabensbedingt aufhaltenden Verkehrsteilnehmer sowie deren Verweildauer ist, und das Gutachten BUNG (Mayer) die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges anhand der Betrachtung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke als Bemessungsverkehrsstärke nachweist. Dieser Umstand korrespondiert mit der Anhebung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs auf die Qualitätsstufe D entsprechend des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); die Schaffung der baulichen Voraussetzungen für eine der Verkehrsstufe D genügenden Leistungsfähigkeit gehört mithin zu den wesentlichen Planungszielen. Des Weiteren ist andererseits mit Blick auf die gutachterlich bewerteten Freisetzungsgefahren bezüglich der maßgeblichen Referenzchemikalien nachvollziehbar dargelegt, dass keine potenzielle Eintrittshäufigkeit vorliegt, die eine inakzeptable Risikoerhöhung darstellt. Diese Bewertung wird mithin dadurch gestützt, dass die hier zu bewertenden Störfallbetriebe legal arbeiten, über die entsprechenden immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen verfügen, und im Übrigen auch dadurch, dass die spezifische Projektierung als Erweiterung nach innen die Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstands nicht hervorruft, sondern eine nämliche Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstands bereits in der Bestandssituation gegeben ist. Hinsichtlich der zusammenfassenden Bewertung der Verkehrsverhältnisse auf der A 7 im Lichte der Eintritts- und Verlaufswahrscheinlichkeit von Expositionen der Referenzstoffe ist schließlich festzustellen, dass im Gutachten BUNG (Mayer) in allen Szenarien die lediglich in der Spitzenstunde anzutreffende Bemessungsverkehrsstärke angesetzt wird. Da die ermittelten Risiken somit ungünstige Fallgestaltungen mit abdecken, ist der Einschätzung des Gutachtens, dass die Berechnungen, die in das Ergebnis eines akzeptablen Risikos münden, auf der sicheren Seite liegend durchgeführt wurden, nachvollziehbar und überzeugend.

Die überragend hohen Verkehrsmengen, die auf der einen Seite das Erfordernis der Bewertung des Vorhabens unter dem Gesichtspunkt des Trennungsgebots erst auslösen, sind auf der anderen Seite maßgeblich für die Planrechtfertigung des Vorhabens und dessen Einordnung in den vordringlichen Bedarf. Dabei ist in Rechnung zu stellen, dass das Vorhaben als Erweiterungsbau den Prüfbedarf hinsichtlich des Trennungsgebots zwar auslöst, die Konfliktlage jedoch bereits im Bestand vorliegt, durch ein Hinwegdenken des Vorhabens mithin nicht beseitigt würde. Vielmehr weist die Erweiterung und die mit ihr einhergehende Verflüssigung des Verkehrs ein Risiko-Minderungspotenzial aus, sodass insoweit dem aus dem Trennungsgrundsatz herzuleitenden Optimierungsgebot entsprochen wird. Zusätzliche sicherheitserhöhende Maßnahmen werden somit nicht erforderlich.

Für Maßnahmen der Minderung, die über die mit dem Vorhaben ohnehin bezweckte Verbesserung des Verkehrsflusses hinausgehen, sieht das Gutachten BUNG (Mayer) sowie die Planfeststellungsbehörde angesichts der aus gutachterlicher Sicht nicht festzustellenden vorhabensspezifischen Risikoerhöhung keine Veranlassung. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde geprüft, ob – als weiterer Ausfluss des Optimierungsgebots – im Zuge der Umsetzung des Vorhabens derartige Maßnahmen ergriffen werden können. Wegen des überobligatorischen Charakters der Risikoverminderung war insoweit (nur) auszuschließen, dass es dem Vorhaben nicht an Merkmalen mangelt, deren Umsetzung sich förmlich aufdrängt, sodass ihre Nichtumsetzung als Abwägungsdefizit im Licht des Gebots der Konfliktbewältigung gelten müsste.

Nach diesem Maßstab zu bewertende Möglichkeiten der Risikoverminderung stehen vorliegend zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde indes nicht zur Verfügung. Eine Verlegung des Vorhabens und damit der A 7 aus dem Bereich der unterschrittenen angemessenen Sicherheitsabstände kommt bereits aus den die Variantenprüfung tragenden Gründen, im Wesentlichen wegen der vorhandenen Zwangspunkte (Elbtunnel) und dem sich hinsichtlich zahlreicher Schutzgüter positiv auswirkenden Aufbau des Vorhabens auf das Bestandsbauwerk nicht ernstlich in Betracht. Im Übrigen sind nach den Ausführungen von BUE-IB beiderseits des Vorhabens Störfallbetriebe mit angemessenen Sicherheitsabständen vorhanden, die teilweise bis an den Fahrbahnrand des Bestandsbauwerks heranreichen. Somit würde (unbeschadet der diesem Ansatz darüber hinaus entgegenstehenden bautechnischen, umweltfachlichen und eigentumsrechtlichen Hindernisse) eine Verschwenkung der Trasse in östliche oder westliche Richtung jeweils im Gegenzug zur verstärkten Unterschreitung von angemessenen Sicherheitsabständen auf der jeweils anderen Seite der Trasse führen.

Eine Abschirmung des Vorhabens gegenüber möglichen Expositionen vonseiten der Störfallbetriebe scheitert wenn nicht bereits an der bautechnischen Umsetzbarkeit, so doch jedenfalls an der fehlenden Möglichkeit einer Realisierung mit verhältnismäßigen Mitteln, ohne, dass es dazu einer vertieften Analyse bedürfte. Als denkbarer Übertragungsweg schädlicher Umwelteinwirkungen auf das Vorhaben vonseiten der Störfallbetriebe kommt im Wesentlichen derjenige über die Luft in Betracht. Dem könnte nur mit einer Einhausung der A 7 im Bereich der Unterschreitung der angemessenen Sicherheitsabstände begegnet werden. Wie im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ermittelt wurde, führte bereits die Erhöhung von Schallschutzwänden auf ein Maß, bei dem eine merklich wahrnehmbare Pegelabsenkung erzielt werden konnte, nicht nur zu einem sprunghaften, letztlich unverhältnismäßigen Kostenanstieg. Erst recht wird diese Unverhältnismäßigkeit bei überschlägiger Betrachtung eines aufgeständerten, eingehausten Brückenbauwerks zum Tragen kommen, das nicht nur als Aliud zur vorgelegten Planung aufzufassen wäre, sondern wiederum neue Sicherheitsprobleme aufwürfe, etwa solche des baulichen Brandschutzes in den dann einschlägigen Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT).

Weiterhin scheidet eine Risikoverminderung durch Maßnahmen an den betreffenden Betriebsbereichen sowohl aus rechtlichen wie auch aus praktischen Gründen aus. Bei den als Störfallbetrieben eingestuften Betriebsbereichen handelt es sich jeweils um großvolumige, hoch technisierte und ständig ausgelastete Verladeeinrichtungen für Container. Eine Rechtsgrundlage, den Betrieb dieser Anlagen aus Gründen einer potenziellen Risikoerhöhung durch das Vorhaben einzuschränken, existiert nicht; überdies ist dem durch die vorangegangenen gutachterlichen Ergebnisse wegen der nicht festgestellten Risikoerhöhung die Grundlage entzogen.

Festlegungen zur technischen Ausstattung der (ohnehin vorgesehenen) Verkehrszeichenbrücken, mit denen sichergestellt wird, dass deren Schaltung auch auf Grundlage von Informationen zu von Störfallbetrieben ausgehenden Gefährdungslagen vorgenommen werden kann, können der Ausführungsplanung überlassen werden, da es sich um einen Aspekt der Straßenausstattung handelt und die entsprechenden Verkehrszeichenbrücken sowie deren Ansteuerung dem Grunde nach vorgesehen ist.

4.8.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung (Landschaftspflegerischer Fachbeitrag)

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

Mit der vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplanung liegt ein Dokument vor, das den beschriebenen Anforderungen vollumfänglich genügt. Die einzelnen Eingriffstatbestände werden nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend dargestellt und fachkundig bewertet. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen erscheinen ebenfalls plausibel. Die Planfeststellungsbehörde sieht sich daher weder veranlasst, zusätzliche Ermittlungen anzustellen, noch die vorgenommenen Bewertungen und die vorgeschlagenen Maßnahmen anzuzweifeln. Sie macht sich das Ergebnis der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu Eigen und damit gemäß § 17 Absatz 4 Satz 5 BNatSchG vollumfänglich zum Bestandteil der Planfeststellung.

Die nachfolgende Zusammenfassung der wesentlichen Umweltauswirkungen ist nicht abschließend, weitere Einzelheiten hierzu finden sich im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) auf den Seiten 49 ff. Da die im LBP genannten Beeinträchtigungen teilweise identisch mit denjenigen sind, die im Rahmen der UVS zu ermitteln sind, sei auch auf Ziffer 4.8.1 sowie die Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen.

Das Vorhaben führt teilweise zu im Sinne des § 14 BNatSchG erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und Tiere, die u.a. aufgrund der räumlichen Verhältnisse – insbesondere der unmittelbaren Nähe des Vorhabens zu Gehölzflächen und pionierwaldartigen Flächen mit älterem Baumbestand sowie zu vollständig bzw. teilweise gesetzlich geschützten Biotopen – nicht vermieden werden können. Durch die für die Freimachung des Baufelds bzw.

des Arbeitsstreifens erforderlichen Rodungen ergeben sich Verluste von Vegetationsstrukturen in vorbelasteten Bereichen, die gerade wegen der hohen Vorbelastung und geringen Ausstattung des übrigen Raumes als Restlebensräume mit besonderem Wert als Habitate und Biotopvernetzungsflächen gelten müssen.

Die Baufeldfreimachung, die Baustelleneinrichtungsflächen und die dauerhafte Herstellung des trassenbegleitenden, 5 m breiten Arbeitsstreifens sind im Wesentlichen baubedingt, in geringerem Umfang anlagenbedingt mit der Rodung und Beschneidung von Gehölzen und Strauchflächen verbunden, woraus sich Störwirkungen für Tiere, insbesondere für Brutvögel, und die Zerstörung von (Teil-)Lebensraum im Baufeld und Umfeld ergeben.

Hinsichtlich der bauzeitlichen Betroffenheit zweier vollständig bzw. teilweise gesetzlich geschützten Biotope zur Herstellung von Bohrgeräte-Standflächen ist auszuführen, dass im Fall des Rückhaltebeckens zwar Spundwände eingezogen und eine Wasserhaltung betrieben werden, dadurch aber ein Abpumpen des Amphibien als Lebensraum dienenden Rückhaltebeckens vermieden wird. Das gesetzlich geschützte Schilf-Röhricht ist bauzeitlich lediglich am Rande von der flächenmäßig eng begrenzten Standflächenherstellung betroffen; die Inanspruchnahme beider Biotope ist nur für einen kurzen Zeitraum und sodann deren Wiederherstellung vorgesehen.

Wesentliche Habitatstrukturen von Fledermäusen und des potenziell vorkommenden Fischotters sind durch das Vorhaben nicht betroffen; wie dargestellt führen die Baufeldfreimachung und der Baustellenverkehr jedoch zur Störung von Tieren (Schwerpunkt Brutvögel) und der Zerstörung von (Teil-)Lebensraum im Baufeld und Umfeld. Artenschutzrechtlich ist von keinen Verbotstatbeständen auszugehen, Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen sind möglich und werden festgelegt (vgl. Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 19.2.1 und Kap. 5.3).

Abgesehen von ihrer Bedeutung als Lebensraum hat die bauzeitlich bedingte sowie der Herstellung des Arbeitsstreifens dienende Rodung und Beschneidung von Bäumen und Gehölzen unmittelbar den teilweise temporären, hinsichtlich der Wartungszwecken dienenden Freischneidung jedoch dauerhaften Verlust von Gehölzen und Bäumen zur Folge, von denen diverse unter die Hamburger Baumschutzverordnung fallen. Näheres ist dem Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.3) zu entnehmen.

Durch die Versiegelung der Grundfläche der Unterhaltungswege sowie kleinflächig durch die Fundamente für Stützen und Verkehrszeichenbrücken ergeben sich dauerhafte Verluste von bereits stark vorbelasteten Gras-Krautfluren mit eingeschränkter Lebensraumfunktion. Neu zu erstellende Wasserbehandlungsanlagen werden ebenfalls vorrangig auf stark vorbelasteten Bereichen, die teilweise mit Gras-Krautfluren bewachsen sind, hergestellt. Der Rückbau bzw. die Verfüllung einiger wegen der Vorreinigung der Autobahngewässer obsoleter Entwässerungsgräben ist wegen der eingeschränkten Biotopfunktion und der beabsichtigten Begründung der Flächen nicht als nachhaltige Beeinträchtigung zu bewerten.

Wie bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt, wird der vorhabensgegenständliche Lückenschluss zwischen den Überbauten für die beiden Richtungsfahrbahnen wegen der Verschattung, des allgemein reduzierten Lichteinfalls und der Reduzierung der Niederschlagsmenge zwar – da sich die Zerschneidungswirkung nicht relevant erhöht – nicht

als weitere erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraums für Tiere, jedoch als Beeinträchtigung der darunter befindlichen Gras-Krautflur selbst bewertet. Dabei ergibt sich die Erheblichkeit aus der Größe der gesamten betroffenen Vegetationsfläche (2,7 ha). Während die Betroffenheit durch den Lückenschluss dauerhafter Natur ist, sind die baubedingt beeinträchtigten, parallel zur Autobahn gelegenen Biotopverbundbezüge, das heißt Wald-/Gehölz- und Wasser-/Feuchtlebensräume regenerierbar und werden entsprechend der Bestandssituation wieder hergestellt.

Ebenfalls analog der Umweltverträglichkeitsprüfung ist festzustellen, dass die Lückenschluss-Situation und damit einhergehende zusätzliche Verschattung im Bereich der Überquerung des Rugenberger Hafens nicht zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung aquatischer Tiere und Pflanzen führt, da solche Effekte hinter die bestehende Belastungssituation – Tidehub, Ausbaggerung, Verschattungseffekt der in Höhenlage befindlichen Fahrbahnen – zurücktreten. Wie ausgeführt, ist die Konstruktion so beschaffen, dass keine zusätzlichen Pfeiler und damit verbundene Gründungen im Hafenbecken erforderlich sind.

Die bauzeitliche potenzielle Schädigung von an das Baufeld und die Baustelleneinrichtungsflächen angrenzenden Biotopflächen durch Einträge von Schadstoffen des Baubetriebs, etwa durch Baumaterialien, Treib- und Schmierstoffe wurde betrachtet, ist jedoch angesichts der hohen Vorbelastung einschließlich solcher durch hafengewerbliche Tätigkeiten als nicht erheblich einzuschätzen. Dasselbe gilt für mögliche betriebsbedingte Auswirkungen auf Biotopflächen durch Schadstoffeinträge, deren Bedeutung indes nicht über die im Bestand vorherrschende Belastungssituation hinausgeht.

Die Einleitung wassergetragener Schadstoffe wird durch die Neugestaltung des Entwässerungssystems der Autobahn und die damit einhergehende Vorreinigung verringert. Potenziell negative Auswirkungen der im Gegenzug eintretenden Verringerung der Einleitmengen in das bisherige Grabensystem auf die betreffenden Becken und Gewässer wurden geprüft, können aber im Ergebnis wegen der weiteren Wassereinleitung von Wasser aus Ableitungen des Hafens, der Hafenbahn und der Stadtstraßen verneint werden. Mithin werden die vorhandenen Entwässerungsgräben und Becken nicht trockenfallen, sodass sich keine daraus resultierenden Nachteile für die Tier- und Pflanzenwelt ergeben.

Eine signifikante Erhöhung des betriebsbedingten Kollisionsrisikos für besonders und streng geschützte Tierarten – hier: Vögel und Fledermäuse – ist nach gutachterlicher Bewertung angesichts der Erweiterung nach innen und der bestehenden Verkehrsdichte mit Blick auf Gewöhnungs- und Vermeidungsverhalten der betreffenden Arten nicht zu erwarten. Schließlich ist mit dem Rückbau von Teilen der Autobahn-Beleuchtung eine Verringerung der Lichtemissionen verbunden, die sich für die Tierwelt positiv auswirkt.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden entstehen durch Reliefüberprägungen insbesondere bei der Baustelleneinrichtungsfläche 3, Oberbodenabtrag, Bodenverdichtung, Umlagerungen und bauzeitliche Versiegelung. Die vorgenannten Auswirkungen sind für das Baufeld und die neben der Autobahn gelegenen Baustelleneinrichtungsflächen von Belang, wobei durchweg anthropogen überformte Auftragsböden betroffen sind. Soweit die Beeinträchtigungen nur bauzeitlich bedingt sind, werden die Flächen nach Ende der Bauphase entsiegelt und begrünt. Das Baufeld unterhalb der Hochstraße ist im Wesentlichen bereits befestigt und ver-

siegelt, im Übrigen sind auch dort, wo unter der Hochstraße Offenbodenflächen in Anspruch genommen werden, die betreffenden Böden wegen der geringen Naturnähe als unempfindlich gegenüber Gründungsmaßnahmen, Umlagerung und Verdichtung anzusehen. Vorbelastung und Überprägung führen des Weiteren dazu, dass die anlagenbedingt – durch Lückenschluss – dauerhafte Verschattung und Abschottung vor Niederschlägen für unter der Hochbrücke gelegene Offenböden nicht (mehr) als wesentliche Reduzierung der Versickerungsfunktion und der Lebensraumfunktion zu bewerten.

In Rechnung zu stellen ist, dass mit den neuen Unterhaltungswegen auch nach Saldierung der Rückbauten obsoleter Unterhaltungswege anlagebedingt ein dauerhafter Verlust von Offenboden verbunden ist. Betroffen sind jedoch durchweg lediglich anthropogen überformte Auftragsböden. Dasselbe gilt für kleinflächige Bodenbeeinträchtigungen durch Fundamente für Stützen und Verkehrszeichenbrücken, die ebenso wie die neuen Rohrleitungen und als Betonbecken angelegten Wasserbehandlungsanlagen angesichts der vorhandenen Bodenstörungen zu keiner weiteren erheblichen Beeinträchtigung des Bodens zu führen vermögen.

Der ordnungsgemäße Umgang mit Altlasten, Altlastverdachtsflächen und Bodenaushub ist Gegenstand der Nebenbestimmungen und wird zur Vermeidung von Bodenverunreinigungen vorausgesetzt.

In Bezug auf das Grundwasser besteht grundsätzlich die Gefahr, dass Deckschichten durchörtert werden, so dass eine Verbindung zum 1. Hauptgrundwasserleiter geschaffen werden kann. Ein möglicher flächiger Zufluss von Grundwasser aus dem Hauptgrundwasserleiter soll durch Schutzvorkehrungen während der Bauphase vermieden werden, ebenso die dauerhafte Verbindung von Grundwasserleitern durch vermörtelte Pfähle, wodurch die Überleitung von Schadstoffeinträgen in weitere Grundwasserleiter vermieden werden soll. Als Schutzmaßnahmen hervorzuheben sind die vorauszusetzende Wahl wasserverträglicher Baumaterialien, bautechnische Vorkehrungen gegen die Verschleppung von Verunreinigungen in den Grundwasserleiter sowie die Berücksichtigung des hohen Grundwassergefährdungsgrades im Bereich südlich der Alten Süderelbe.

Soweit die Herstellung von Bohrgerät-Standflächen im naturnahen Rückhaltebecken westlich der A 7 und im Bereich des Schilf-Röhrichts mit angrenzendem Graben als wesentliche Beeinträchtigung von Oberflächengewässern zu erfassen ist, berücksichtigt die Art und Weise der Umsetzung der Baumaßnahme gleichwohl den Gewässerschutz, indem mit der Spundwandaufstellung ein vollständiges Abpumpen des Gewässers vermieden und die Wasserhaltung auf das Mindestmaß beschränkt werden soll. Wie bereits ausgeführt, wird von den bisherigen, für die Autobahnentwässerung durch das neue Entwässerungssystem obsoleten Entwässerungsgräben lediglich ein Grabenabschnitt entlang des Zollamtes verfüllt, der nicht von der Entwässerung anderer Infrastruktur gespeist wird und insofern (ohnehin) trockenfallen würde.

Die vorhabensgegenständliche, betriebsbedingte Sammlung der Fahrbahnabwässer wirkt sich nicht nur positiv hinsichtlich der aquatischen und weiteren den Entwässerungsbereich als Lebensraum nutzenden Tiere und Pflanzen aus, sondern verringert insbesondere den Eintrag gewässerbelastender Stoffe in die Alte Süderelbe und den Rugenberger Hafen. Nur noch ein Bruchteil der Fahrbahnabwässer soll schlechthin nach Vorreinigung in einem für die A 26 geplanten Rückhaltebecken in die Alte Süderelbe eingeleitet werden. In Nebenbestimmungen ist

der Vorhabensträgerin auferlegt, entsprechende Vorreinigungseinrichtungen für den Fall zu schaffen, dass die betreffenden Einrichtungen der A 26 bei Ausführung des Vorhabens nicht zur Verfügung stehen sollten. Abgesehen davon wird es mit Umsetzung des Vorhabens – erstmals – möglich, im Havariefall eventuell kontaminiertes Wasser aus den Vorklärbecken abzupumpen, bevor es in die Vorflut gelangt.

Bezüglich Klima und Luft ist festzustellen, dass sich zwar baubedingt – schwerpunktmäßig wegen der Baustelleneinrichtungsflächen – Verluste kleinklimatisch wirksamer Gehölzflächen, von Vegetationsflächen und Einzelbäumen ergeben, im Ergebnis aber weder die bau- noch die anlagebedingten Verluste als erhebliche Minderung der klimatischen Funktionen zu bewerten sind. Veränderungen für den beschatteten, von Niederschlägen stärker abgeschotteten Fahrbahn-Zwischenbereich sind lokal und auf die kleinklimatischen Verhältnisse beschränkt. Weitergehenden klimatischen Einbußen wird durch die Wiederbegrünung des überwiegenden Teils der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen, dem Rückbau der befestigten und versiegelten Flächen nach der Bauphase, der Wiederherstellung des (zu rodenden) fünf Meter breiten Wartungsstreifens als begrünte Offenbodenfläche sowie dem Verbleib von Gehölzbeständen mit filterwirksamem und temperaturregulierendem Grünvolumen begegnet.

Durch den mit der Baufeldfreimachung einhergehenden Gehölzverlust gehen mit Wirkung für das Landschaftsbild landschaftsbelebende, naturbetonte Strukturen innerhalb des weiträumigen Hafengebietes verloren, die auch von der Autobahn aus als Kontrast erlebbar sind. Dieser Verlust ist als erhebliche Beeinträchtigung zu werten, obwohl die Bedeutung der Gehölzstrukturen für das Landschaftserleben innerhalb der grundsätzlichen Prägung des Raums durch den Hafen zu relativieren ist. Nach Rückbau der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen werden Ersatzgehölze mittelfristig die Funktionen übernehmen. Die anlagebedingten Änderungen des Landschafts- und Stadtbildes halten sich in engen Grenzen. Denn zum einen verändern sich die Sichtbeziehungen von der Autobahn auf das hafendominierte Stadtbild kaum, zum anderen ist der Lückenschluss weder von der Autobahn noch von bei Annäherung an das Bauwerk von Westen oder Osten deutlich wahrnehmbar. Schließlich weist auch die durch den Lückenschluss überbaute Fläche selbst keine erhebliche Aufenthaltsqualität oder einen anderen wesentlichen funktionalen Wert auf. Der Rückbau der Beleuchtungskette im Zulauf auf den Elbtunnel ist durchaus als Verlust einer markanten, stadtbildprägenden Infrastruktur zu bewerten, führt jedoch dazu, dass die Lichtimmissionen im Zuge des Vorhabens jedenfalls nicht weiter anwachsen.

Den im Rahmen der Untersuchungen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelten Beeinträchtigungen wird mit Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung begegnet. Hierzu wird auf Ziffer 4.8.2.2 verwiesen.

4.8.2.1 Artenschutz

Für das Vorhaben liegt auf ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vor, dessen im Rahmen der Artenschutzbetrachtung vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen mit dem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt worden sind. Unter Berücksichtigung dieser artspezifischen Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Absatz 1 BNatSchG im Vorhabensgebiet ausgeschlossen werden. Dementsprechend wird mit diesem

Beschluss keine – von der Vorhabensträgerin auch nicht beantragte – Ausnahmeregelung gemäß § 45 Absatz 7 BNatSchG erteilt.

4.8.2.1.1 Rechtsgrundlagen

Die Verbotstatbestände – Zugriffsverbote – nach § 44 Absatz 1 BNatSchG beziehen sich auf die besonders oder streng geschützte Tier- und Pflanzenarten; wie unter Ziffer 4.8.1.2 dargestellt, wurden im Vorhabensgebiet besonders geschützte Tier-, jedoch keine besonders geschützten Pflanzenarten festgestellt. Mithin sind die Verbotstatbestände des § 44 Absatz 1 BNatSchG vorliegend relevant, soweit sie besonders geschützte Tierarten zum Gegenstand haben. Diesbezüglich ist es im Einzelnen naturschutzgesetzlich verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG). § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- , Mauser- , Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören, wobei eine erhebliche Störung vorliegt, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

§ 44 Absatz 5 BNatSchG sieht in diesem Zusammenhang Einschränkungen der Zugriffsverbote vor, die grundsätzlich für das planfestgestellte Vorhaben als behördlich ggf. zuzulassender Eingriff im Sinne von § 17 Absatz 1 BNatSchG in Anspruch genommen werden können, soweit sich dieser Eingriff als unvermeidbar darstellt. In diesem Fall wird der Verstoß gegen einzelne Zugriffsverbote bei Betroffenheit von in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführter Tierarten, europäischer Vogelarten oder solcher Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG aufgeführt sind, bei Vorliegen besonderer Voraussetzungen verneint. Demnach liegt gemäß § 44 Absatz 5 Satz 2 Nummer 1 BNatSchG ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Des Weiteren liegt das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind. Schließlich ist das Verbot nach § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG als nicht vorliegend anzusehen, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

4.8.2.1.2 Verstöße gegen die Zugriffsverbote bei Anhang IV-Arten

Im Ergebnis der im Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 19.1 dargestellten Erhebungen wurden im Untersuchungsraum hinsichtlich der Fledermäuse schwerpunktmäßig die Zwergfledermaus sowie in geringerer Zahl der Große Abendsegler, die Wasserfledermaus, die Rauhautfledermaus sowie die Breitflügelfledermaus registriert.

In Bezug auf sämtliche im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten wird das Tötungsverbot des § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG eingehalten. Zwar sind baubedingte Individuenverluste durch Gehölzfällungen grundsätzlich nicht auszuschließen, sofern Gehölze gerodet werden, die von den überwiegend oder gelegentlich in Gehölzen schlafenden Arten Großer Abendsegler, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus als Tagesquartiere genutzt werden. Die baubedingten Tötungen werden jedoch vermieden, indem im Wege einer auch als Nebenbestimmung formulierten Bauzeitenregelung Gehölzfällungen nur im gemäß § 39 Absatz 5 Nummer 2 BNatSchG vorgeschriebenen Zeitraum zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar (siehe Ziffer 2.1.8) und somit außerhalb der Zeiten durchgeführt werden, in denen die benannten Arten Gehölze als Tagesquartiere nutzen. Die Breitflügelfledermaus nutzt zum Schlafen ausschließlich Gebäude; da sich keine Gebäude im Baufeld befinden, liegt insoweit kein baubedingter, durch Maßnahmen zu vermeidender Konflikt vor.

Eine anlagen- und betriebsbedingt erhöhte Kollisionsgefährdung mit Fahrzeugen auf der A 7 ist nicht gegeben. Wegen der hohen Verkehrsbelastung wird der Verkehr nach gutachterlicher Einschätzung von den Fledermäusen bereits jetzt mit einer Verkehrsmenge von über 50.000 Fahrzeugen pro 24 Stunden als geschlossenes Hindernis wahrgenommen und die Autobahn dementsprechend gemieden. Mithin wurden keine relevanten und fortwährend genutzten trassenquerenden Flugrouten festgestellt, zumal im Untersuchungsraum keine wertgebenden Nahrungsräume ermittelt wurden, die zur Querung der Autobahn verstärkt Anlass geben könnten.

Eine Störung der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten im Sinne von § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG mit der Konsequenz der Verschlechterung des Erhaltungszustands einer Art ist hinsichtlich der vorkommenden Fledermausarten gemäß Artenschutzfachbeitrag nicht zu erwarten, da zum Einen Standorte bedeutsamer Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Wirkbereich des Vorhabens nicht festgestellt wurden. Zum anderen ist wegen der bezogen auf ihr Jagdgebiet und ihre Tagesquartiere grundsätzlichen Störungsunempfindlichkeit der nachgewiesenen Fledermausarten gegenüber bau- und betriebsbedingten Störungen durch Lärm und Erschütterungen nicht davon auszugehen, dass sich Bau- und Betriebslärm/-erschütterungen vorliegend konkret auf den Erhaltungszustand auswirken. Dies gilt insbesondere angesichts der erheblichen Vorbelastungen des Untersuchungsraums durch Verkehrslärm, sodass die einschlägigen Baumaßnahmen sich artenbezogen nicht mehr als zusätzlich ins Gewicht fallende Störung der für die Populationserhaltung maßgeblichen Zeiträume darstellen.

Wegen der geringen Wertigkeit des Vorhabensbereichs in Bezug auf seine Eignung als Habitat für Fledermäuse ist unbeschadet der Rodungen nicht von einem baubedingt konfliktbehafteten Einwirken auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne von § 44 Absatz 1 Nummer 3

BNatSchG auszugehen, wenn wie festgelegt die Bauzeitenregelung – 1. Oktober bis 28. Februar – eingehalten wird. Wie oben dargestellt, führen die Rodungen (allenfalls) zum Entfall von Tagesquartieren. Die als solche Tagesquartiere geeigneten zu rodenden Gehölze weisen keine besondere Qualität auf, sodass ein Ausweichen der Individuen in verbleibende, vergleichbare oder höherwertige Quartiere, die sich in Gehölzen in räumlicher Nähe zum Vorhaben – etwa an den Vollhöfner Weiden – bieten, möglich ist. Da der Untersuchungsraum über die Funktion zum Tagesaufenthalt für Fledermäuse hinaus keine besondere Eignung als Fortpflanzungs- und Ruhestätten besitzt, sind dahin gehende Beeinträchtigungen nicht gegeben.
Zusammenfassend ist festzustellen, dass ein die Fledermäuse betreffender Konflikt auf das Tötungsrisiko beschränkt ist, das sich realisieren kann, wenn als Tagesquartiere genutzte Gehölze baubedingt entnommen werden. Der Eintritt dieses Risikos wird verhindert, indem die Entnahme von Gehölzen im Zeitraum der Nutzung von Gehölzen als Tagesquartiere von Fledermäusen untersagt wird.

Gemäß Artenschutzfachbeitrag können im Untersuchungsgebiet 24 Vogelarten mit maximal 126 Revieren durch unmittelbare Eingriffe und temporäre Flächenverluste aufgrund der Inanspruchnahme von Baustelleneinrichtungsflächen den als Arbeitsstreifen genutzten Flächen betroffen sein. Von den 26 vorkommenden Vogelarten, hinsichtlich derer eine temporäre störungsbedingte Entwertung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch den Bau nicht ausgeschlossen werden kann, sind entsprechend des Artenschutzfachbeitrags unter Berücksichtigung der „Hinweise zum Artenschutz in der Bauleitplanung und der baurechtlichen Zulassung“ der vormaligen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt aus dem Jahr 2014 fünf Arten auf Einzelartniveau zu betrachten. Dabei handelt es sich um den Gelbspötter, den Grauschnäpper, den Mäusebussard, die Nachtigall und den Sumpfrohrsänger. Bis auf den Mäusebussard, bei dem sich die Beeinträchtigung auf Störungen beschränkt, werden die bezeichneten Arten durch den Bau sowohl gestört als auch für diese Arten relevante Flächen in Anspruch genommen. Artenschutzrechtlich ist diese Sachlage wie folgt zu bewerten:
Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten wird das Tötungsverbot des § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG eingehalten. Das artenschutzrechtliche Verbot der Tötung oder Verletzung von Individuen nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG besteht insbesondere in der Brut- und Aufzuchtzeit für nicht flügge Jungvögel oder Gelege der im Gebiet brütenden Vogelarten. Analog zur Situation bei den Fledermausarten sind auch bei den Vogelarten Gelbspötter, Grauschnäpper, Nachtigall, Sumpfrohrsänger sowie Arten aus der Gilde der Gehölzbrüter baubedingte Individuenverluste durch Gehölzfällungen mithin grundsätzlich nicht auszuschließen, sofern Gehölze gerodet werden, in denen sich besetzte Nester befinden. Auch dies ist vorliegend nicht von vornherein ausgeschlossen, da relevante, wenn auch relativ schnell regenerierbare Habitatstrukturen wie Gebüsche, Kraut- und Staudenfluren planungsbetroffen sind. Dementsprechend werden baubedingte Tötungen vermieden, indem im Wege einer auch als Nebenbestimmung formulierten Bauzeitenregelung Gehölzfällungen nur im gemäß § 39 Absatz 5 Nummer 2 BNatSchG vorgeschriebenen Zeitraum zwischen dem 1. Oktober und dem 28./29. Februar (siehe Ziffer 2.1.8) und somit außerhalb der Zeiten durchgeführt werden, in denen die benannten Arten Nester besetzen. Die Bauzeitenregelung ist dar-

über hinaus als Vermeidungsmaßnahme 1.1 V, Unterlage 9.1 im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt (vgl. Ziffer 1.2.4). Dies beinhaltet auch die Auflage, zur Verhinderung einer Wiederbesiedlung von Röhrichten und Staudenfluren diese in den überplanten Bereichen nach Rodung möglichst kurz zu halten. Unter der vorauszusetzenden Einhaltung dieser Maßgaben können Tötungen durch Baufeldräumung und Gehölzentnahmen und somit das Eintreten des Verbotstatbestands vermieden werden. Ausweislich des Artenschutzfachbeitrags ist angesichts des auf die Verbreiterung nach innen beschränkten Ausbaus der Autobahn und damit einhergehend dem Unterbleiben neuer Zerschneidungswirkungen keine vorhabensbedingt gesteigertes Risiko von Kollisionen gegeben, sodass eine anlage- und betriebsbedingte Verwirklichung des Tötungsverbots nicht zu besorgen ist.

Dasselbe gilt für das artenschutzrechtliche Verbot erheblicher Störungen im Sinne des § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG (Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten), die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Arten auswirken. Angesichts des häufigen und gleichmäßige Vorkommens von lokalen Populationen aller relevanten Arten im Untersuchungsraum und des Umstands, dass strukturell gleich- und höherwertige Brutplätze im erreichbaren weiteren Umfeld zur Verfügung stehen, bestehen laut Artenschutzfachgutachten – unbeschadet der baubedingt möglichen Störwirkungen für einzelne Brutpaare des Gelbspötters, des Grauschnäppers, des Mäusebussards, der Nachtigall und des Sumpfrohrsängers sowie Arten aus der Gilde der Gehölzbrüter und der Binnengewässerkeine – keine Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Populationen. Weiterhin sind auch anlage- und betriebsbedingte Störwirkungen, die den Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG erfüllen können, nicht verwirklicht, weil eine über die bestehende Vorbelastung der Habitate hinausgehende störende Mehrbelastung – etwa hinsichtlich Betriebslärm, Kollisionsrisiko und Zerschneidungswirkung – nicht (mehr) verbunden ist.

Während für die relevanten Vogelarten eine dauerhafte störungsbedingte Entwertung von Fortpflanzungsstätten gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG durch die Anlage der ausgebauten Trasse und deren Betrieb angesichts der Vorbelastung nicht gegeben sind, ist eine ebenfalls dem Tatbestand des § 44 Absatz 1 Nummer 3 BNatSchG unterfallende, baubedingte Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für einzelne Fortpflanzungsstätten des Grauschnäppers, des Gelbspötters, der Nachtigall und des Sumpfrohrsängers sowie der Arten aus der Gilde der Brutvögel der Gehölze nicht sicher auszuschließen. Denn die Baufeldfreimachung auf mit Gras- und Staudenfluren, Röhrichten und sonstiger Vegetation bestandenen Flächen südlich der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof, das heißt den dort herzurichtenden Baustelleneinrichtungsflächen, seitlichen Arbeitsflächen und -streifen, berührt die Fortpflanzungsstätten der vorgenannten Brutvogelarten.

Es war daher zu prüfen, ob die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Absatz 5 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies ist nach artenschutzfachlicher Prüfung angesichts der relativ häufigen Verbreitung aller benannter Brutvogelarten und der nur vorübergehenden und kleinflächigen Beschädigung der Fortpflanzungsstätten der Fall, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Lebensraumfunktion für die betroffenen Brutvogelarten nach Abschluss der

Bauarbeiten wieder vollumfänglich hergestellt wird. Dementsprechend sind im planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan der Rückbau der Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsstreifen und sonstiger baubedingt befestigter Flächen, die Wiederherstellung gemäß Bestand (Maßnahme 2.1 V, 2.2 V. 2.3 V, Unterlage 9.1) sowie die Nachpflanzung von Gehölzen im räumlichen Zusammenhang (Maßnahme 3.1 G, 3.2 G, Unterlage 9.1) vorgesehen.

Unter der Prämisse des Rückbaus der baubedingten Flächenbefestigungen und -versiegelungen und der dem Bestand entsprechenden Wiederherstellung der bauzeitlich in Anspruch genommen Flächen wird auf die Festsetzung der gemäß den „Hinweisen zum Artenschutz in der Bauleitplanung und der baurechtlichen Zulassung“ (2014) zur Verhinderung des Eintretens des Verbotstatbestandes gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 4 in Verbindung mit § 44 Absatz 5 BNatSchG für die Arten der Anlage 2c (Grauschnäpper, Gelbspötter, Nachtigall, Sumpfrohrsänger) vorgesehenen funktionserhaltenden vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) verzichtet. Denn bereits die festgesetzten Maßnahmen führen dazu, dass vergleichbare Lebensräume wieder zur Verfügung stehen werden, sodass die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten damit im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Der Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG wird demzufolge ebenfalls nicht verwirklicht.

Die Maßgaben, die sich aus dem speziellen Artenschutz ergeben, sind in den planfestgestellten LBP aufgenommen. Zu weiteren Einzelheiten wird auf den Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.2.1) verwiesen.

4.8.2.2 Eingriffsregelung nach Naturschutzrecht

§ 13 BNatSchG bestimmt den Vorrang der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung von Natur und Landschaft. Lediglich nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder, falls auch dies nicht möglich ist, durch eine Ersatzzahlung, also in Geld zu kompensieren. § 14 BNatSchG definiert als Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen bzw. Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen, das heißt die Schwelle der gänzlich unbedeutenden Beeinträchtigung überschreiten.

§ 15 Absatz 1 BNatSchG erlegt dem Verursacher eines Eingriffs auf, vermeidbare Beeinträchtigungen, also solche, zu denen zumutbare Alternativen mit zum Erreichen derselben Zielstellung geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bestehen, zu unterlassen. Nach diesem Maßstab gleichwohl unvermeidbare sind gemäß § 15 Absatz 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen, sodass im Ergebnis der betroffene Naturraum und das Landschaftsbild als gleichartig bzw. gleichwertig wiederhergestellt bzw. landschaftsgerecht neu gestaltet gelten können.

Die in § 15 Absatz 6 BNatSchG als Ultima ratio der Abwägung vorgesehene Ersatzleistung in Geld konnte vorliegend außer Betracht bleiben und ist von der Vorhabensträgerin auch nicht beantragt worden.

4.8.2.2.1 Eingriffsermittlung und -bewertung

Die planfestgestellte Baumaßnahme stellt in Teilen sachlich einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Absatz 1 BNatSchG dar. Die Qualität des Eingriffs wurde im vorgelegten und im Rahmen dieser Zulassungsentscheidung planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) nach Erfassung des Ist-Zustandes und darauf aufsetzend der Merkmale des Vorhabens ermittelt und bewertet (siehe Unterlage 19.1.1, Kapitel 3, sowie Ziffer 4.8.2).

4.8.2.2.2 Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung

Nachfolgend sind die wesentlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen 1.1 V bis 1.4 V sowie 2.1 V bis 2.4 aufgeführt, die die Umweltverträglichkeitsstudie sowie der planfestgestellte Landschaftspflegerische Begleitplan benennen. Zum Teil sind diese auch zusätzlich durch Nebenbestimmungen gesichert, vgl. Ziffer 2.1.8. Die Maßnahmen, die sich verorten lassen, sind im Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) gekennzeichnet, weitere Informationen sind in den Maßnahmenblättern dokumentiert (Unterlage 9.3).

Rodungsmaßnahmen bei der Baufeldfreimachung sind entsprechend Maßnahme 1.1 V außerhalb der Brutzeit von Vögeln durchzuführen (vgl. Ziffer 2.1.8 und Ziffer 4.8.2.1.2). Anschließend ist darauf zu achten, dass im Baufeld keine neuen Reviere entstehen (vgl. Ziffer 4.8.2.1.2). Die Bauausschlusszeiten dienen dem allgemeinen Schutz von wild lebenden Pflanzen und Tieren wegen des Eingriffs in den Lebensraum Röhrichte und Gehölze sowie – wegen der Betroffenheit von Fledermäusen und Brutvögeln – zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte.

Zur Sicherung der im Übrigen durch eine Nebenbestimmung geschützten Bautabuflächen (vgl. Ziffer 2.1.8) sind durch die Maßnahme 1.2 V an insgesamt 20 Stellen im südlichen Vorhabensgebiet Begrenzungen zwischen schutzwürdigen Bäumen, Gehölzen und Flächen einerseits und Baufeldern und Baustelleneinrichtungsflächen andererseits in Form von Schutzzäunen mit zusammengenommen mehreren Kilometern Länge festgelegt worden. Das rein vorsorgliche Anordnen eines Amphibienschutzzaunes im Umfeld des Rückhaltebeckens westlich der A7 (km ca. 162+700 bis 162+400) und des Schilf-Röhrichts mit Graben östlich der A7 (km ca. 163+300 bis 162+250) unterbleibt unter der Maßgabe eines verbindlichen, ebenfalls als Nebenbestimmung festgelegten Monitorings, auf dessen Grundlage über das nachträgliche Aufstellen eines Amphibienschutzzauns zu entscheiden ist (vgl. Ziffer 2.6.1.2).

Im Wege der Maßnahme 1.3 V ist der Einzelschutz von insgesamt 26 Einzelbäumen in neun Einzelschutzmaßnahmen vorgesehen. Diese dienen der Abschirmung schützenswerter, an Baustelleneinrichtungsflächen, Baufeld und Baustraßen angrenzender Einzelbäume sowie erhaltenswerte Bäume innerhalb des Baufeldes / der Baustelleneinrichtungsflächen vor baubedingten Beeinträchtigungen und Beschädigungen. Die Auflage, zu erhaltende Bäume vor Beschädigungen des Wurzelbereiches durch Überfahren, Bodenauftrag und Bodenverdichtung oder Bodenabtrag zu schützen, ist zusätzlich als Nebenbestimmung formuliert, um den Schutz auf nicht von den Einzelmaßnahmen umfasste Bäume auszuweiten (vgl. Ziffer 2.1.8).

Zur Vermeidung der Verschlechterung von standortbezogenen Bodenqualitäten sind in Maßnahme 1.4. V einzelne Vorgaben hinsichtlich der Behandlung von Oberböden in der Bauaus-

führung formuliert. Insbesondere ist dieser sowohl beim Abtrag als auch bei der Lagerung gegen Verunreinigungen zu schützen, womit auch verbesserte Bedingungen für die Rekultivierung geschaffen werden. Dementsprechend gilt die Vermeidungsmaßnahme für das gesamte Vorhabensgebiet.

Während der Maßnahmenkomplex 1 V somit der Vermeidung bauzeitlicher Beeinträchtigungen dient, zielt der Maßnahmenkomplex 2 V auf Einzelheiten des Rückbaus von Baustelleneinrichtungsflächen, Arbeitsflächen und Arbeitsstreifen und die Rekultivierung bzw. Aufwertung der in Anspruch genommenen Flächen. Die Wiederherstellung von Grundstücken ist als Nebenbestimmung durch Ziffer 2.1.4 festgelegt. In den Einzelmaßnahmen 2.1 V bis 2.4 V werden jeweils auf die Betroffenheit und Gegebenheiten der in Anspruch genommenen Flächen abgestimmte Wiederherstellungsmaßnahmen formuliert. Unter der Maßnahmen-Nummer 2.1 V werden, unterteilt in sieben maßgebliche zusammenhängende Flächen, Wiederherstellungsmaßnahmen für durch Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommene Flächen zur Rekultivierung überwiegend durch Wiederherstellung der Gras-Krautflur bestimmt. Maßnahmen-Nummer 2.2 V sieht an 15 zusammenhängenden Standorten mit einer Fläche von 14.210 m² die Wiederbegrünung der seitlich parallel zur Autobahn verlaufenden Arbeitsstreifen sowie der Bohrgeräte-Standflächen vor, wobei der neue Aufwuchs mit Gehölzen flächenmäßig durch die Anforderung, einen 5 m breiten Arbeitsstreifen von höheren Gehölzen freizuhalten, begrenzt ist, sodass die Rekultivierung im Wesentlichen die Herstellung von Gras-Krautflur zum Gegenstand hat. Soweit durch die Bohrgeräte Flächen mit Schilf-Röhricht in Anspruch genommen wurden, wird dieser rekultiviert. Maßnahme Nummer 2.3 V adressiert die bauzeitliche Beeinträchtigung der unter den Brückenüberbauten gelegenen Flächen und sieht nach Aufhebung der nicht anlagebedingten Flächenversiegelung unterhalb des südlichen Bereichs des Vorhabens flächenkonkret differenziert nach fünf Standorten eine Wiederbegrünung als einfache Gras-Krautfluren im Umfang von ca. 6,4 ha je nach tatsächlich möglicher Entsiegelung vor. Schließlich werden durch Feststellung der Maßnahme Nummer 2.4 V Vorgaben zum bauzeitlichen Gewässerschutz insbesondere durch Verhinderung der Einleitung von zementhaltigen Wassers und Baugrubenwassers in die Gewässer und der Vermeidung der Verunreinigung der Gewässer durch Treibstoff, Öl, Abriss-, Fräs- und Bohrabwässer. Wegen der gewässerfachlichen Bezüge fällt auch die Regeneration des teilweise gesetzlich geschützten Rückhaltebeckens unter die bezeichnete Maßnahmen-Nummer.

4.8.2.2.3 Bilanzierung

Unbeschadet der vorgenannten, mit dem planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verbleiben unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaftsbild, die auch nicht mittels zumutbarer umweltschonender Alternativen am gleichen Ort bei Zugrundelegung des mit dem Eingriff verfolgten Zwecks vermieden werden können. Diese trotz der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan bewertet und die entsprechenden naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen vorgeschlagen.

Deren Umfang richtet sich nach dem Punktwert-Defizit entsprechend des Staatsrätemodells der Freien und Hansestadt Hamburg (d.h. das vom Staatsräte-Arbeitskreis am 28.05.1991 erarbeitete „Verfahren zur Anwendung der Eingriffsregelung nach § 9 Hmb. Naturschutzgesetz“), auf das im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Unterlage 19.1.1, Kapitel 7 ausdrücklich Bezug genommen wird.

Defizite hinsichtlich der Methodik und dem Ergebnis der Bilanzierung sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. So wurde, unterteilt in die Vorhabensbereiche I bis V sowie hinsichtlich der Wertpunkte für Boden einerseits sowie Pflanzen- und Tierwelt andererseits, zunächst der Ist-Zustand bewertet und sodann der Soll-Zustand hierzu ins Verhältnis gesetzt. In einer Verlustrechnung wurde das Ausmaß der Beeinträchtigungen in Punktwerten quantifiziert (Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Unterlage 19.1.1, Seite 74 f., Tabellen 5 und 6). Der Ausgleichsbedarf ist somit das Ergebnis der Gegenüberstellung der Punktwerte von Ist-Zustand und Soll-Zustand im Untersuchungsgebiet. Damit wird dem festgestellten Umstand Rechnung getragen, dass sich das Bauvorhaben vornehmlich durch Eingriffe in vegetationsbestandene Flächenanteile, die teilweise Betroffenheit gesetzlich geschützter Biotope und die Verschlechterung von Standortbedingungen unter dem Bauwerk auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Boden niederschlägt.

Im Ergebnis führt das Vorhaben des achtstreifigen Ausbaus der A 7, Bauwerk K20 zu einem Verlust von 527.990 Wertpunkten in Bezug auf das Schutzgut Boden und einen Verlust von 757.520 Wertpunkten betreffend das Schutzgut Pflanzen und Tiere. Hinsichtlich des Schutzguts Landschaftsbild ergeben sich Beeinträchtigungen aufgrund der Beseitigung von begleitenden Gehölzbeständen entlang der Autobahn.

Der mit dem Eingriff einhergehende Wertverlust wird durch die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen 3.1 G und 3.2 G bzw. 4.1 A und 4.2 A überwiegend im direkten räumlichen Umfeld des Vorhabens kompensiert. Die unter Ziffer 4.8.2.2.2 beschriebenen Wiederherstellungsmaßnahmen haben fallweise Aufwertungscharakter und dienen somit zum Teil auch als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme. Da gleichwohl ein vollständiger Ausgleich im Umfeld des Plangebiets nicht erreicht und den naturschutzfachlichen Anforderungen mit den vorgenannten Maßnahmen mithin nicht entsprochen werden kann (Wertpunkte für Boden nach Planung: 468.660; Wertpunkte für Pflanzen- und Tierwelt nach Planung: 648.820), wird mit der Ersatzmaßnahme 4.3 E eine Ersatzmaßnahme im Bezirk Hamburg-Bergedorf festgestellt. Um diese qualifizieren und in die Bilanzierung für das Vorhaben einbringen bzw. sie dem Vorhaben zuordnen zu können, ist zunächst für die betreffende Fläche Kirchwerder Wiesen (ersichtlich aus dem Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt Nummer 7) eine Bewertung des Bestands hinsichtlich der Schutzgüter Boden (187.480 Wertpunkte) sowie Pflanzen und Tiere (191.000 Wertpunkte) erstellt worden. Sodann wurde beziffert, wie sich die Aufwertung des Gebiets nach der Systematik des Staatsrätemodells in Wertpunkten niederschlägt; mithin kann durch die Ersatzmaßnahme vor Ort für das Schutzgut Boden eine mit 279.560 Punkten und für das Schutzgut Pflanzen- und Tierwelt eine 310.600 Punkten zu bewertende Qualität mit der Planung erreicht werden. Aufbauend auf die Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen führt die Ersatzmaßnahme somit sowohl bezogen auf das Schutzgut Boden als auch auf das Schutzgut Pflanzen- und Tierwelt saldiert zu Wertpunktebewertungen, die eine Vollkompensation des in

Nähe des Vorhabens wegen der hafenspezifisch fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht vollständig auszugleichenden Eingriffs bewirken (überschießende Wertpunkte: Schutzgut Boden 32.750, Schutzgut Pflanzen- und Tiere 10.900).

Dies wird im Einzelnen, soweit nicht durch über die Vermeidungswirkung hinausgehende ausgleichende Funktionen der Maßnahmen 2.1 V bis 2.4 abgedeckt, durch die folgenden Kompensationsmaßnahmen bewirkt:

- Mit der Maßnahme 3.1 G werden im Straßenböschungsbereich Knoten Waltershofer Straße/Altenwerder Hauptdeich, an der Stellplatzanlage des Eurogate Containerterminals sowie am Verkehrsgrün Altenwerder Damm wegen der Verlust einer Baumreihe und des Verlusts von Einzelbäumen Ersatz-Baumpflanzungen vorgenommen, die auch der Gestaltung des Ortsbildes dienen.
- Mit der Maßnahme 3.2 G werden an Böschungen, Grünflächen und weiteren nicht versiegelten Flächen im Umfeld der Rampen der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof und der Köhlbrandbrücke wegen des bauzeitlichen Verlustes von Gras- und Krautfluren und Gehölzen auf den durch die Baumaßnahmen entstehenden Rohbodenstandorten Gras- und Krautfluren neu entwickelt und Gehölze angepflanzt. Neben der Wiederbegrünung dies dient dem Erosionsschutz und der Gliederung und Belebung der Landschaft.
- Mit der Maßnahme 4.1 A wird zum Ausgleich baubedingter Beeinträchtigungen von Gewässerstrukturen der bestehende Holz-Uferverbau zweier Gräben westlich der A 7 im Bereich Metha-Zufahrt bis Altenwerder Kirchweg beseitigt und die Gräben durch Entwicklung von Gewässerabschnitten mit Uferzonen renaturiert. Dies dient der Entwicklung von Gewässerabschnitten mit Uferzonen zur Verbesserung der Lebensraumstrukturen für Amphibien und Kleintiere der Gewässer.
- Mit der Maßnahme 4.2 A werden Teilabschnitte des Altenwerder Kirchwegs entsiegelt und Teilabschnitte des im Bestand existierenden Unterhaltungsweges sowie obsolet werdende, betonierte Entwässerungsrinnen der Autobahnentwässerung zurückgebaut und entsiegelt; darauf wird Gras-Krautflur entwickelt.
- Mit der Maßnahme 4.3 E wird außerhalb des Vorhabensbereichs, auf den Kirchwerder Wiesen im Bezirk Bergedorf, mittels Bewirtschaftungsvertrag artenreiches Feuchtgrünland entwickelt und eine gezielte Wassersteuerung mit Stauwehren, Grabenausbau und -ertüchtigung sowie die Anlage eines Teiches mit Flachwasserzone vorgenommen.

Die Planfeststellungsbehörde ist unter Auswertung des Landschaftspflegerischen Begleitplans zunächst zur Überzeugung gelangt, dass dem Vermeidungsaspekt die ihm gesetzlich beigemessene Priorität eingeräumt worden ist. Insbesondere ist nicht zu erkennen, dass die Maßnahmenplanung hinter der nach Art und Umfang gebotenen Wiederherstellung zurückbleibt. Vielmehr wird das an den jeweiligen Eingriffsorten bestehende, jedoch durch das anthropogen überprägte Umfeld und die Anforderungen der Autobahnunterhaltung (Wartungsstreifen, Unterhaltungswege) eingeschränkte ökologische Potenzial vollumfänglich ausgeschöpft. Dies wird auch dadurch deutlich, dass die Maßnahmen 2.1 V bis 2.4 wegen der qualitativen Wiederherstellung von Standorten neben der Vermeidungs- auch Ausgleichsfunktionen erfüllen können. Wie bereits dargestellt, geht die Anlage des Vorhabens in einem Umfang, der sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als das zu vertretende Minimum darstellt – so etwa durch den Lü-

ckenschluss zwischen den Fahrbahnen, den dauerhaften Freischnitten zur Wartung und die Anlage der Unterhaltungswege – mit Eingriffen einher, die sich weder vollständig vermeiden noch vor Ort kompensieren lassen. Mithin wird aus der engen Einbettung des Vorhabens in den Hafenraum ohne Weiteres deutlich, dass das nördliche Vorhabensgebiet für Ausgleichsmaßnahmen in relevantem Umfang keine Eignung aufweist, während im südlichen Vorhabensgebiet nahezu sämtliche unversiegelten Flächen bis hin zu den Böschungen der Auffahrtsrampen in die Kompensationsbemühungen einbezogen werden, die Aufwertungs- und somit die Kompensationsmöglichkeiten indes begrenzt sind. Für die Planfeststellungsbehörde gilt es als erwiesen, dass das Ausweichen auf eine standortferne Ersatzmaßnahme nicht unter Opportunitätsgesichtspunkten erfolgt, sondern sich als einzige Möglichkeit der Kompensation darstellt. Wie dargestellt, ergibt sich nach Saldierung des Punktgewinns aus den Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen mit Ausgleichsfunktion und des oben quantifiziertem Kompensationsbedarf hinsichtlich des Schutzguts Boden eine Überkompensation von 32.750 Wertpunkten sowie hinsichtlich des Schutzguts Pflanzen und Tiere eine Überkompensation von 10.900 Wertpunkten. Bezogen auf das Schutzgut Landschaftsbild kann, wenn auch mit zeitlichen Nachlauf zur Fertigstellung des Vorhabens, zudem von einer Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in mindestens gleichartiger Weise ausgegangen werden.

4.8.2.3 Ausgleich des Eingriffs in gesetzlich geschützte Biotope

§ 30 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG verbietet Handlungen, die zur Zerstörung oder erheblichen Beeinträchtigung des Biotoptyps „natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Verlandungsbereiche, Altarme und regelmäßig überschwemmten Bereiche“. Entsprechend der Darstellungen in Ziffer 4.8.1.2 und Ziffer 4.8.1.4 ist eine zumindest baubedingte Betroffenheit für das gesetzlich geschützte Schilfröhricht und das teilweise gesetzlich geschützte naturnahe, nährstoffreiche Rückhaltebecken gegeben. Beide Biotope liegen im südlichen Untersuchungsraum westlich bzw. östlich parallel zur Autobahn (km ca. 162+250 bis 163+300). Die als erheblich eingestufte Beeinträchtigung liegt dabei in dem der Bauausführung geschuldeten Umstand begründet, dass sich baubedingte Einträge sowohl in das Schilf-Röhricht, Biotopkatasternummer 6030-74, in Höhe Autobahn-km ca. 163+300 bis 162+250, östlich der A 7 als auch in das naturnahe, nährstoffreiches Rückhaltebecken, Biotopkatasternummer 6030-58, teilweise gesetzlich geschützt, in Höhe Autobahn-km ca. 162+700 bis 162+400, westlich der A 7, nicht vollumfänglich vermeiden lassen. Neben den Einträgen ergibt sich die Betroffenheit des letztgenannten Rückhaltebeckens auch aus der bauzeitlichen Ufer-Verspundung zur Herstellung von Bohrgeräte-Standflächen mit einer Größe von 350 m².

Der Verbotstatbestand des § 30 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG ist demnach vorliegend als erfüllt anzusehen.

Für das Vorhaben wird eine Ausnahme vom Verbot einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 Absatz 3 BNatSchG

i.V.m. § 14 HmbBNatSchAG erteilt wegen des Eingriffs in die nach § 30 BNatSchG geschützten Biotope

1. Schilf-Röhricht, Biotopkatasternummer 6030-74, vollständig gesetzlich geschützt, in Höhe Autobahn-km ca. 163+300 bis 162+250, östlich der A 7 sowie
2. Naturnahes, nährstoffreiches Rückhaltebecken, Biotopkatasternummer 6030-58, teilweise gesetzlich geschützt, in Höhe Autobahn-km ca. 162+700 bis 162+400, westlich der A 7.

Die Ausnahme wird erteilt

1. Bezüglich der Schaffung von kurzzeitig drei Baufeldern für Bohrgerät in Höhe ca. Autobahn-km 163+000, 162+900 und 162+600 für eine betroffene Teilfläche von ca. 750 m² wegen des baubedingter Einträge in das Biotop,
2. Bezüglich der Einrichtung einer eines ca. 350 m² großes Baufelds mit Verspundung für Bohrgerät ca. in Höhe von Autobahn-km 162+500 wegen der Beeinträchtigung des Rückhaltebeckens durch baubedingte Einträge auf einem Streifen von ca. 1.800 m² einschließlich der Bohrgerät-Standfläche.

Die Ausnahme wird unter der Voraussetzung der Umsetzung der durch Planfeststellung des Maßnahmenblattes 2.2 V festgesetzten Vermeidungsmaßnahme des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags erteilt.

Nach Abschluss der Bauarbeiten und Umsetzung der trassennahen Ausgleichsmaßnahmen sowie 5 Jahre und 10 Jahre nach Beendigung der Bauarbeiten ist zu überprüfen, ob der Entfall der Speisung der gesetzlich geschützten Biotope durch Autobahnabwässer zu Beeinträchtigungen des Bestands der Biotope führt. Die Ergebnisse sind der BUE / NGE 32 mitzuteilen. Sollte das Ergebnis negativ ausfallen, ist eine Ausgleichsmaßnahme vorzusehen.

Die Erteilung der auf Antrag festgelegten Ausnahme beruht auf der in § 30 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG formulierten Voraussetzung, dass eine Ausnahme zugelassen werden kann, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Bei der Entscheidung über die Erteilung einer Ausnahme ist von der Planfeststellungsbehörde zunächst berücksichtigt worden, dass nach den plausiblen Darstellungen der Vorhabensträgerin planerisch eine Reduzierung der Inanspruchnahme der Biotope auf das bautechnisch unvermeidliche Maß vorgenommen wurde. So wird etwa durch entsprechende Ausrichtung der Baulogistik (Bautätigkeit von der Lücke zwischen den Fahrbahnen bzw. von oben) davon abgesehen, eine seitlich der A 7 verlaufende Baustraße anzulegen, welche die Biotope in weit größerem Umfang beeinträchtigt hätte. Stattdessen beschränkt sich die flächenmäßige Inanspruchnahme auf unmittelbar wegen der Platzierung von Bohrgeräten für die Fundamentherstellung von Verkehrszeichenbrücken erforderlichen Flächen. Bautechnisch (noch) weniger eingriffsintensive Alternativen oder eine grundsätzliche Verzichtbarkeit dieses Vorhabensbestandteils sind nicht gegeben.

Mit der im Wege der Planfeststellung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags nebst Maßnahmenblättern festgelegten Maßnahme 2.2 V hat die Vorhabensträgerin ein Konzept zur Wiederherstellung und Renaturierung der beeinträchtigten Biotopstrukturen vorgelegt. Dieses erfüllt nach Art und Umfang die Anforderungen, die an einen wirksamen Ausgleich als Voraussetzung der Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Absatz 3 BNatSchG zu stellen sind. Zum einen wird

dazu auf die Bilanzierung unter Ziffer 4.8.2.2.3 verwiesen. Aus dieser geht hervor, dass die baubedingten Beeinträchtigungen, die in der Sache die Beeinträchtigung des Biotops im Sinne des Verbotstatbestands des § 30 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG ausmachen, im Wertpunktesystem des Staatsrätemodells erfasst wurden (siehe Unterlage 19.1.1, Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Seite 71, „Bereich II und III“) und nach obigen Maßgaben eine Überkompensation hergestellt werden konnte. In diesem Zusammenhang ist die Maßnahme 2.2 V ausdrücklich auch als Ausgleich für die Konflikte baubedingte Einträge / Verspundung / Beeinträchtigung des Rückhaltebeckens bezeichnet. Zum anderen ist aus der Beschreibung der Maßnahme 2.2 V heraus ersichtlich, dass diese nicht lediglich formal in Sinne der Herleitung von Wertpunkten den Ausgleich des Eingriffs adressiert, sondern gezielt auf die Regeneration der Bohrgeräte-Standflächen einschließlich des gesetzlich geschützten Schilf-Röhrichts ausgerichtet ist. Schließlich wird der Vorhabensträgerin über Maßnahme 2.2 V auferlegt, Fremdmaterialien vollständig zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen, womit auch diesem Aspekt der Beeinträchtigung der Biotope Abhilfe geleistet wird. Die Ausnahme nach § 30 Absatz 3 BNatSchG konnte nach alledem erteilt werden.

Das hinsichtlich der Wasserführung der Biotope als Nebenbestimmung in Ziffer festgelegte Monitoring leitet sich aus der fehlenden abschließenden Absehbarkeit der (Fern-)Wirkungen des neu angelegten Entwässerungssystems auf die Wasserstände in nicht mehr hauptsächlich für die Autobahnentwässerung genutzten Gräben und damit einhergehenden Wechselwirkungen auf die Biotope ab. Das Biotop wird in der Bestandssituation nicht nur, aber auch von den Autobahnabwässern gespeist. Mithin besteht eine verbleibende Wahrscheinlichkeit, dass das durch das geänderte Entwässerungssystem jedenfalls durch die Autobahn nicht mehr bewässert Schilfröhricht in einem bestimmten Umfang trockenfällt. Da auch ein solches Trockenfallen als Beeinträchtigung des nach § 30 BNatSchG geschützten Biotops zu bewerten und dem mit Ausgleichsmaßnahmen abzuhelfen wäre, wird ein ggf. erforderliches Nachsteuern durch das Monitoring abgedeckt.

4.8.2.4 Baumbestand und Baumeingriffe

Entsprechend der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgenommenen Bewertungen (vgl. Ziffer 4.8.2) ist der Baumbestand im Vorhabensgebiet geprägt von Wildwuchs, jüngeren Baumpflanzungen im Umfeld von Straßen und Stellplätzen sowie im Zusammenhang mit dem Autobahnbau entstandenen Pflanzungen – vielfach unterschiedliche Weiden, Pappeln, Ahorn, Esche, Erle – mittleren Alters mit Stammdurchmessern zwischen 10 cm und 40 bis 50 cm. Ältere Bäume mit Stammdurchmessern bis 100 cm bilden die Ausnahme, sind aber vereinzelt vorhanden (siehe Unterlage 19.1.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Tabelle 8). Zur Beräumung des Baufeldes und zur Herrichtung der Baustelleneinrichtungsflächen ist die Fällung von Bäumen verschiedener Altersklassen erforderlich. Gemäß Unterlage 19.1.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Tabelle 10 betrifft dies 185 Bäume, von denen 140 baubedingt und 45 anlagebedingt gefällt werden. Soweit diese Bäume in geschlossenen Gehölzflächen gruppiert sind, sind diese Flächen bereits als wertgebend im Rahmen des Staatsrätemodells berücksichtigt, sodass gemäß der Bilanzierung (vgl. Ziffer 4.8.2.2.3) eine Kompensation erfolgt. Ausweislich

des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags (Seite 73ff.) wurde derartigen, vorwiegend randlich der Autobahn im südlichen Vorhabensbereich vorkommenden Beständen durch Zuordnung entsprechender Wertpunkte – darunter Sukzessionsgebüsch bzw. Pionierwald, gehölzbestandene Kleinflur, Feld-, Stadt- und Kleingehölz – Rechnung getragen. Demgegenüber sind Verluste von frei stehenden Bäumen für die Bilanzierung nach dem Staatsrätemodell nicht wertgebend, sodass die betroffenen Einzelbäume nach der Handreichung „Arbeitshinweise zum Vollzug der Baumschutzverordnung und der dabei zu beachtenden artenschutzrechtlichen Vorschriften“ der zuständigen Umweltbehörde Behörde für Umwelt und Energie) bewertet und so der Ersatzbedarf ermittelt worden ist.

Die aus dem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag ersichtliche Ermittlung der Punktwerte für zu rodende Einzelbäume auf Grundlage des jeweiligen Stamm- und Kronendurchmessers (Unterlage 19.1.1, Tabelle 8 und Tabelle 9) sowie unter Berücksichtigung der Vitalität und der Bedeutung der Bäume für das Landschaftsbild entspricht den Vorgaben zur Erfassung und Bewertung des Baumbestands gemäß Anlage 1 und Anlage 2 der vorgenannten Handreichung, also den Erläuterungen zum Erfassungsbogen zur Berechnung des Ersatzbedarfs gemäß Baumschutzverordnung. Dieses Vorgehen ist von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Insbesondere ist für die Planfeststellungsbehörde plausibel, dass sich unter Anwendung des Wertpunktesystems der Handreichung ein Ersatzpflanzungsbedarf von Bäumen ergibt, dessen Anzahl über der Zahl der zu rodenden Bäumen liegt. Aus den vorstehend genannten Erhebungen zu Stamm- und Kronendurchmesser zu rodender Bäume sowie standortkonkret aus dem Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 01 und Blatt 02 geht hervor, dass eine Anzahl von Bäumen mit Stammdurchmessern über 50 cm gefällt werden, die schlechterdings nicht mit Neuanpflanzungen von Bäumen gleicher Wertstufe substituiert werden können. Bereits daraus ergibt sich eine rechnerisch höhere Anzahl von nach Alter und Größe zur ersatzweisen Anpflanzung geeigneter Bäume, dem die Planung mit einem ermittelten Bedarf von 315 Ersatzpflanzungen Rechnung getragen hat. Dabei wurde einbezogen, dass Bäume geringen Stamm- und Kronendurchmessers im Einzelfall höhere wertbildende Merkmale aufweisen, sodass eine hinsichtlich des Baumformats als 1:1-Ersatz erscheinende Neupflanzung in Bezug auf die Wertpunkte in solchen Fällen nicht als gleichwertiger Ersatz gewertet werden konnte.

Soweit im Vorhabensgebiet ausweislich der Maßnahmenblätter zu den Maßnahmen 2.1 V und 3.1 G 16 die Anpflanzung von 16 Bäumen im Verkehrsraum sowie von 14 Einzelbäumen auf den zu rekultivierenden Baustelleneinrichtungsflächen angestrebt wird, ist evident, dass der errechnete Bedarf an Ersatzpflanzungen von 315 Bäumen insoweit nicht in Ausgleich gebracht werden kann. Maßgeblich hierfür ist der Umstand, dass der Baumbestand randlich der Autobahn der Autobahnunterhaltung unterfällt und für die Wartung und Erhaltung des Bestandsbauwerks der Hochbrücke teilweise dauerhaft zurückgeschnitten werden muss. Dies ist essentiell für die Sicherstellung der Erhaltung der Lebensdauer des Bauwerks, dessen fortgesetzte Nutzung den Kern der gewählten Variante des Vorhabens ausmacht. Infolgedessen reduzieren sich die Möglichkeiten der Neuanpflanzung deutlich. Die Ersatzmaßnahme Kirchwerder Wiesen hat die Pflege und Entwicklung von Feuchtgrünland mit Gräben und Teich aus einer konventionellen Weide mit Beet-Graben-Relief zum Gegenstand, wird also nicht durch die Anpflanzung von Bäumen charakterisiert. Angesichts des landschaftspflegerischen Wertes der Maßnahme,

die wie dargestellt in der Bilanz zur Überkompensation des rechnerischen Defizits nach dem Staatsrätemodell hinsichtlich der mit Ausgleichsmaßnahmen zu erzielenden Wirkungen führt, ist nicht zu beanstanden, dass keine auf die Anpflanzung von Bäumen gerichtete Ersatzmaßnahme vorgenommen wurde. Mithin liegt der Zuordnung der Entwicklungsmaßnahme die Abstimmung mit der Fachdienststelle Sondervermögen Naturschutz und Landschaftspflege der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) der Freien und Hansestadt Hamburg und das (von der Vorhabensträgerin nicht zu beeinflussende) Portfolio geeigneter Flächen des Sondervermögens Naturschutz und Landschaftspflege zugrunde.
Soweit für 315 Bäume wegen der nicht vor Ort realisierbaren Baum-Ersatzpflanzungen eine Ersatzzahlung in Höhe von 1.000 Euro für jeden Baum geleistet werden muss, entspricht dies der derzeitiger Fassung der Handreichung „Arbeitshinweise zum Vollzug der Baumschutzverordnung und der dabei zu beachtenden artenschutzrechtlichen Vorschriften“, Stand 2015/2017, der Behörde für Umwelt und Energie (BUE). Die Ersatzzahlung für 315 Bäume sowie die Bemessung der Ersatzzahlung ist durch Planfeststellung des Maßnahmenblattes der Maßnahme 4.4 E Teil des Planfeststellungsbeschlusses.

4.8.2.5 Befreiung von Bestimmungen der Landschaftsschutzverordnung

Südlich der Pfeilerachse 5 durchschneidet das Vorhaben das durch Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in der Gemarkung Moorburg vom 7. September 1956 (letzte berücksichtigte Änderung: § 1 geändert durch Artikel 35 § 1 Nr. 40 der Verordnung vom 29. Mai 2015 – im Folgenden: Verordnung) festgesetzte Landschaftsschutzgebiet Moorburg. Die Betroffenheit des Landschaftsschutzgebiet Moorburg besteht in dem aus der Unterlage 19.1.3 / 1, Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Bestand und Konflikte, Lageplan Blatt 1 – Süd ersichtlichen Umfang und ergibt sich vornehmlich durch die bauzeitliche Inanspruchnahme vegetationsbestimmter Habitatstrukturen sowie die ebenfalls bauzeitliche Inanspruchnahme von Grünanlagen durch Erfordernisse der Baustelleneinrichtung.

Wegen der Betroffenheit von Teilen des Landschaftsschutzgebiet Moorburg in dem aus der Unterlage 19.1.3 / 1, Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Bestand und Konflikte, Lageplan Blatt 1 – Süd ersichtlichen Umfang und der damit einhergehenden Möglichkeit der vorhabensbedingten Schädigung der Natur im Sinne von § 3 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in der Gemarkung Moorburg (im Folgenden: Verordnung) wird eine Genehmigung des Vorhabens gemäß § 3 Absatz 1 in Verbindung mit § 3 Absatz 2 der Verordnung erteilt.

Gemäß § 26 BNatSchG sind Landschaftsschutzgebiete rechtsverbindlich geschützte Gebiete, in denen aus den in § 26 Absatz 1 BNatSchG Gründen des Schutzes des Naturhaushaltes, wild lebender Tier- und Pflanzenarten, der Kulturlandschaft oder des Erholungszwecks ein Schutz von Natur und Landschaft erforderlich ist. Dementsprechend sind in einem Landschaftsschutzgebiet gemäß § 26 Absatz 2 BNatSchG nach Maßgabe näherer Bestimmungen – also derjenigen der Schutzgebietsverordnung – Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Die hier einschlägige Verordnung

für das Landschaftsschutzgebiet Moorburg stellt in § 3 Absatz 1 Satz 1 potenziell die Natur schädigende, den Naturgenuss beeinträchtigende oder das Landschaftsbild verunstaltende Vorhaben unter den Vorbehalt einer Genehmigung. Bei der Frage der Genehmigungserteilung sind nach dem Wortlaut des § 3 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung die in § 2 formulierten Tiere, Pflanzen und Boden des Landschaftsschutzgebietes betreffenden Verbote zu berücksichtigen.

Die Genehmigung des Vorhabens gemäß § 3 Absatz 1 der Verordnung konnte vorliegend in Ansehung des Schutzzweckes der Verordnung, der Intensität des Eingriffs in das Schutzgebiet, der bestehenden Vorbelastung sowie der Bedeutung des Vorhabens erteilt werden.

Angesichts der mehrfachen Anpassung von Normverweisen, welche die Verordnung in Bezug nehmen, und der über den Vorhabensbereich hinausgehenden Ausdehnung des Landschaftsschutzgebiets ist zunächst festzustellen, dass die aus dem Jahr 1956 stammende Landschaftsschutzverordnung durch den weit nach ihrem Erlass durchgeführten Bau der A 7 nicht funktionslos geworden ist. Mithin ist insoweit nach wie vor die Gesamtheit des Landschaftsschutzgebiets mit seinem Gepräge geschützt sein soll, sodass auch § 3 der Verordnung als Spezialnorm für die Genehmigungsbedürftigkeit von das Landschaftsschutzgebiet berührende Vorhaben weiterhin Geltung beansprucht. Allerdings kann die erhebliche Vorbelastung des Landschaftsschutzgebiets nicht nur durch die Autobahn in der Bestandssituation, sondern auch durch die im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens bestehenden weiteren, zum Erlasszeitpunkt der Verordnung ebenfalls noch nicht vorhandenen Beeinträchtigungen – insbesondere die Anlage von Gräben, Entwässerungseinrichtungen, der Waltershofer Straße und der Vollhöfner Weiden – nicht außer Betracht bleiben. Im Einklang mit den schutzgutbezogenen Feststellungen der Umweltverträglichkeitsprüfung sieht die Planfeststellungsbehörde die Aufenthaltsqualität im das Landschaftsschutzgebiet tangierenden Bereich des Vorhabens namentlich wegen der anthropogenen Überprägung und Verlärmung als derart vorbelastet an, dass eine weitere Beeinträchtigung des Naturgenusses im Sinne von § 3 Absatz 1 der Verordnung gegenüber dem Vorhaben nicht (mehr) in Ansatz zu bringen ist. Dasselbe gilt für den Tatbestand der Verunstaltung des Landschaftsbildes, der zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die (bloße) Erweiterung des Vorhabens im Landschaftsschutzgebiet nicht (mehr) erfüllt werden kann. Unter Heranziehung des bauordnungsrechtlichen (unbestimmten) Verunstaltungsbegriffs ist als Verunstaltung die anlagebedingte Platzierung eines Fremdkörpers in dem Landschaftsschutzgebiet zu verstehen, welche das ästhetische Empfinden eines für solche Eindrücke aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachters nicht nur beeinträchtigt, sondern verletzt (vgl. VGH Bayern, Beschluss v. 16.2.2016, 2 – ZB 15.2503). Der gestalterische Kern des Vorhabens, die Schließung der Lücke zwischen den in ihren Außenkanten nahezu unveränderten Hochbauten, wirkt sich indes nicht in relevanter Weise auf das Stadt- und Landschaftsbild aus. Auch unter Einbeziehung der (allerdings letztlich nicht anlage-, sondern baubedingten) längerfristigen Reduzierung des Aufwuchses landschaftsprägender Gehölze entlang der Trasse ist keine Verunstaltung im Sinne der Verordnung gegeben, da die Platzierung junger Bäume anstelle baubedingt gerodeter Bäume nicht als Fremdkörper, sondern als umweltfachlich notwendiger Schritt zur Wiederherstellung des ursprünglichen Landschaftsbildes einzuordnen ist.

Angesichts der Breite des Verbotstatbestands des § 3 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung, nach dessen Wortlaut bereits potenzielle Schädigungen der Natur die Genehmigungspflicht von im Landschaftsschutzgebiet gelegenen Vorhaben auslösen, ist dieser Tatbestand mit Blick auf die nicht auszuschließenden diesbezüglichen Wirkungen des Vorhabens als erfüllt zu betrachten. Korrespondierend dazu bemisst sich die eingeräumte Möglichkeit der Genehmigung schädigender Wirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsschutzgebiet (nur) nach allgemeinen Grundsätzen der Abwägung, sie müsste also erst versagt werden, wenn das Vorhaben mit Blick auf die Ziele der Unterschutzstellung nicht mehr vertretbar wäre.

Dies ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht der Fall. Zunächst ermöglicht § 3 Absatz 2 der Verordnung ergänzend zum durch § 3 Absatz 1 der Verordnung eröffneten Ermessen ausdrücklich die Genehmigung (selbst) solcher Vorhaben, die „die Natur schädigen, den Naturgenuss beeinträchtigen oder das Landschaftsbild verunstalten“. Wie dargestellt, ist der Tatbestand des beeinträchtigten Naturgenusses und der Verunstaltung des Landschaftsbildes nicht erfüllt. Hinsichtlich der für die Genehmigung maßgeblichen Rechtfertigung der „Schädigung der Natur“ ist anzuführen, dass diese unterdessen zuvorderst nach der Systematik der Bewertung von Eingriff und Ausgleich des BNatSchG zu bewerten sind, die zum Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung noch nicht zur Verfügung stand. Insofern sind zwar Eingriffe und mithin die von § 3 Absatz 1 der Verordnung formulierte „Schädigung der Natur“ dokumentiert, im Gegenzug ist aber die Unvermeidbarkeit der verbleibenden Eingriffe und deren Ausgleich und Ersatz dokumentiert, was wiederum die Angemessenheit einer Genehmigung eines in das Landschaftsschutzgebiet eingreifenden Vorhabens indiziert. Die Wirksamkeit des Instrumentariums von Eingriff und Ausgleich voraussetzend, sind angesichts der im Überlappungsbereich von Vorhaben und Landschaftsschutzgebiet bestehenden Vorbelastungen keine Auswirkungen des Vorhabens ersichtlich, die sich auf die Schutzziele konkret des Landschaftsschutzgebiets Moorburg negativ auswirken. Denn mit Blick auf die Ausdehnung des Landschaftsschutzgebietes ändert sich an dessen Gesamtgepräge durch das Vorhaben nichts. Kleinteiligere Beeinträchtigungen sind dagegen in der Eingriffsregelung erfasst.

Auf die in § 2 der Verordnung formulierten Verbote von Handlungen, die strukturell dem Recht der Ordnungswidrigkeiten nachempfunden sind, kann es demgegenüber nicht ankommen, sodass es der Erteilung einer Ausnahme gemäß § 6 der Verordnung nicht bedarf. Denn § 2 der Verordnung wendet sich nach Sinn und Zweck der Vorschrift im Wesentlichen nicht an Vorhabensträger, sondern im Stile einer Benutzungsordnung an diejenigen, die sich (lediglich) im Landschaftsschutzgebiet aufhalten. Bei anderer Bewertung würd die Genehmigungsfähigkeit von Vorhaben gemäß § 3 Absatz 1 der Verordnung ins Leere laufen, weil in § 2 der Verordnung Verhaltensmaßgaben angesprochen sind, gegen die bei Baumaßnahmen aller Art notwendigerweise regelmäßig verstoßen wird, wie etwa das Verbot von Ruhestörungen gemäß § 2 Buchstabe b der Verordnung, das Verbot der Ablagerung von Abraum gemäß § 2 Buchstabe c der Verordnung sowie das Verbot der Beschädigung wild lebender Pflanzen in § 2 Buchstabe e der Verordnung. Das Verbot sämtlicher Vorhaben mit Auswirkungen auf das Landschafts-

schutzgebiet war aber, wie die Liste genehmigungspflichtiger, aber eben auch genehmigungsfähiger Vorhaben gemäß § 3 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung zeigt, gerade nicht Intention des Verordnungsgebers. Ausdrücklich in § 2 der Verordnung verbotene Handlungen, die den Charakter von nach § 3 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung verbotenen „Vorhaben“ aufweisen, sind lediglich das Ablagern von Abfällen, Müll, Schutt und Abraum aller Art (sinngemäß: zum Selbstzweck der Schaffung einer Lagerstätte) sowie je nach baulicher Ausführung Vorrichtungen zum Fangen, Töten oder Nachstellen frei lebender Tiere. Das Vorhaben hat die Errichtung der vorgenannten baulichen Anlagen nicht zum Gegenstand, sodass, wie dargestellt, über die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 6 der Verordnung nicht zu entscheiden ist.

4.8.2.6 Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie

Angesichts der zukünftigen Reinigung der Autobahnabwässer und der hydraulischen Entlastung der Alten Süderelbe vermeidet das Vorhaben nicht nur eine Verschlechterung der gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) relevanten Qualitätskomponenten / Umweltqualitätsnormen, sondern entspricht dem Verbesserungsgebot der WRRL. Mithin werden die Zielerreichung und Maßnahmen des Bewirtschaftungsplanes gemäß § 27 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für die betreffenden Wasserkörper nicht gefährdet. Dementsprechend werden Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen gemäß §§ 31, 47 Abs. 3 WHG von der Vorhabensträgerin nicht beantragt und folglich nicht durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss erteilt.

Mit den Antragsunterlagen wurde ein Fachbeitrag WRRL eingereicht, der die mit dem Vorhaben einhergehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen und deren Vereinbarkeit mit den Zielen der WRRL untersucht. Die Untersuchung hat zunächst die Betrachtung der im Wirkraum des Bauvorhabens liegenden Wasserkörper (Oberflächenwasser und Grundwasserkörper) zum Gegenstand; dabei wird deren ökologischer und chemischer Zustand hinsichtlich der in der WRRL definierten Qualitätskomponenten sowie die Bewirtschaftungsziele beschrieben. Der Fachbeitrag beleuchtet sodann die möglichen Auswirkungen des Vorhabens einerseits auf den ermittelten Zustand der Wasserkörper und die Bewirtschaftungsziele und andererseits – abschließend – die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualitätskomponenten der Wasserkörper und die Bewirtschaftungsziele. Dieser Bewertungsgang entspricht den Erfordernissen der Ermittlung der WRRL-Konformität des Vorhabens und ist methodisch nicht zu beanstanden.

4.8.2.6.1 Rechtsgrundlagen

Die bundesrechtliche Umsetzung der WRRL ist durch Aufnahme von Bewirtschaftungszielen in das WHG erfolgt, wobei zwischen oberirdischen Gewässern (§ 27 WHG), dem Spezialfall der künstlichen oder erheblich veränderten Oberflächengewässer (§ 28 WHG) und Grundwasser (§ 47 WHG) differenziert wird. Demnach zielt das WHG bei oberirdischen Gewässern auf die Vermeidung der Verschlechterung des ökologischen und des chemischen Zustands und das Erhalten oder Erreichen eines guten ökologischen und eines guten chemischen Zustands ab. Bei künstlichen oder erheblich veränderten Gewässern soll (zumindest) eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Einzelheiten

zum Bewertungsverfahren für oberirdische Gewässer sind in der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (OGewV) bestimmt. Gemäß § 83 Absatz 1 WHG ist in Bewirtschaftungsplänen bezogen auf Flussgebietseinheiten darzustellen, wie auf das Erreichen von Bewirtschaftungszielen hingewirkt wird. Angesichts der Größe der Flussgebietseinheit Elbe ist diese durch Verwaltungsvereinbarung der Flussgebietsgemeinschaft Elbe (Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans nach § 83 WHG bzw. Artikel 13 der Richtlinie 2000/60/EG für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe für den Zeitraum 2016 bis 2021) in Koordinierungsräume aufgeteilt ist. Maßgeblich ist hier die Koordinierungsraum Tideelbe, der in die Planungseinheiten Tideelbstrom und Ilmenau/Este/Seeve unterteilt ist, die sich wiederum in Bearbeitungsgebiete gliedern.

Hinsichtlich der Bewirtschaftung des Grundwassers gibt § 47 WHG als Zielstellungen die Vermeidung der Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustands, das Hinwirken auf eine Trendumkehr anthropogen verursachter Schadstoffkonzentrationen sowie das Erreichen eines guten mengenmäßigen und chemischen Zustands vor. Ein guter mengenmäßiger Zustand ist gegeben, wenn die Grundwasserentnahme mit der Grundwasserneubildung in Einklang steht. Referenzstoffe und Parameter als Indikatoren des guten chemischen Zustands sind in der Verordnung zum Schutz des Grundwassers (GrwV) vorgegeben.

4.8.2.6.2 Betroffenheit von Oberflächengewässern und Maßnahmen zum Gewässerschutz

Die Betroffenheit von Oberflächengewässern ergibt sich bei dem Vorhaben vordringlich durch die anlagebedingte Entwässerung von auf den Fahrbahnen gesammelten Niederschlagsgewässern in den Rugenberger Hafen einerseits sowie andererseits im Süden in ein (planerisch im Planfeststellungsverfahren A 26 / Autobahndreieck Süderelbe berücksichtigtes) Regenrückhaltebecken, das gedrosselt in die Alte Süderelbe entwässert. In allen fünf Entwässerungsabschnitten wird das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser vom weiteren Oberflächenwasser getrennt gesammelt. In den vier nördlichen der fünf Entwässerungsabschnitte wird das Fahrbahnabwasser in nur dafür bestimmten Rohrleitungen am Bauwerk K20 gefasst und über Fallrohre und Transportleitungen unterirdisch zu Regenwasserbehandlungsanlagen geleitet. Dabei ist festzustellen, dass die gewählte Technik der Regenwasserbehandlung mittels Regenklärbecken und dem darin befindlichen Absetzbecken mit Tauchwand und Lamellenklärer nicht dem Optimum hinsichtlich der Wasserreinigung und -aufbereitung entspricht, wie sie mit dem insoweit noch wirksameren Einsatz von Retentionsbodenfiltern zu erzielen wäre. Allerdings ist in den Planunterlagen plausibel dargestellt und gutachterlich sowie von der zuständigen Umweltbehörde bestätigt, dass die letztgenannten Retentionsbodenfilter mangels Besonnung der Fläche unterhalb des Brückenbauwerks und fehlender Flächenverfügbarkeit parallel zum Bauwerk der Hochstraße nicht untergebracht werden können, und dass auch die gewählte Regenwasserbehandlung dem Stand der Technik entspricht. Dies vorangestellt, erfolgt der weitere Transport mittels Druckrohrleitungen und Pumpenanlagen in den Rugenberger Hafen erst nach dem Durchlauf der Anlagen zur Regenwasserbehandlung. Dabei wird eine vorhandene nördliche Einleitstelle weiter genutzt und im südlichen Bereich eine neue Einleitstelle hergestellt. Angesichts dieser Lage der Einleitstellen hat das Vorhaben potenziell Einfluss auf die Bewirtschaftung der Flussgebietseinheit Elbe, Koordinierungsraum Tideelbe, Planungseinheit Tideel-

bestrom, Bearbeitungsgebiet Elbe-Hafen. Des Weiteren können auch anlagen- und baubedingte Effekte im Einzugsbereich des Bearbeitungsgebiets wasserrahmenrechtliche relevante Wirkungen auf das betreffende Gewässer haben.

Der äußerst südliche Entwässerungsabschnitt 5 bedient sich der mit dem höchsten Reinigungseffekt verbundenen Reinigung mit Retentionsbodenfilter mit vorgeschaltetem Geschiebeschacht als Vorstufe sowie einem angeschlossenen Regenrückhaltebecken, das mit der Alten Süderelbe in Verbindung steht. Obwohl es sich bei diesen Anlagen um solche handelt, die wegen des dort anfallenden Entwässerungsbedarfs der Planfeststellung der angrenzenden A 26 unterliegen, werden die Effekte des von der A 7 stammenden und im Entwässerungsabschnitt 5 eingeleiteten Wassers hier gesondert betrachtet. Da ein gedrosselter Ablauf der Entwässerung in die Alte Süderelbe vorgesehen ist, ist von dem Vorhaben potenziell die Bewirtschaftung der Flussgebietseinheit Elbe, Koordinierungsraum Tideelbe, Planungseinheit Tideelbestrom, Bearbeitungsgebiet Moorburger Landscheide mit den Oberflächengewässern Moorwettern, Hohenwischer Schleusenfleet, Alte Süderelbe (Abschnitt Fließgewässer) und Aue betroffen. Entsprechend des Bearbeitungsgebiets Elbe-Hafen sind auch für das Bearbeitungsgebiet Moorburger Landscheide neben der planerisch vorgesehenen Einleitung anlage- und baubedingte Wirkungen auf die betreffenden Gewässer nicht von vornherein auszuschließen und somit wasserrahmenrechtlich zu bewerten.

Durch die Ableitung der Fahrbahnabwässer der Entwässerungsabschnitte 1 bis 4 in den im LBP als künstlich angelegtes Oberflächengewässer von geringer ökologischer Bedeutung eingestuften Rugenberger Hafen finden Einleitungen in den Abschnitt Elbe-Hafen (Status: erheblich verändertes Gewässer) des Bewirtschaftungsplans der Flussgebietsgemeinschaft Elbe statt. Das Gewässer wird als solches mit mäßigem ökologischem Potenzial und nicht gutem chemischem Zustand bezeichnet. Ausweislich des Fachbeitrags WRRL wurde anlässlich der Planung des Vorhabens vonseiten der Vorhabensträgerin ermittelt, auf Grundlage welcher Qualitätskomponenten sowie Umweltqualitätsnormen der aktuell geltenden OGewV von 2016 die „nicht gute“ Einstufung des guten chemischen Zustands einschließlich und ausschließlich ubiquitärer Stoffe vorgenommen wurde bzw. worauf die Einschätzung beruht, dass ein guter chemischer Zustand nur langfristig zu erreichen ist. Entsprechend des Fachbeitrags WRRL stehen dem Erreichen der Umweltziele im Wesentlichen die über den Luftpfad eingetragenen, die gesamte Flussgebietsgemeinschaft betreffende Schadstoffe wie Quecksilber und Benzo[a]pyren (PAK), Belastungen aus Punktquellen wie kommunale Kläranlagen oder industrielle Nutzungen sowie die Aktivitäten des Wasserbaus (Hochwasserschutz, Gewässerausbau, Gewässerunterhaltung, Bauwerke für Schifffahrt, Werften, Häfen) entgegen. Mithin ist die A 7 bereits im Bestand mit Blick auf betriebsbedingte Einleitungen im Bereich Elbe-Hafen nicht als entscheidender Faktor für die Verfehlung von Bewirtschaftungszielen anzusehen. Dies ist auch an den im aktuellen Bewirtschaftungszeitraum im Abschnitt Elbe-Hafen vorgesehenen Maßnahmen ablesbar, die vordringlich auf die Reduzierung der Wärmeeinleitung, die Landbehandlung von Baggergut, bauliche Maßnahmen zur Profilierung und Habitatverbesserung sowie ein Sedimentmanagementkonzept abzielen, mithin Ansätze, die mit den vorhabensbedingten Auswirkungen auf den

Elbe-Hafen nur am Rande im Zusammenhang stehen. Unbeschadet dessen wirkt sich die Reinigung des Niederschlagswassers über die Regenklärbecken mit Lamellenklärern sowohl auf das ökologische Potenzial als auch auf den chemischen Zustand bzw. die ihn definierenden Umweltqualitätsnormen positiv aus, da der potenzielle Schadstoffeintrag in den Oberflächenwasserkörper Elbe-Hafen reduziert und gegenüber der heutigen Situation deutlich verbessert wird. Dieser Effekt wird weder durch die gewählte Technik der Regenwasserbehandlung – der Frachteintrag gebundener Stoffe durch Einleitung nunmehr gereinigter Straßenabflüsse in die Elbe sinkt mit Einsatz der Regenklärbecken um 41 % bis 52% – noch durch den für zwei Fahrstreifen zusätzlich anfallenden Einsatz von Taumitteln nennenswert geschmälert. Der betriebsbedingte Umstand, dass durch die Einleitung der Wasserfassung von vier Entwässerungsabschnitten eine insgesamt höhere Einleitmenge mit potenziellen Auswirkungen auf Fließgewässerdynamik oder Gewässerstruktur gegeben ist, wurde ebenfalls betrachtet, fällt aber ausweislich des Fachbeitrags WRRL angesichts des hohen Mittelwasserabflusses des Elbe-Hafens nicht ins Gewicht.

Da nachvollziehbar davon auszugehen ist, dass die anlagenbedingt marginal zusätzliche Verschattung des Rugenberger Hafens dessen ökologisches Potenzial nicht einzuschränken vermag, sind als potenziell die Ziele der Gewässerbewirtschaftung beeinträchtigende Effekte schließlich die bauzeitlichen Auswirkungen des Vorhabens zu bewerten. Dabei ist ersichtlich, dass die Bauausführung durchaus mit Risiken für das Oberflächengewässer Elbe-Hafen verbunden ist, diesen jedoch mit einem Kanon von Nebenbestimmungen, die teilweise auch als Vermeidungsmaßnahmen gemäß Maßnahmenplan festgestellt sind, entgegengewirkt wird. Dieser umfasst die folgenden Maßnahmen:

- Die gewählte Variante der Erweiterung der Hochstraße nach innen unter Verwendung der Hochbauten und – soweit vorhanden – der Fundamente des Bestandsbauwerks stellt bereits eine Vermeidungsmaßnahme hinsichtlich anlagenbedingter und bauzeitlicher Belastungen des Elbe-Hafens dar, da keine neue Pfeilergründungen im Rugenberger Hafen erforderlich sind.
- Die allgemeinen Anforderungen an eine gewässerschonende Durchführung der Bautätigkeiten sind einzuhalten und sichern insoweit den Gewässerschutz des Elbe-Hafens. Diese Anforderungen umfassen den fachgerechten Umgang mit Öl-, Treib- und Schmierstoffen, die fachgerechte Wartung von Maschinen zur Vermeidung von Einträgen in Fließgewässer und Grundwasser, das Treffen von Schutzvorkehrungen gegen bauzeitliche Einträge in die randlich des Baufelds befindlichen Gewässer (insbesondere von Betriebsstoffen und Sedimenteinträgen), den Einsatz schadstoffarmer Baumaterialien und Baustoffe, die umgehende Beseitigung auftretender Beeinträchtigungen der Gewässer und deren bestandsgemäße Wiederherstellung, die ordnungsgemäße und schadlose Materialverwertung und -entsorgung sowie das Bereithalten von Gerät zur Schadensminimierung.
- Am nördlichen Rand des Rugenberger Hafens ist in Höhe der Pfeilerachse 95 eine Baugrubensicherung mittels Spundwandverbau erforderlich. Dabei wird der Umfang des Spundwandverbaus örtlich und zeitlich auf das erforderliche Maß der Trockenlegung der Baugru-

be begrenzt. Für das Setzen der Spundwände sind erschütterungsarme Verfahren, z.B. durch Einpressen vorzusehen, um Störwirkungen in den Wasserkörper und Sedimentaufwirbelungen zu minimieren und eine Schädigung der Fischarten zu verhindern.

- Das Einbringen baubedingt einzufügender Spundwände im Uferbereich des Hafens unterliegt der Rückbauverpflichtung, sodass sich eventuell geschädigte Gewässerflora vollständig regenerieren kann.
- Der Einfluss auf die Wasserbilanz wegen baubedingter Flächenversiegelungen und deren Rückwirkungen auf Versickerung, Abfluss und Verdunstung wird ebenfalls durch Rückbauverpflichtungen auf temporäre Effekte reduziert, sodass sich die Wasserbilanz wieder einstellt.
- Die bauzeitliche Einleitung von verunreinigtem (bspw. Zementhaltigem) Baustellenabwasser bzw. Baugrubenwasser in den Rugenberger Hafen ist zur Vermeidung stofflicher Belastung des Elbe-Hafens auf behandeltes bzw. vorgereinigtes Abwasser beschränkt sowie mit der Behörde für Umwelt und Energie abzustimmen.
- Während der Bauzeit bis zur Herstellung des neuen Entwässerungssystems ist auf eine vorschriftsmäßige Entwässerung zu achten.

Zusammenfassend führt das Vorhaben bau- und anlagebedingt nicht dauerhaft sowie betriebsbedingt nicht zu Verschlechterungen oder nachteiligen Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten bzw. Umweltqualitätsnormen des Elbe-Hafens, sodass Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele vom Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Durch die (gedrosselte) Ableitung der Fahrbahnabwässer des Entwässerungsabschnitts 5 in die Alte Süderelbe finden Einleitungen in den Abschnitt Moorburger Landscheide der Flussgebietsgemeinschaft Elbe statt; mithin sind auch potenzielle anlagen- und baubedingte Auswirkungen des Vorhabens auf wasserrahmenrechtliche Implikationen für diese Abschnitt zu prüfen. In dem Bearbeitungsgebiet zusammengefasst sind neben der in geringen Umfang noch als erheblich verändertes Fließgewässer vorhandenen Alten Süderelbe deren verfüllte und nur nach als Gräben zu bezeichnende Abschnitte sowie weitere Gräben und Wettern (Moorburger Landscheide, Moorwettern, Hohenwischer Schleusenfleet, Aue) zusammengefasst. Die im Bearbeitungsgebiet zusammengefassten Gewässer sind wegen der Herstellung als Be- und Entwässerungssysteme bis auf den Fließgewässer-Abschnitt der Alten Süderelbe als künstliche Oberflächenwasserkörper zu betrachten und dem Fließgewässertyp Marschengewässer zugeordnet, wobei das gesamte Marschgebiet eingepoldert ist. Der Oberflächenwasserkörper wird als solcher mit mäßigem ökologischem Potenzial und nicht gutem chemischem Zustand bezeichnet. Entsprechend des Vorgehens im Bearbeitungsgebiet Elbe-Hafen wurde auch für den Oberflächenwasserkörper Moorburger Landscheide anlässlich der Planung des Vorhabens vonseiten der Vorhabensträgerin ermittelt, welche Qualitätskomponenten sowie Umweltqualitätsnormen der aktuell geltenden OGewV von 2016 der „nicht guten“ Einstufung des chemischen Zustands einschließlich und ausschließlich ubiquitärer Stoffe vorgenommen zugrunde liegt. Demnach liegt es auch für die Gewässer der Moorburger Landscheide so, dass ein guter chemischer Zustand nur langfristig und unter Verringerung des Eintrags von Schad-

stoffen wie Quecksilber und Benzo[a]pyren (PAK) über den Luftpfad im gesamten Gebiet der Flussgebietsgemeinschaft erreicht werden kann. Zu den vorhandenen Belastungen aus dem Eintrag von Niederschlagswasser nicht nur aus dem Betrieb der Autobahn im Bestand, sondern auch aus anderen versiegelten Flächen treten Belastungen aus der intensiven landwirtschaftlichen und gärtnerischen Nutzung hinzu, namentlich aufgrund von Düngemitteleinsatz und durch Pflanzenschutzmittel. Zudem wirkt sich die ausweislich des LBP allgemein hohe Vorbelastung des Untersuchungsraums durch die Immissionen aus Kfz-Verkehr, Gewerbe- und Industriebetrieben sowie dem Hafen auf die Schadstoffeinträge in Gewässer auch des südlichen Vorhabensbereichs aus.

Im aktuellen Bewirtschaftungszeitraum ist für die Gewässer der Moorburger Landscheide neben einer Optimierung der Gewässerunterhaltung, Habitatverbesserungen sowie der Verringerung der Effekte der Landwirtschaft auch ein „Konzept Regenwassereinleitungen“ vorgesehen. Mit Blick darauf ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde folgerichtig und den Zielen der WRRL dienlich, dass im Zuge des Vorhabens der Schwerpunkt der Einleitungen von Fahrbahnabwässern auf den für mengenmäßig zusätzliche Einleitungen weniger sensiblen Rugenberger Hafen gelegt und zugleich den verbleibenden Einleitungen in die Alte Süderelbe eine Aufbereitung hoher Qualität vorgeschaltet wird. Mithin beschränkt sich die Fassung von Fahrbahnabwässern, die der Alten Süderelbe gedrosselt zugeleitet werden, hinsichtlich des Bauwerks K20 auf einen Abschnitt von 300 m, sodass die hydraulische Entlastung der Alten Süderelbe durch das Vorhaben evident ist. Dasselbe gilt für die Qualität der Abwasserreinigung, die – anders als bisher – durch den vorgesehenen Retentionsbodenfilter neben den sedimentierbaren Stoffen auch straßenspezifische Schadstoffe, Feinpartikel sowie z.T. gelöste Stoffe zurückzuhalten vermag. Daraus ergibt sich für die Moorburger Landscheide eine Frachtverminderung für die in der OGewV mit Orientierungswerten benannten Schadstoffe um 77 % bis 94 %. Soweit die Erweiterung des Brückenbauwerks um insgesamt zwei Fahrstreifen den Fassungsbereich der Fahrbahnabwässer trotz der Beschränkung auf eine Strecke von 300 m in der Breite erweitert, bleibt zu konstatieren, dass die Chloridkonzentration durch Taumitteleintrag in der Alten Süderelbe selbst zeitweise durchaus um 25 % über die Vorbelastung ansteigen kann, dem aber durch die Regenwasserbehandlungsanlage nicht abzuhelfen ist. Die wasserrahmenrechtliche Relevanz dieser Sachlage relativiert sich jedoch einerseits dadurch, dass eine auf das gesamte Bearbeitungsgebiet ausgreifende Konzentrationserhöhung nicht zu besorgen ist, und andererseits durch den Umstand, dass für den hier vorliegenden Fließgewässertyp Marschengewässer in der OGewV kein Orientierungswert für Chlorid enthalten ist, sodass Veränderungen bei den Chloridwerten nicht zur wasserrahmenrechtlichen Verwerfungen führen.

Angesichts der in noch geringerem Maße als in Bezug auf den Elbe-Hafen signifikanten von der Erweiterung nach innen verursachten anlagebedingten Auswirkungen auf die Gewässer der Moorburger Landscheide konzentriert sich die Bewertung der WRRL-Konformität im Übrigen auf die potenziellen baubedingten Auswirkungen auf dieses Bearbeitungsgebiet. Die Konzeption des Vorhabens einschließlich der mit der reduzierten Flächeninanspruchnahme ein-

hergehenden Verringerung der gewässerbezogenen Auswirkungen sind für das Bearbeitungsgebiet Moorburger Landscheide in nämlicher Weise in Ansatz zu bringen wie für das Bearbeitungsgebiet Elbe-Hafen. Dasselbe gilt für Rückbau- und Wiederherstellungsverpflichtungen sowie die als Nebenbestimmungen und Vermeidungsmaßnahmen festgelegten Grundsätze gewässerschonenden Baustellenbetriebs, die auch im Einzugsbereich der Gewässer der Moorburger Landscheide gelten.

Zusammenfassend ist daher auch für das Bearbeitungsgebiet Moorburger Landscheide festzustellen, dass das Vorhaben bau- und anlagenbedingt nicht dauerhaft sowie betriebsbedingt nicht zu Verschlechterungen oder nachteiligen Auswirkungen auf die Qualitätskomponenten bzw. Umweltqualitätsnormen führt, sodass Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele vom Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

4.8.2.6.3 Betroffenheit von Grundwasserkörpern und Schutzmaßnahmen

Wegen der direkten Wechselbeziehungen mit den Oberflächengewässern und den Landökosystemen sind wasserrahmenrechtlich die oberflächennahen Hauptgrundwasserleiter bedeutsam. Im Einzugsbereich des Vorhabens und von dessen Auswirkungen potenziell betroffen ist im Koordinierungsraum Tideelbe der im Norden durch die Elbe abgegrenzte oberflächennahe Hauptgrundwasserleiter „Este-Seeve Lockergestein“. Die potenzielle Betroffenheit ergibt sich im Wesentlichen aus anlagebedingten Effekten des Vorhabens – hier: Flächenversiegelung mit möglicher Konsequenz der Reduzierung der Grundwassermenge – sowie den (regelmäßig bei Bauvorhaben auftretenden) baubedingten Risiken des Schadstoffeintrags, ggf. verstärkt beim Durchstoßen von Grundwasserleitern.

Aktuell weist der betroffene Grundwasserkörper einen guten mengenmäßigen Zustand, jedoch einen insgesamt schlechten chemischen Zustand auf. Dieser resultiert indes nicht aus autobahnspezifischen Einleitungen wie etwa Fernwirkungen der Fahrbahnentwässerung, sondern aus dem Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln aus der Landwirtschaft. Es ergibt sich somit ein mit der Schadstoffbelastung der Oberflächengewässer im Bearbeitungsgebiet Moorburger Landscheide vergleichbares Bild. Damit korrespondieren die für den Grundwasserkörper vorgesehenen Bewirtschaftungsziele, die eine Verringerung der Einträge von Nährstoffen und Pflanzenschutzmitteln zum Gegenstand haben.

Gleichwohl schließt diese Charakteristik des Untersuchungsgebiets nicht aus, dass das Vorhaben den chemischen oder mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers beeinträchtigt und mithin dessen Bewirtschaftungsziele/-maßnahmen gefährdet. Auszuschließen ist dies indes angesichts der für die Planfeststellungsbehörde plausiblen Darstellungen des Fachbeitrags WRRL hinsichtlich möglicher betriebsbedingter Auswirkungen des Vorhabens, da dieses – wie bereits hinsichtlich der Betroffenheit der Oberflächengewässer ausgeführt – auf die von anderen Wasserfassungen getrennte Sammlung der Fahrbahnabwässer und die Vermeidung der Versickerung straßenspezifischer Schadstoffe gerade konzeptionell abzielt. Dem entspricht der Ansatz, beim Bau von Beckenanlage durch hinreichend dimensionierte Bodenplatten auf Dränagen zu verzichten, sodass auch eine dauerhafte Grundwasserabsenkung vermieden wird. Ebenso integraler Teil des Vorhabenskonzepts ist der weitgehende Verzicht auf

die Grundwasserbildungsrate negativ beeinflussende Neuversiegelungen von Flächen. Soweit die Anlage neuer Unterhaltungswege für sich betrachtet durchaus das Schutzgut Boden tangiert, relativieren sich die Auswirkungen dieser Versiegelungen auf die Grundwasserneubildung durch die Überlagerung der neuen Unterhaltungswege mit den darüber liegenden Hochbauten der Hochstraße. Saldiert ergibt sich keine relevante zusätzliche Abschirmung von Offenboden für Niederschläge.

Die Beschaffenheit der Böden – stark vorbelastete Auffüllböden – im Vorhabensbereich mindert von vornherein die Anfälligkeit des Vorhabens für baubedingte Gefährdungen des Grundwassers, da bei der Herstellung von Rohrleitungen und Klärbecken grundwasserschützende Deckschichten – da nicht berührt – in ihrer Ausbreitung nicht reduziert werden. Im Übrigen werden baubedingte Gefährdungen des Grundwassers zuvorderst durch die in Bezug auf den Schutz der Oberflächengewässer bereits angeführten Maßnahmen vermieden. Neben diesen oben genannten, dem Schutz der Oberflächengewässer und dem Schutz der Grundwasserkörper gleichermaßen dienenden Maßnahmen sind zusätzlich Nebenbestimmungen festgelegt, die genuin den Schutzbedürfnissen der Grundwasserkörper Rechnung tragen:

- Bei der Gründung des Bauwerks K20 ist durch Wahrung entsprechender Abstände zwischen den Pfählen darauf zu achten, dass die erforderlichen zusätzlichen Bohrpfähle nicht als Strömungshindernis für Grundwasserfließbewegungen wirken, sodass ein Aufstau des Grundwassers ausgeschlossen wird.
- Wegen der Gefahr der Durchörterung von Deckschichten bei Tiefgründungen sind bei diesen Gründungen Schutzmaßnahmen vorzusehen, mit denen eine Verschleppung von Altlasten/Bodenverunreinigungen in den Grundwasserleiter vermieden wird.
- Eine dauerhafte Verbindung wasserführender Schichten mit dem Grundwasserleiter ist durch das Einbringen von vermörtelten Pfählen zu verhindern.
- Eingriffe in das Grund- und Schichtenwasser (z.B. durch Abpumpen verspundeter Bereiche) sind auf möglichst kurzfristige Bauphasen zu beschränken. Baubedingt abgetragene Deckschichten müssen in gleicher Schichtung wieder eingebaut werden.

Im Ergebnis kann im Zusammenspiel der auf die Vermeidung negativer Effekte für das Grundwasser ausgerichteten Planung der baulichen Anlagen des Vorhabens sowie der Gesamtheit der vorgenannten Schutzauflagen eine Verschlechterung mindestens einer Qualitätskomponente des chemischen und mengenmäßigen Zustands des betreffenden Grundwasserkörpers Este-Seeve Lockergestein ausgeschlossen werden.

4.8.2.6.4 Zusammenfassende Bewertung WRRL-Konformität

Das Vorhaben berührt im Wesentlichen betriebs- und baubedingt Oberflächengewässer der den Bewirtschaftungsplänen entsprechend WHG unterliegenden Tideelbe, konkret den Rugenberger Hafen (Bearbeitungsgebiet Elbe-Hafen) und die Alte Süderelbe (Bearbeitungsgebiet Moorburger Landscheide), sowie den Grundwasserkörper Este-Seeve Lockergestein. Bei den betroffenen Oberflächengewässern handelt es sich um künstliche oder erheblich veränderte Gewässer mit mäßigem ökologischem Potenzial und nicht gutem chemischem Zustand, wobei die nicht gute Einstufung jeweils im Wesentlichen auf außerhalb der Autobahn liegende Einflussfaktoren (Einträge der Landwirtschaft bei der Alten Süderelbe, Vorbelastung durch Ha-

fen und Hafengewerbe beim Rugenberger Hafen) zurückgeht. Ähnliches gilt für den Grundwasserkörper Este-Seeve Lockergestein. Unbeschadet dessen wird die vorhabensgegenständliche Erweiterung der Autobahn zum Anlass genommen, das Entwässerungskonzept im Sinne einer separaten Fassung der Fahrbahnabwässer zu gestalten, sodass sowohl in den Rugenberger Hafen als auch in die Alte Süderelbe nur behandelte Abwässer geleitet werden. Der Eintrag straßenspezifischer Schadstoffe wird somit im Sinne des Verbesserungsgebots der WRRL reduziert, mithin kann die Verschlechterung von Qualitätskomponenten/Umweltqualitätsnormen sicher ausgeschlossen werden. Mengenmäßig wird der Schwerpunkt der Ableitung von Regenwasser auf den Rugenberger Hafen verlagert, was dem im Bewirtschaftungsplan festgelegten Ziel der hydraulischen Entlastung der Alten Süderelbe dient. Bedingt durch Taumitteleinsatz auf einer insgesamt vergrößerten Fahrbahnfläche ergibt sich im Gegensatz zur im Übrigen durch die Abwasserreinigung erzielten Frachtverringerung von in der OGewV benannten Parameter saldiert eine Schadstofffrachterhöhung hinsichtlich der Chlorideinträge. Diese fällt jedoch beim Elbe-Hafen umweltfachlich sowie bei der Alten Süderelbe wegen der Einstufung als Marschengewässer wasserrahmenrechtlich nicht ins Gewicht. Das Grundwasser des Grundwasserkörpers Este-Seeve Lockergestein wird weder mengenmäßig noch in seinem chemischen Zustand durch das Vorhaben dauerhaft beeinträchtigt. Baubedingte Risiken des Schadstoffeintrags in den Grundwasserkörper wird mit geeigneten Schutzauflagen begegnet. Schließlich ist festzustellen, dass durch das Vorhaben Oberflächenwasserkörper nicht verlegt werden und sich das Vorhaben außerhalb von beschlossenen Wasserschutzgebieten befindet. Im Übrigen wirkt sich auch die nach Abschluss des Vorhabens durchzuführende Ausgleichsmaßnahme 4.1 auf den Kirchwerder Wiesen, die den Rückbau von Uferbefestigungen und verrohrter Abschnitte sowie deren Renaturierung zum Gegenstand hat, positiv auf den Zustand der betreffenden Oberflächengewässer aus. Das Vorhaben gefährdet insgesamt nicht die Zielerreichung und die Maßnahmen des Bewirtschaftungsplans für die betreffenden Wasserkörper gemäß § 27 WHG.

4.8.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

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

Verschiedene rechtliche Bestimmungen stellen das Gebot der Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen auf (vgl. z. B. § 13 BNatSchG). Das planfestgestellte Vorhaben bringt Beeinträchtigungen der Umweltschutzgüter mit sich. Soweit sie nicht verhindert oder vermindert werden können, sind sie für die Durchführung des Vorhabens erforderlich und unvermeidbar, um das Planungsziel zu erreichen. Auch sind sie insgesamt nicht von einem Ausmaß, das das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge als nicht vertretbar erscheinen ließe. Die Möglichkeit einer generellen Vermeidung der dargestellten Beeinträchtigungen böte nur der Verzicht auf das Vorhaben, der angesichts der verkehrlichen Bedeutung der A 7 im vorhabensgegenständlichen Bereich im Ergebnis der Abwägung nicht in Frage steht.

Zudem fordert das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht das grundsätzliche Unterlassen der Baumaßnahme, sondern verlangt, dass im Zuge der Planung und Baudurchfüh-

rung des konkret in Aussicht genommenen Vorhabens das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Rahmen des Vermeidbaren begrenzt wird. Dies ist zunächst im Wege einer entsprechenden Planung, die – insbesondere durch Ausnutzung der beim Bestandsbauwerk konzeptionell vorgesehenen Erweiterung nach innen, dem Verzicht auf Dammvarianten und des großflächigen Rückgriffs auf versiegelte oder sonst funktional eingeschränkte Flächen für die Baustelleneinrichtung – bereits im Vorfeld auf eine Minimierung der Beeinträchtigung von Umweltbelangen zielte, sowie ergänzend durch diesen Planfeststellungsbeschluss geschehen. So sind neben der Feststellung des vollständigen landschaftspflegerischen Begleitplans samt dessen umweltrelevanten Maßnahmen auch innerhalb der Nebenbestimmungen diverse Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Umweltschutzgüter besonders gesichert worden, vgl. Ziffer 2.1.7, Ziffer 2.1.8, Ziffer 2.6.1. Damit werden auch die Empfehlungen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Vermeidung und Minderung von Neubelastungen sowohl durch die Planung als auch in Ergänzung durch die Planfeststellung berücksichtigt. Im Übrigen ist ein wesentlicher Teil der vorhabensbedingten Auswirkungen nur für den Zeitraum der Bauarbeiten gegeben. Anlage- und betriebsbedingt geht mit dem Vorhaben zudem auch der positive Effekt der zukünftig erfolgenden Reinigung des Oberflächenwassers von den Fahrbahnen einher, bevor dieses in den Rugenberger Hafen eingeleitet wird, sowie flankierend dazu die hydraulische Entlastung der Alten Süderelbe, vgl. Ziffer 4.8.2.6.

Der gesamte Untersuchungsraum wird überwiegend von Verkehrswegen sowie hafenwirtschaftlich und industriell genutzten Flächen bestimmt. Auch der zumindest entlang der Autobahntrasse weniger versiegelte Bereich des Untersuchungsraums südlich des Altenwerder Hauptdeichs ist als anthropogen überprägte Landschaft einzustufen. Bezeichnend in diesem Zusammenhang ist, dass die vorzufindenden Gehölze und Gewächse weitestgehend durch Anpflanzungen aus der Bauzeit der A 7 bestimmt werden. Diese anthropogen entstanden Gehölz- und Ruderalflächen stellen neben den – ebenfalls entweder als künstlich oder als stark verändert eingestuften Gewässer – die naturschutzfachlich wertvollsten Strukturen in dem großflächig insbesondere durch Bodenauftrag und Versiegelung vorbelasteten Untersuchungsgebiet dar. Die wenigen Gehölzbestände bereichern das Landschaftsbild. Eine besondere Bedeutung für die übrigen Schutzgüter ist nicht gegeben. Natürliche oder naturnahe Böden kommen nicht vor. Zwar liegt der Bereich Moorburger Elbdeich bis Alte Süderelbe im Süden des Untersuchungsraums im nach § 26 BNatSchG geschützten Landschaftsschutzgebiet Moorburg. Eine Beeinträchtigung der Schutzziele des Landschaftsschutzgebietes ist jedoch angesichts der Vorbelastung dieses Bereichs des Schutzgebiets durch die Erweiterung der A 7 nach innen nicht ersichtlich (siehe Ziffer 4.8.2.5). Eine Betroffenheit von FFH-Gebieten und EU-Vogelschutzgebieten (Natura 2000) ist nicht gegeben. Die Nutzungen im Untersuchungsraum und seiner näheren Umgebung unterliegen einer sehr starken Dynamik (Hafenerweiterung, Verkehrswegeplanung etc.). Das Landschaftsbild wird von den Nutzungen (Verkehrsanlagen und Industrie) maßgeblich beeinflusst, auch die Grün- und Gehölzflächen im südlichen Untersuchungsraum sind ihrerseits von Verkehrswegen – Bahnanlagen und Straßen - eingegrenzt. Der Untersuchungsraum ist durch die Immissionen aus Kfz-Verkehr und Industriebetrieben, die Bodenversiegelungen sowie dem ausschließlichen Vorkommen von Auffüllungsböden bei den nicht versiegelten Flächen stark vorbelastet.

Wie vorstehend gezeigt, sind bis auf wenige Ausnahmen weder bau- noch anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen festzustellen, deren ökologisches Risiko ein geringes Maß überschritte. Als solche Ausnahmen sind die bauzeitlich mittleren bis geringen und anlagebedingt überwiegend geringen bis mittleren Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, der durch die Fällung landschaftsprägender Gehölze und den Überbau von Gras-/Krautflur erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen, der anlagebedingt geringen bis mittleren Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und der baubedingt geringen bis mittleren Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser zu bewerten. Sämtliche weiteren Schutzgüter sind bau-, anlage- und betriebsbedingt nicht oder nur gering beeinträchtigt. Dies liegt zum einen darin begründet, dass es sich bei dem Vorhaben lediglich um einen in Kubatur und Fläche dem Bestandsbauwerk untergeordneten Erweiterungsbau einer bereits vorhandenen baulichen Anlage handelt. Es ist jedoch auch eine Folge der erheblichen Vorbelastung des Untersuchungsraumes sowie der planfestgestellten Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen (vgl. Ziffer 2.6.1 und Ziffer 4.8.2.2 sowie den landschaftspflegerischen Begleitplan). Auch sind mit dem Vorhaben weder erhebliche Beeinträchtigungen von NATURA 2000-Gebieten noch die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG verbunden.

Für das Schutzgut Menschen ergeben sich aufgrund der Lage der A7 und den umgebenden Nutzungen keine erheblichen bau- oder anlagenbedingten Beeinträchtigungen. Die bereits im Bestand geringe Aufenthaltsqualität in den (sehr wenigen) Bereichen des Untersuchungsraums, die Erholungsfunktion haben (Hundesportplätze, St.-Gertrud-Kirche), wird durch das Vorhaben nur bauzeitlich und auch dann nur am Rande sowie wegen der Überlagerung durch Vor- und Hintergrundbelastungen nur marginal geschmälert. Betriebsbedingte Auswirkungen beeinträchtigen das Schutzgut Mensch nur in geringem Umfang: Zwar verursacht der Verkehr auf der A7 für den Planfall 2030 an mehreren, insgesamt jedoch wenigen Immissionsorten betriebsbedingte Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Gewerbebetriebe und Büronutzungen, lediglich bei einer Immobilie, dem Tank- und Rasthof Altenwerder Hauptdeich mit angeschlossener Betriebswohnung, ist die Überschreitung in der Nachtzeit relevant. Symptomatisch für alle Schutzfälle ist, dass Schallschutzansprüchen in keinem Fall mit Maßnahmen aktiven Lärmschutzes in verhältnismäßiger Weise entsprochen werden kann, weil die Verlärmung des Umfelds der Autobahn durch autobahnfremde Emittenten (Hafen und Bahnbetrieb, nachgeordneter Verkehr) derartige Schutzmaßnahmen ins Leere laufen ließen. Ein Unterbleiben des Vorhabens hätte somit keine signifikante Verbesserung der Lärmbelastung zur Folge, während die Verwirklichung des Vorhabens für die Betroffenen im Wege des passiven Lärmschutzes eine Abschirmung auch von autobahnfremden Immissionen, mithin eine Verbesserung des derzeitigen Zustands mit sich bringt. Auch mit Blick auf die Luftschadstoffbelastung können die betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch die Erhöhung des Kfz-Verkehrs als gering beurteilt werden. Ausweislich des Luftschadstoffgutachtens stehen punktuellen Erhöhungen der Konzentration von Kohlenstoffdioxid und Feinstaub Reduzierungen an anderer Stelle gegenüber, woraus die etwa im Gleichgewicht stehenden Effekte des prognostizierten Mehrverkehrs und dessen Verflüssigung ablesbar sind. Zudem ergeben sich die an zwei Stel-

len festgestellten Grenzwertüberschreitungen, die vergleichbar auch für den Prognosenullfall erwartet werden, allein durch den überragenden Anteil der Hintergrundbelastung. Positive Effekte könnten insofern nicht durch Entfall des Vorhabens, sondern nur durch andere Emittenten einbeziehende Luftreinhalteplanung erzielt werden. Dies führt zur weitergehenden Bewertung, dass bei isolierter Betrachtung, also abgesehen von den Effekten für das Schutzgut Mensch, eine bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima und Luft nicht in relevantem Umfang zu erwarten ist.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird in erster Linie von baubedingten Wirkungen betroffen. Bauzeitlich gehen randlich der Autobahn Gehölze und Gras-Krautflur teilweise mit Brut- und Habitatfunktion sowie Biotopflächen am Rande eines Schilfröhricht-Biotops verloren, woraus eine mittlere Beeinträchtigung resultiert. Die dauerhaften Flächenverluste der Gehölzstrukturen und Gras-Krautfluren wegen des Lückenschlusses zwischen den Fahrbahnen und des Baus der Unterhaltungswege sind wegen der beeinträchtigten Gesamtfläche als hohe, mit Blick auf die geringe Wertigkeit des Bewuchses und Regenerationsfähigkeit außerhalb der überbauten Bereiche indes insgesamt als mittlere Beeinträchtigung zu beurteilen. Demgegenüber sind unter der Voraussetzung der Vermeidungsmaßnahmen Störwirkungen auf die Fauna durch Bautätigkeiten aufgrund der Vorbelastung durch die Autobahn nicht relevant. Im Übrigen ist, da eine besonderer Habitatqualität (gerade für Fledermäuse und Brutvögel) der randlich der Autobahn beanspruchten Flächen nicht gegeben ist, ein Ausweichen auf vergleichbar strukturierte Vegetationsflächen im näheren Umfeld des südlichen Vorhabensbereichs möglich.

Das Schutzgut Fläche und Boden wird aufgrund seiner vollständig anthropogenen Überformung im Untersuchungsraum durch das Vorhaben anlagebedingt durch Umlagerung und Verdichtung nur gering beeinträchtigt. Die für sich genommen geringe anlagebedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes durch die Neuanlage von Betriebs- und Wartungswegen führt (lediglich) in Kombination mit der bauzeitlichen Versieglung durch die Baustelleneinrichtungsflächen und Zuwegungen auf teilweise vegetationsbestandenen, überwiegend vorbelasteten Böden führt zu einer mittleren Beeinträchtigung des Schutzgutes.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers ergeben sich in erster Linie aus den Wasserhaltungen und der Durchführung von Arbeiten auf abgetragenen Oberflächen. Sie werden von der Umweltverträglichkeitsstudie aus Umweltvorsorgegründen als mittel eingestuft, da ein Schadstoffeintrag in die offenen Baugruben aus Baubetrieb in Hinblick auf die geplanten Bautechniken (Gründungen, Verspundungen, Beton- und Zementverarbeitung) sowie wegen des Vorkommens bzw. des Verdachts auf Altlasten nicht ausgeschlossen werden kann. Betriebsbedingte Schadstoffeinträge durch Fahrbahnabwässer sind aufgrund der Ableitung in geschlossenen Systemen bzw. Entwässerungsrinnen, die über Reinigungsanlagen des Bauwerks K20 geleitet werden, nicht zu erwarten. Gegenüber dem heutigen Zustand bedeutet die Planung diesbezüglich eine Verbesserung. Dies gilt auch für die Oberflächengewässer, da Fahrbahnabwässer vor der Einleitung in den stark vorbelasteten Rugenberger Hafen erst eine Reinigungsanlage durchlaufen.

Für das Schutzgut Landschaft/Stadtbild bedeuten die Baumaßnahmen aufgrund der Wiederherstellbarkeit in überschaubaren Zeiträumen und der marginalen Erholungsfunktion der wenigen zugänglichen Flächen entlang der Autobahn im südlichen Untersuchungsraum eine ge-

ringe Beeinträchtigung. Anlage- und betriebsbedingte Wirkungen auf das Schutzgut treten nicht auf.

Baudenkmale sind in der Nähe des Vorhabens vorhanden (Portal A 7-Elbtunnel, Köhlbrandbrücke, St.-Gertrud-Kirche), von dem Vorhaben aber nicht betroffen.

Im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie Ziffer 2.6.1.1 verwiesen. Es werden Kompensationsmaßnahmen vorgenommen, von denen Teile auch artenschutzrechtliche Funktionen übernehmen. Entscheidungserhebliche Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope und Schutzgebiete sowie auf besonders und streng geschützte Arten bestehen nicht, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht erfüllt, vgl. den Artenschutzbeitrag sowie Ziffer 4.8.2.1.

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

4.9 Begründung der Nebenbestimmungen

Die Begründungen zu Nebenbestimmungen erfolgen nur ausgewählt und vorrangig in Fällen, in denen der Hintergrund der Nebenbestimmung nicht evident ist oder anderweitig einer Erläuterung bedarf.

4.9.1 Bauausführung

4.9.1.1 Informationspflichten (zu Ziffer 2.1.1)

Bei den bauzeitlich von der Inanspruchnahme von Grundstücken Betroffenen handelt es sich im Wesentlichen um Betriebe der Hafenwirtschaft, die wegen der Größe der bauzeitlich benötigten Flächen ihre innerbetrieblichen Abläufe für den Zeitraum der Bauzeit neu strukturieren müssen. So sind etwa Flächen, die zur Aufstellung von mehreren Hundert Containern genutzt werden können, für die Baustelleneinrichtung zu beräumen. Es liegt auf der Hand, dass dies kurzfristig nicht möglich ist. Damit die Betroffenen insofern selbst einen Beitrag zur Verringerung der Effekte der Einschränkung der freien Verfügbarkeit über ihre betrieblich genutzten Flächen leisten und sich auf die Einschränkung einstellen können, ist eine frühzeitige Information der Betroffenen unabdingbar.

Der fortgesetzte Koordinierungs- und Informationsbedarf zwischen Vorhabensträgerin und Grundstücksbetroffenen gerade der Hafenwirtschaft betrifft vordringlich den Umstand, dass auf und über Grundstücke der Betroffenen teilweise auch außerhalb der abgegrenzten Baustelleneinrichtungsflächen durch den Bauablauf anlassbezogene Bewegungen von Baumaschinen und großvolumigem Baumaterial durchgeführt werden sollen. Angesichts der Intensität der wirtschaftlichen Nutzung der den Baustelleneinrichtungsflächen benachbarten Flächen und mit Blick auf das fortgesetzte Interesse der Betroffenen an einer wirtschaftlichen Nutzung ihrer Grundstücke ist vonseiten der Vorhabensträgerin auch nach erstmaliger Einrich-

tung der Baustelleneinrichtungsfläche eine dauerhafte Kommunikation und Koordination mit den Grundstücksbetroffenen sicherzustellen.

Die Nebenbestimmung dient auch der Wahrung der Interessen der Einwender E06, Ziffer 4.10.2.6 und E07, Ziffer 4.10.2.7.

4.9.1.2 Erreichbarkeit von Grundstücken (zu Ziffer 2.1.2)

Über die Wahrung der Rechte der Grundstücksbetroffenen auf Nutzung Ihres Grundeigentums hinaus soll die Nebenbestimmung dem Umstand Rechnung tragen, dass die Grundstücke der Betroffenen, soweit sie als zentrale Standorte des Containerumschlags dienen oder in die Logistikketten des intermodalen Umschlags integriert sind, von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Hamburg sind. Möglicherweise bauzeitlich erforderliche Einschränkungen der Zufahrten zu Grundstücken sind mithin auch an der Bedeutsamkeit der Zufahrt zu bemessen. Dies gilt auch für etwaige Unterbrechungen der Erreichbarkeit von Grundstücken auf dem Schienenweg, d.h. für Anschlussgleise.

Die Nebenbestimmung dient auch der Wahrung der Interessen der Einwender E06, Ziffer 4.10.2.6 und E07, Ziffer 4.10.2.7.

4.9.1.3 Begrenzung der Inanspruchnahme von Grundstücken (zu Ziffer 2.1.3)

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

Die vorübergehende Inanspruchnahme der im Flächenbedarfsplan entsprechend gekennzeichneten Flächen ist ebenfalls erforderlich, um die hier festgestellte Planung umzusetzen. Die Nebenbestimmung verhindert eine weitergehende Inanspruchnahme und bestimmt den Zustand, in den die betroffenen Flächen nach Fertigstellung des Vorhabens zu versetzen sind. Als Bautabufläche ist zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme eine ansonsten durch Baumaßnahmen gefährdete Biotopfläche festgelegt. Die Nebenbestimmung schützt diese Fläche vor baubedingter Inanspruchnahme.

4.9.1.4 Wiederherstellung von Grundstücken (zu Ziffer 2.1.4)

Die Nebenbestimmung soll verhindern, dass Betroffene auf die Durchsetzung zivilrechtlicher Restitutionsansprüche verwiesen bzw. angewiesen sind, und dient somit auch der Beschleunigung der Wiederherstellung der vor Beginn der Bauarbeiten bestehenden Situation.

4.9.1.5 Bauzeitlicher Lärmschutz (zu Ziffer 2.1.5)

Die AVV Baulärm und deren Immissionsrichtwerte finden für das Vorhaben keine Anwendung, da die dort in Ziffer 3.1 aufgeführten Gebietskategorien im vom Baulärm potenziell betroffenen Untersuchungsraum nicht vorhanden sind. Unbeschadet dessen befindet sich nach Aussagen des UVP-Berichts sowie weiteren Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde im Untersuchungsraum indes mit der Betriebswohnung der Tank- und Raststätte (nur) ein zu Wohnzwecken genutztes Gebäude; die Nutzung des Gebäudes der Deutschen Seemannsmission an der Zellmannstraße für Übernachtungen hat sich nach Ermittlungen der Planfeststellungsbe-

hörde nicht bestätigt. Es geht daher nicht fehl, analog der tatsächlichen Nutzung des erstgenannten Gebäudes als Betriebswohnung analog der in der AVV Baulärm unter Ziffer 3.1.1 Buchstabe a normierten Schutzwürdigkeit von Betriebswohnungen in Gewerbe- und Industriegebieten eine konkrete Schutzwürdigkeit der Betriebswohnung dem Grunde nach anzuerkennen. Dem wird mit der Nebenbestimmung, lärmintensive Bautätigkeiten in den Nachtstunden, die die Wohnung als Immissionsort betreffen, möglichst zu vermeiden, Rechnung getragen. Die verbindliche Einhaltung eines Immissionsgrenzwertes (etwa von 70 dB(A) entsprechend AVV Baulärm, Ziffer 3.1.1 Buchstabe a) ist demgegenüber einerseits mangels unmittelbarer Geltung der AVV Baulärm, andererseits wegen Vorbelastung des Immissionsortes durch den Verkehrslärm der A 7 nicht angezeigt (vgl. zur Verschiebung der Zumutbarkeitsgrenzen für Baulärm bei Vorbelastung durch Verkehrslärm Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11/11).

Für eine besondere Berücksichtigung von baubedingten lärm- oder erschütterungsbedingten Immissionen durch Einsatz von Rammgeräten regelnde Nebenbestimmungen besteht keine Veranlassung, da die Vorhabensträgerin zur Vermeidung von Schäden am Bestandsbauwerk der Fahrbahnüberbauten aus baustatischen Gründen auf die Vermeidung von Rammarbeiten angewiesen ist.

4.9.1.6 Altlasten und Altlastenverdachtsflächen, Umgang mit Abbruch- und Aushubmaterial (zu Ziffer 2.1.6)

Die Nebenbestimmung dient dem Schutz der menschlichen Gesundheit sowie der Umweltschutzgüter vor einer Beeinträchtigung durch Schadstoffe. In Verbindung mit den genannten Bestimmungen und Regeln gewährleistet sie, dass neue Belastungen – auch außerhalb des Plangebiets – nicht entstehen und bestehende Belastungen nicht erhöht werden. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass vorliegend nicht lediglich Verdachtsflächen, sondern Altlastenflächen gesichert ermittelt worden sind.

4.9.1.7 Gewässer- und Hochwasserschutz (zu Ziffer 2.1.7)

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

Die Nebenbestimmungen zur Vermeidung des Eintrags von Schadstoffen in das Grundwasser im Rahmen der allgemeinen Bautätigkeiten einerseits sowie der Gründung von Bauwerken andererseits sind erforderlich, um die Konformität des Vorhabens mit den Maßnahmen und Zielen gemäß WRRL sicherzustellen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die bauzeitlichen Risiken des Schadstoffeintrags in den betreffenden Grundwasserkörper die anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen für Oberflächengewässer und Grundwasser deutlich übersteigen. Die Nebenbestimmungen zur Gründung von Baukörpern zielen auf das

Ausschöpfen der angemessenen Möglichkeiten der Verminderung des Risikos für Grundwasser und Oberflächengewässer durch Wahl geeigneter Bauverfahren.

Das Planungsgebiet liegt im Bereich zweier nicht öffentlicher Polder, dem Polder Dradenau und dem Polder Burchardkai. Das besondere Schutzbedürfnis der Polder ergibt sich zum einen aus der grundsätzlichen Relevanz des Hochwasserschutzes sowohl für das von der A 7 erschlossene Hafengebiet und das Marschenland im südlichen Vorhabensbereich als auch durch den Umstand, dass Bauarbeiten unmittelbar an Poldern stattfinden sollen, so für die Herstellung der Autobahnentwässerung. Mithin wird durch die Polder auch die Autobahn baulich vor Hochwasser geschützt, was sich in der Mitgliedschaft der Vorhabensträgerin in den jeweiligen Poldergemeinschaften niedergeschlagen hat. Dieser Hochwasserschutz muss stets gewährleistet bleiben.

4.9.1.8 Bauzeitlicher Natur- und Umweltschutz (zu Ziffer 2.1.8)

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

4.9.1.9 Gefahrenabwehr während der Bauzeit (zu Ziffer 2.1.9)

Die Sicherung der Baustelle ist geeignet und erforderlich, um die umliegenden Flächen zu schonen und die Unfallgefahr für Dritte zu reduzieren. Die Nebenbestimmung dient ebenfalls der Sicherung von Maschinen und Material. Besondere Berücksichtigung verdient der Umstand, dass die Arbeiten auf nahezu der gesamten Baustrecke an der das Vorhaben charakterisierenden Hochbrücke stattfinden, woraus sich eine spezifische Gefahrgeneigtheit bei diversen Arbeitsschritten und -situationen ergibt. Dies gilt insbesondere für die Abbrucharbeiten der bestehenden Brückenkanten sowie den bautechnisch besonders komplexen Einbau von großvolumigen Halbfertigteilen und Trägern. Hervorzuheben ist dabei, dass die Trassierung der den Baumaßnahmen unterworfenen Hochbrücke zu einer räumlichen Nähe der Autobahn zu von Betrieben der Hafenwirtschaft genutzten Grundstücken führt und die Autobahn weiterhin zahlreiche stark befahrene Verkehrswege (Altenwerder Damm, Finkenwerder Straße, Köhlbrandbrücke, Altenwerder Hauptdeich) kreuzt oder tangierend überspannt. Insoweit ergibt sich ein Bedarf von darauf abgestimmten Schutzmaßnahmen insbesondere gegenüber dem Herabfallen von Material auf Grundstücke und Verkehrswege. Die von der Baustrecke gequerten Straßen stehen dem Straßenverkehr bauzeitlich weiterhin zur Verfügung, sodass das Gefährdungspotenzial für Dritte hier am größten ist, was die beauflagten abfangenden Maßnahmen rechtfertigt.

4.9.1.10 Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb (zu Ziffer 2.1.10)

Diese Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs während der Baudurchführung. Dieser ist dadurch gekennzeichnet, dass an den Baustellenbereich angrenzende Gleise der HPA, Einheit Hafenbahn, mit Oberleitungsanlagen für eine Spannung

von 15 kV elektrifiziert sind, sodass ein gegenüber nicht elektrifizierten Eisenbahnanlagen umfangreicherer schutzwürdiger Raum gegeben ist. Der schutzwürdige Raum wird durch die Höhe der unter Hochspannung stehenden Fahrleitungsdrähte und der diese tragenden Masten sowie der gegebenen Sicherheitsabstände zu spannungsführenden Bauteilen bestimmt. Die besondere Schutzbedürftigkeit des Masts N4 (MO-5) ergibt sich aus dessen unmittelbarerer Nähe zur bauzeitlichen, während der Sanierung der sogenannten Megastützen zu deren Umfahrung vorgesehenen Rampe, die der Gewährleistung einer bauzeitlichen Verkehrsführung in Richtung der Köhlbrandbrücke dient.

Statische Vorgaben zum Schutz der Eisenbahnanlagen (Lastbild UIC 71) tragen der vorgesehenen Durchführung von Bauarbeiten am Vorhaben unmittelbar angrenzend an die HPA-Bahnanlagen – insbesondere im Kreuzungsbereich der HPA-Bahnanlagen mit dem Bauwerk – Rechnung.

Der Anforderung zur grundsätzlichen Vermeidung von Beeinträchtigungen des Bahnbetriebes und gegebenenfalls weit im Voraus abzustimmender Terminierungen von Bauarbeiten zur Verkürzung des Zeitraums von Beeinträchtigungen (Aufnahme in HPA-Jahresbaubetriebsplanung) liegt der Sachverhalt zugrunde, dass es sich bei den betreffenden Bahnanlagen, insbesondere den Gleisen ASE701 und ASE702, um für die Hafenlogistik bedeutsame Gleisverbindungen handelt.

4.9.2 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs (zu Ziffer 2.2)

4.9.2.1 Allgemeines (zu Ziffer 2.2.1)

Das Vorhaben ist hinsichtlich seiner Bauabläufe so konzipiert, dass während sämtlicher Bauzustände ein Verkehr auf sechs Fahrstreifen aufrechterhalten werden kann und zugleich nur jeweils eine der Auf- oder Abfahrtsrampen der Anschlussstelle Waltershof gesperrt wird, um übermäßige Belastungen nachgeordneter Straßen durch Umleitungs- und Ausweichverkehre zu vermeiden. Die Verkehrslenkung im Einzelnen und deren jeweilige Terminierung werden als straßenverkehrsrechtliche Anordnung nicht planfestgestellt. Da zum einen die Einziehung von Fahrstreifen der A 7 weitreichende Auswirkungen auf den (auch überregionalen) Verkehrsfluss hat und zum anderen die Sperrung auch einzelner Rampen der Anschlussstelle Waltershof für die Hafenwirtschaft relevante Verkehrsströme beeinflusst, ist den Auswirkungen mit einem zwischen den benannten Trägern öffentlicher Belange abgestimmten Verkehrskonzept zu begegnen.

4.9.2.2 Koordinierungsbedarf mit dem Elbtunnel und weiteren Bauvorhaben (zu Ziffer 2.2.2)

Die Nebenbestimmung dient der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit für die Tunnelsicherheit relevanter Systeme der Verkehrsbeeinflussung. Dabei soll die Rückkopplung der bauzeitlichen Verkehrsführung auf dem Bauwerk K20 insbesondere dazu dienen, dass die Funktionsfähigkeit der Programme „Nothalt“, „Halt“, „Höhenkontrolle“ und „Fahrstreifensperrung“ des Elbtunnels in allen Bauzuständen des Bauwerks K20 gewährleistet ist.

Dies setzt voraus, dass zwischen den unter Ziffer 2.2.1 benannten Beteiligten eine Koordinierung hinsichtlich der bauzeitlichen Sicherstellung der Verkehrsüberwachung in technischer Hinsicht erzielt wird.

Da nördlich und südlich des Vorhabens überschneidend und parallel weitere Bauvorhaben realisiert werden (A 7, Bauwerk K30; A 7 Bauwerk K31; A 7, Tunnel Altona; Anschluss der A 26 im Autobahnkreuz Hamburg-Hafen), soll ausgeschlossen werden, dass wegen weiterer Vorhaben baubedingt abweichende Verkehrsführungen im Zusammenwirken mit den im Zuge der Umsetzung des Vorhabens geänderten Verkehrsverhältnissen die Steuerungserfordernisse des Elbtunnels beeinträchtigen. Damit wird der Komplexität der einzelnen Betriebszustände des Elbtunnels und dem Erfordernis der Rückkopplung an die Bauphasen des Vorhabens Rechnung getragen.

4.9.2.3 Baustellenein- und -ausfahrten auf der Fahrbahn der A 7 (zu Ziffer 2.2.3)

Die Nebenbestimmung dient der Berücksichtigung des Umstands, dass die bauzeitlich erforderliche Ein- und Ausfahrt von Baufahrzeugen vom äußerst linken Fahrstreifen der A 7 in die Baustelle bzw. von der Baustelle in den äußert linken Fahrstreifen der jeweiligen Richtungsfahrbahn der A 7 insbesondere wegen der den linken Fahrstreifen besonders kennzeichnenden unterschiedlichen Geschwindigkeiten des fließenden und des Baustellenverkehrs einen besonderen Gefahrenpunkt darstellt. Die Möglichkeit einer Vermeidung der Zufahrt von Baustellenfahrzeugen vom linken Fahrstreifen in die Baustelle sowie von der Baustelle auf den linken Fahrstreifen besteht angesichts des Konzepts der Erweiterung der Autobahn nach innen nicht, da die Bauarbeiten vom jeweils äußersten linken Fahrstreifen der Hochbauten der Hochstraße aus vorgenommen werden müssen.

4.9.2.4 Vermeidung verschleißbedingter Verkehrsbeschränkungen (zu Ziffer 2.2.4)

Die Nebenbestimmung dient der Sicherstellung der möglichst durchgängig aufrechtzuerhaltenden Verfügbarkeit von insgesamt sechs Fahrstreifen auch in Bauzuständen, da nur so den Anforderungen an die verkehrliche Durchlässigkeit der A 7 während der Bauarbeiten genüge getan werden kann. Wegen des Alters des Bestandsbauwerks und der von der Vorhabensträgerin als Erforderlich eingestuften Ertüchtigung erscheint der Eintritt eines Lamellenbruchs bis zum Abschluss der Baumaßnahme als nicht ganz unwahrscheinlich. Mit Abstimmungen zur Vorhaltung von provisorischen Einrichtungen, mit denen dem Schaden unter Vermeidung der Sperrung von Fahrstreifen temporär abgeholfen werden kann, sodass eine Reparatur in Schwachlastzeiten erfolgen kann, wird dem Risiko der gesteigerten Beeinträchtigung des Verkehrsflusses angemessen entgegengewirkt.

4.9.2.5 Begrenzungen der Verkehrsbeschränkung querender und tangierender Verkehrswege (zu Ziffer 2.2.5)

Die Nebenbestimmung ergeht insbesondere mit Blick auf die erhebliche verkehrliche Bedeutung der von dem Vorhaben gequerten oder von der Hochstraßenanlage berührten Verkehrswege Altenwerder Damm, Finkenwerder Straße, Köhlbrandbrücke, Altenwerder Hauptdeich und Waltershofer Straße. Neben der allgemeinen Anforderung, die Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in den verkehrlich hochbelasteten Straßenabschnitten auf das baulogistisch und bautechnisch erforderliche Mindestmaß zu beschränken, ist konkret zu berücksichtigen, dass die betreffenden Straßen zentrale Standorte des Contai-

nerumschlags und des weiteren Hafengewerbes erschließen und die Aufrechterhaltung einer Mindest-Durchlässigkeit, so auch für Großraum- und Schwertransporte, von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Hamburg sind. Dies gilt auch für etwaige Unterbrechungen der Erreichbarkeit von Grundstücken auf dem Schienenweg, d.h. für Anschlussgleise.

4.9.3 Bauzeitliche Nutzungskonflikte und Leitungen (zu Ziffer 2.3)

4.9.3.1 Allgemeines (zu Ziffer 2.3.1)

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

Zum bauzeitlichen Verkehrskonzept wird auf Ziffer 4.5 verwiesen.

Ein wesentlicher Beitrag in der Vermeidung von Einschränkungen des nachgeordneten Netzes wird durch das Konzept geleistet, die Rampen der AS HH-Waltershof im Rahmen der K20-Maßnahme grundsätzlich nicht zu sperren, weil dadurch Umleitungsverkehre und die damit verbundene Ablenkung von Verkehrsströmen vermieden werden. Der Anteil des zusätzlichen Baustellenverkehrs liegt im üblichen Schwankungsbereich der täglichen Verkehrsbelastungen. Aufgrund des ohnehin sehr hohen Lkw-Anteils im Hafen ist nicht davon auszugehen, dass der K20-Baustellenverkehr maßgeblich für die Bewertung der Verkehrsqualität im nachgeordneten Netz wird. Sofern unbeschadet dessen Verkehrsanordnungen und Markierungen im nachgeordneten Netz zur Regelung des bauzeitlichen Verkehrs getroffen werden, sind diese nicht Gegenstand der Planfeststellung.

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

4.9.3.2 Fernwärmeleitung der HanseWerk Natur GmbH (zu Ziffer 2.3.2)

Die Nebenbestimmung konkretisiert die in Ziffer 2.3.1 formulierten Grundsätze der Abstimmung zwischen Vorhabensträgerin und Leitungsträgern hinsichtlich der erforderlichen Absprachen mit der HanseWerk Natur GmbH.

4.9.3.3 110-kV-Hochspannungsfreileitungen der Stromnetz Hamburg GmbH (zu Ziffer 2.3.3)

Die Nebenbestimmung konkretisiert die in Ziffer 2.4.1 formulierten Grundsätze der Kommunikation zwischen Vorhabensträgerin und Leitungsträgern hinsichtlich der erforderlichen Absprachen mit der Stromnetz Hamburg GmbH. Verhaltensmaßgaben hinsichtlich der 110-kV-

Hochspannungsfreileitungen dienen in diesem Zusammenhang sowohl dem Arbeitsschutz – Verhinderung potenziell tödlicher Unfälle durch Annäherung an die Leitung – als auch dem Schutz der Funktionsfähigkeit der Stromversorgung.

4.9.3.4 Leitungen und Verkehrswege der Hamburg Port Authority (zu Ziffer 2.3.4)

Die Nebenbestimmung konkretisiert die in Ziffer 2.3.1 formulierten Grundsätze der Abstimmung zwischen Vorhabensträgerin und Leitungsträgern hinsichtlich der erforderlichen Absprachen zu einzelnen Leitungen und Wegeführungen der Hamburg Port Authority.

4.9.3.5 Leitungen und Verkehrswege der HHLA (zu Ziffer 2.3.5)

Die Nebenbestimmung konkretisiert die grundsätzlichen Anforderungen an die Erreichbarkeit von Grundstücken (Ziffer 2.1.2), die Begrenzung der Inanspruchnahme von Grundstücken (Ziffer 2.1.3) sowie die die in Ziffer 2.3.1 formulierten Grundsätze der Abstimmung zwischen Vorhabensträgerin und Leitungsträgern hinsichtlich der erforderlichen Absprachen zu einzelnen Leitungen und Wegeführungen zwischen der Vorhabensträgerin und der HHLA. Das Abspracheerfordernis hinsichtlich der Zufahrten zu Baustelleneinrichtungsflächen auf den Grundstücken der HHLA trägt dem Umstand Rechnung, dass die Grundstückseigentümerin einen aufkommensstarken innerbetrieblichen Verkehr abwickelt, dessen Beeinträchtigung durch Baustellenverkehr minimiert werden soll. Mit der Nebenbestimmung des Treffens von Schutzvorkehrungen hinsichtlich der Leitungen der HHLA ist keine Aussage zur Kostentragung verbunden.

4.9.3.6 Betriebsabläufe auf dem Zollamt Waltershof (zu Ziffer 2.3.6)

Das Zollamt Waltershof verfügt über einen hohen Durchsatz von zu kontrollierenden Lkw; zur Bewältigung des Pensums sind die Anlagen (bspw. die Container-Prüfanlage) auf dem Zollhof entsprechend angeordnet und werden in nach Reihenfolge und Anordnung genau geregelten Hofabläufen befahren, wobei das Zollamt beabsichtigt, diese Abläufe parallel zum Vorhaben zu verändern bzw. zu optimieren. Die Aufrechterhaltung der Abläufe auf dem Gelände des Zollamtes Waltershof entsprechend den Anforderungen der Zollverwaltung ist für die Logistikketten der Hafenwirtschaft essenziell und liegt im öffentlichen Interesse. Dies gebietet es, die Störungen durch Positionierung von Baugerät auf dem Gelände des Zollamtes örtlich und zeitlich gering zu halten und die bauzeitliche Schaffung unberechtigter Zu- und Abfahrtsgelegenheiten, die sich auf die hoheitliche Aufgabe störend auswirken könnte, zu vermeiden. Vor diesem Hintergrund ist der in die Nebenbestimmung aufgenommene besondere Kommunikations- und Koordinierungsbedarf zwischen Vorhabensträgerin und Zollamt erforderlich. Die Verlegung der Rohrtrasse muss aus statischen Gründen erfolgen, das Erfordernis ergibt sich allein aus dem Vorhaben.

4.9.3.7 Mineralölfernleitung der Holborn Europa Raffinerie GmbH (zu Ziffer 2.3.7)

Die Nebenbestimmung konkretisiert die in Ziffer 2.3.1 formulierten Grundsätze der Abstimmung zwischen Vorhabensträgerin und Leitungsträgern hinsichtlich der erforderlichen Absprachen zur Mineralölfernleitung der NDO.

Die erstmalige Schaffung einer Kreuzungssituation von Autobahn und Mineralölfernleitung ist mit dem Vorhaben nicht verbunden, vielmehr verläuft die Autobahn aufgeständert über die in Höhenlage gequerte Trasse der Mineralölfernleitung. Geschaffen wird eine Kreuzungssituation des Betriebswegs der Autobahn mit der Mineralölfernleitung, die den Koordinierungsbedarf zwischen Vorhabensträgerin und Mineralölfernleitungsbetreiberin im Wesentlichen auslöst, da unstreitig ist, dass diese Querungssituation den Überprüfungsbedarf der Mineralölfernleitung und damit deren Freilegung auslöst. Mit der auf den Koordinierungsbedarf abzielenden Nebenbestimmung ist keine Aussage zur Kostentragung hinsichtlich der Freilegung und etwaigen Erneuerung des Schutzanstriches der Mineralölfernleitung verbunden.

4.9.4 Entwässerung (zu Ziffer 2.4)

4.9.4.1 Abhängigkeit von Entwässerungseinrichtungen des Vorhabens A 26 (zu Ziffer 2.4.5)

Im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 26 West ((Stade – Hamburg), Bauabschnitt 4 (Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen bis A 7), den Anschluss der A 26 an die A 7 und den Ausbau der an den neuen Anschluss südlich und nördlich angrenzenden Abschnitte der A 7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld im Süden (Km 167+280.000) und Moorburg in Höhe der Alten Süderelbe im Norden (Km 163+542.000)) hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Rechtsamt, Planfeststellungsbehörde, am 21. Dezember 2018 den Plan gemäß § 17 FStrG, §§ 72 ff. HmbVwVfG festgestellt. Insoweit liegt Planungsrecht auch für die Schaffung des Regenklärbeckens 5 vor, von dem aus aufbereitete Fahrbahnabwässer des vorgenannten Vorhabens gedrosselt in die Alte Süderelbe abgeleitet werden können, und das darüber hinaus als Regenklärbecken für den Entwässerungsabschnitt 5 des hier plangegenständlichen Vorhabens herangezogen werden soll. Nähere Darstellungen zum Entwässerungskonzept einschließlich der Funktion des Regenklärbeckens 5 sind insbesondere dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), Ziffer 4.8.2.6 zu entnehmen. Daraus wird deutlich, dass ein genehmigungs- und WRRL-konformer Umgang mit den im Entwässerungsabschnitt 5 anfallenden Fahrbahnabwässern die Verwirklichung von Entwässerungs- und Regenwasserbehandlungseinrichtungen des Vorhabens A 26 West voraussetzt. Die Nebenbestimmung trifft Vorkehrungen für den Umstand, dass diese Entwässerungs- und Regenwasserbehandlungseinrichtungen des Vorhabens A 26 Bauabschnitt 4 wider Erwarten nicht parallel zum Baufortschritt des plangegenständlichen Vorhaben zum Anschluss bzw. Umschluss zur Verfügung stehen. Mit der Verpflichtung zu erforderlichenfalls herzustellenden Provisorien sollen insbesondere ein unkontrollierter Abfluss von Fahrbahnabwässern und die nicht genehmigte Fortsetzung der Einleitung nicht vorbehandelter Fahrbahnabwässer in die Alte Süderelbe verhindert werden.

4.9.4.2 Weitere Anforderungen der Hamburg Port Authority (HPA) als Wasserbehörde (zu Ziffer 2.4.6)

Gemäß § 3 Absatz 1 Ziffer 5 Gesetz über die Hamburg Port Authority (HPAG) vom 29. Juni 2005 obliegt der HPA die Wahrnehmung von Aufgaben im Rahmen des Wasserrechts und der Wasserwirtschaft für die oberirdischen Gewässer nach dem Hamburgischen Wassergesetz in der Fassung vom 29. März 2005 (HmbGVBl. S. 97) in der jeweils geltenden Fassung. Die in

den Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen ermöglichen der HPA-Wasserbehörde die Wahrnehmung der ihr nach § 100 WHG zukommenden Aufgaben der Gewässeraufsicht.

4.9.5 Brandschutz und Brandbekämpfung (zu Ziffer 2.6.2)

Abgesehen von grundsätzlichen Erfordernissen des Brandschutzes wie der Gewährleistung der Zugänglichkeit von Hydranten und des Zugangs zu bauzeitlich abgesperrten Flächen dient die Nebenbestimmung der auf Brandschutzbedarfe ausgerichteten Konkretisierung der unter Ziffer 2.2.1 festgelegten Koordinierungs- und Abstimmungserfordernisse. Ein besonderes Koordinierungserfordernis zwischen Vorhabensträgerin und Feuerwehr ist im Falle einer Vollsperrung der Autobahn oder der Auf- und Abfahrten der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof aufgeführt, da entsprechend der Darstellungen unter Ziffer 4.5 das bauzeitliche Verkehrskonzept Vollsperrungen sowohl der Richtungsfahrbahnen als auch eine Sperrung von mehr als einer Auf- oder Abfahrtsrampe grundsätzlich nicht vorsieht. Mithin bezweckt die Nebenbestimmung eine rechtzeitige Information der Feuerwehr über einsatzrelevante Fahrbahnsperrungen, die über die geplanten und koordinierten bauzeitlichen Lenkungen der Verkehrssituation hinausgehen.

4.9.6 Zusagen (zu Ziffer 2.6.3)

Die Vorhabensträgerin ist auch ohne gesonderte Anordnung verpflichtet, die von ihr in diesem Planfeststellungsverfahren abgegebenen und in diesem Planfeststellungsbeschluss wiedergegebenen Zusagen bei der Bauausführungsplanung und der Bauausführung zu beachten. Eine Wiederholung und Anordnung jeder einzelnen Zusage in dem verfügenden Teil dieser Plangenehmigung ist darum nicht erforderlich. Gleichwohl wird mit dieser Nebenbestimmung die entsprechende Verpflichtung der Vorhabensträgerin festgestellt, um die Bedeutung der insoweit bestehenden Bindung zu betonen und Zweifel über die Verbindlichkeit der Zusagen auszuschließen.

4.10 STELLUNGNAHMEN und EINWENDUNGEN

4.10.1 Stellungnahmen

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

4.10.1.1 Stellungnahme Deutsche Telekom Technik GmbH (S04)

In dem Planbereich befinden sich diverse Anlagen der Telekom, die von der Planung berührt

werden. In Absprache mit dem Vorhabenträger sind ggf. Sicherungsmaßnahmen oder Umverlegungen erforderlich. Die hierfür erstellten Leitungspläne (U16.4) haben wir zur Kenntnis genommen. Die erforderlichen Bau- und Montagezeiten können bis zu 6 Monate betragen. Beachten Sie bitte, dass zur Vermeidung von Kollisionen und Stillstandszeiten eine rechtzeitige Einbindung der Arbeiten der Telekom in die Bauabläufe erforderlich ist.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird beachtet.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.3.1 verwiesen. Die Vorhabensträgerin ist demnach als Nebenbestimmung auferlegt, über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen während der Baudurchführung rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn entsprechende Absprachen zu treffen, die insbesondere die Art der Baudurchführung und die einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen betreffen.

4.10.1.2 Stellungnahme Unternehmensverband Hafen Hamburg e.V. (S05)

Bei der Bemessung der Fahrbahnbreiten muss auch die Nutzung der BAB 7 durch den Großraum- und Schwerverkehr berücksichtigt werden.

Vorhabensträgerin: *Bei dreistreifigen Verkehrsführungen beträgt die nutzbare Gesamtbreite der Fahrbahn 3 x 3,25 m = 9,75 m. Bei zweistreifigen Verkehrsführungen beträgt die nutzbare Gesamtbreite der Fahrbahn 2 x 3,25 m = 6,50 m. Damit steht ausreichend Fahrbahn für die Großraumtransporte zur Verfügung. Für genehmigungspflichtigen Schwerverkehr ist eine Einzelprüfung der Lasten erforderlich.*

Planfeststellungsbehörde: Die bauzeitliche Verkehrsführung und somit die verkehrstechnischen und verkehrsregelnden Ausstattungen während der Bauzeit werden nicht planfestgestellt, sondern nur nachrichtlich mitgeteilt. Die von der Fahrstreifenbreite mitbestimmte bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist nur insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Eine Fahrstreifenbreite von 3,25 m entspricht den Anforderungen der Verkehrsbehörde, insbesondere wird eine bauzeitlich zulässige weitere Verringerung der Fahrbahnbreite vermieden. Abgesehen davon entspricht es dem bauzeitlichen Verkehrskonzept (siehe Ziffer 4.5.1), dass während der Bauzeit immer 3 Fahrspuren je Richtung zur Verfügung stehen werden, davon mindestens 2 Fahrspuren zu je 3,25 m in nebeneinander liegender Verkehrsführung. Bei einer solchen zweistreifigen Verkehrsführung beträgt die nutzbare Gesamtbreite der Fahrbahn 2 x 3,25 m = 6,50 m. Es ist daher nicht erkennbar, dass in der Ausführung des Vorhabens keine technische Lösung für die Durchführung des Großraum- und Schwerverkehrs gefunden werden kann.

Über die Anschlussstelle (AS) HH-Waltershof erhält das Hafengebiet einen direkten Anschluss an das übergeordnete Autobahnnetz. Diese wird vom Hafenverkehr entsprechend stark frequentiert. Wie den Planungsunterlagen zu entnehmen ist, wird diese Anschlussstelle mitten im Baubereich der 8-streifigen Erweiterung liegen und soll für Baumaßnahmen zeitweise gesperrt werden. Aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung der AS HH-Waltershof sollte eine Voll-

sperrung auf ein minimales Zeitfenster reduziert werden, z.B. durch einen Drei-Schicht-Betrieb.

Auch im nachgeordneten Straßennetz (Finkenwerder Str., Finkenwerder Knoten) sind geeignete bauliche und verkehrssteuernde Maßnahmen, wie z.B. längere Abbiegespuren und angepasste Lichtsignalanlagen, zu ergreifen, die auch während der Baumaßnahme und bei hoher Verkehrsbelastung einen Rückstau in den Hafen verhindern. Alternativ muss ebenfalls die Anschlussstelle AS HH-Moorburg zu jeder Zeit über das nachgeordnete Straßennetz im Hafengebiet erreichbar bleiben.

Vorhabensträgerin: *Die Anpassung der Rampen erfolgt nach der Erweiterung der K20 und nach der Inbetriebnahme der A 26.*

In Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen und Behörden der FHH wurde festgelegt, die Rampen der AS HH-Waltershof im Rahmen der K20-Maßnahme grundsätzlich nicht zu sperren. Hierdurch wird während der Bauzeit auf erhebliche verkehrliche Einschränkungen im nachgeordneten Netz verzichtet, so dass sich keine weiteren flankierenden Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität an Knotenpunkte im weiteren Umfeld aus der Maßnahme K20 begründen.

Die AS HH-Moorburg wird während der gesamten Bauzeit erreichbar bleiben.

Planfeststellungsbehörde: Gemäß den vorstehenden Angaben der Vorhabensträgerin sowie den Darstellungen unter Ziffer 4.5.2 ist es Teil des bauzeitlichen Verkehrskonzeptes, dass die achtstreifige Erweiterung des Bauwerks K20 von der Ertüchtigung der Rampen zeitlich entkoppelt wird, letztere also erst im Nachgang zur Umsetzung des achtstreifigen Ausbaus als Kernbestandteil des Vorhabens erfolgt. Eine Doppelbelastung der Verkehrsbeziehungen durch die bauzeitliche Verkehrsführung auf der A 7 und durch Rampensperrungen findet mithin nicht statt. Auch zu den nachgelagerten Ertüchtigungsarbeiten an den Rampen liegt ein Konzept vor, demgemäß es möglich wird, nicht mehr als eine Auf- oder Abfahrt der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof in jeweils nur einer Fahrtrichtung der A 7 zu sperren. Damit wird ein Konzept zur Vermeidung von Sperrungen von Auf- und Abfahrten der Rampen der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof vorgelegt, das kein weiteres sinnvoll umsetzbares Minderungspotenzial hinsichtlich der Dauer und des Umfangs von Sperrungen erkennen lässt. Die Erneuerung der Außenkappen des Bauwerks lässt sich zur Ermöglichung von dessen weiterer Nutzung schlechterdings nicht vermeiden. Insofern wird die Sperrung einzelner Rampen dem Zeitraum angenähert, der für die bautechnische Ertüchtigung des Bereichs, an dem die Rampen an die Fahrbahn in Hochlage anschließen, unabdingbar erforderlich ist.

Darüber hinaus ist es zwingend erforderlich, dass die im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme gelegenen Hafenunternehmen, wie u.a. das Containerterminal Altenwerder CTA, das Containerterminal Burchardkai CTB, das Containerterminal Eurogate sowie das Massengutterminal Hansaport und die Hamburger Container- und Chassis-Reparatur-Gesellschaft mbH HCCR, erreichbar bleiben. Für Arbeiten, die eine Sperrung von Hafenstraßen oder auch Gleisanlagen zur Folge haben, sind die betroffenen Unternehmen frühzeitig darüber zu infor-

mieren. Längerfristige Sperrzeiten sind milden Unternehmen abzustimmen und sollten nach Möglichkeit in die verkehrsschwachen Zeiten, z.B. am Wochenende, gelegt werden.
Vorhabensträgerin: *Die Problematik ist bekannt. Es wird zugesagt, dass die Anlieger frühzeitig über unvermeidbare Sperrungen informiert werden.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses, Ziffer 2.1.1, Ziffer 2.1.2, Ziffer 2.1.3 und Ziffer 2.2.5 verwiesen. Demnach ist der Vorhabensträgerin über Nebenbestimmungen auferlegt, die Beeinträchtigung von öffentlichen Verkehrswegen, die für die Erreichbarkeit von Betrieben der Hafenwirtschaft bedeutsam sind, auf das unbedingt erforderliche Maß zu reduzieren, dabei die logistischen und infrastrukturellen Bedürfnisse der betroffenen Gewerbebetriebe zu berücksichtigen sowie diese frühzeitig zu informieren. Wie aus den Begründungen zu den Nebenbestimmungen Ziffer 4.9.2.5, hervorgeht, liegt den Nebenbestimmungen ausdrücklich das Bewusstsein der Bedeutung der Aufrechterhaltung der Verkehrswege für die Erschließung der Betriebe der Hafenwirtschaft zugrunde.

Im Rugenberger Hafen östlich der K20 befinden sich verschiedene schwimmenden Anlagen, die von der Hafen- und Binnenschifffahrt genutzt werden. Auch hier ist eine mögliche Beeinträchtigung den Unternehmen frühzeitig mitzuteilen und auf ein Minimum zu reduzieren.
Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird berücksichtigt und die frühzeitige Information zugesagt.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen, Ziffer 2.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Vorhabensträgerin ist insoweit zur Information auch der den Rugenberger Hafen mit marinen Geräten nutzenden Hafenwirtschaft verpflichtet.

Zudem liegt das Baufeld im Hochwasserschutzgebiet und es befinden sich in diesem Bereich mehrere Polder. Bei Arbeiten sind hier die besonderen Anforderungen des Hochwasserschutzes zu beachten.
Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird berücksichtigt und die frühzeitige Information zugesagt.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Hochwasserschutz, Ziffer 2.1.7.3 verwiesen, mit denen insbesondere Gefahren für Anlagen des Hochwasserschutzes durch Bautätigkeiten abgewendet werden sollen. Im Übrigen sind die betroffenen Poldergemeinschaften im Planfeststellungsverfahren beteiligt worden.

Grundsätzlich werden jegliche Investitionen, die der Instandsetzung und dem Ausbau der Straßeninfrastruktur dienen, unsererseits begrüßt. Dass diese umfangreichen Baumaßnahmen zu zeitlich begrenzten und unvermeidbaren Verkehrsbehinderungen führen werden, ist durchaus nachvollziehbar. Um die Verkehrssituation nicht zusätzlich zu verschärfen, möchten wir Sie bitten darauf hinzuwirken, dass im näheren Umfeld insbesondere auch auf nachgeordneten Straßen keine weiteren Baumaßnahmen zum selben Zeitpunkt durchgeführt werden. Es ist davon auszugehen, dass sich der Verkehr aufgrund der Einschränkungen Ausweichstre-

cken sucht.

Vorhabensträgerin: *Parallele Straßenbaumaßnahmen sind nicht grundsätzlich zu vermeiden. Die Zustimmung für die Durchführung und Koordinierung obliegt dem Straßenbaulastträger (HPA/LSBG). Die Vorhabenträgerin wird als Grundlage hierfür die Rahmenbedingungen der A7-Bauphasenplanung dem Straßenbaulastträger (HPA/LSBG) übergeben, um entsprechend Konflikte zu reduzieren.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 2.2.1 verwiesen. Der Vorhabensträgerin ist insofern die Koordinierung der mit der Baumaßnahme einhergehenden Verkehrslenkung mit Anforderungen der Verkehrslenkung des nachgeordneten Verkehrs als Nebenbestimmung aufgegeben. Ein Planungs- und Maßnahmenverbot für Arbeiten am nachgeordneten Netz ist durch Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben im Übrigen weder möglich noch sinnvoll. Hinreichend ist, dass die Beherrschung der durch das Vorhaben bauzeitlich geschaffenen Verkehrssituation durch verkehrsregelnde Anordnungen und koordinierende Maßnahmen nicht schlechthin ausgeschlossen ist. Anhaltspunkte für die Schaffung von durch solche Lenkungsmaßnahmen nicht zu bewältigende Zustände liegen hier indes nicht vor. Im Übrigen existieren mehrere Stellen und Arbeitskreise, die zusammen mit der Koordinierungsstelle für Baustellen in Hauptverkehrsstraßen beim LSBG (KOST) die Auswirkungen der Baumaßnahmen für den Ausbau der K20 auf das nachgeordnete Netz in den Blick nehmen und entsprechend steuernd eingreifen als auch die im nachgeordneten Netz parallel geplanten Straßenbauarbeiten nach Möglichkeit auf den Ausbau der K20 abstimmen.

4.10.1.3 Stellungnahme Bezirksamt Bergedorf (S06)

Bei der Durchführung der Ersatzmaßnahme 4.3 E ist die Verordnung über das Naturschutzgebiet Kirchwerder Wiesen vom 24. August 1993 zu beachten.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird beachtet.*

Planfeststellungsbehörde: Die Verordnung über das Naturschutzgebiet Kirchwerder Wiesen vom 24. August 1993, HmbGVBl. 1993, S. 231 (im Folgenden: Verordnung), ist der Planfeststellungsbehörde bekannt und wurde hinsichtlich ihrer Relevanz für die Planfeststellungsentscheidung geprüft. Ein Konflikt zwischen der Verordnung und der mit Unterlage U09.3, Maßnahmenblätter zur Planfeststellung beantragten Maßnahme Nr. 4.3 E, Ersatzmaßnahme Kirchwerder Wiesen, Entwicklung von Feuchtgrünland, Gräben und Teich, der einer besonderen Würdigung innerhalb dieses Beschlusses bedürfte, ist jedoch nicht ersichtlich. Soweit die Vorhabensträgerin zugesagt hat, den Hinweis auf die Verordnung zu beachten, ist dem bereits mit den Inhalten der auf die Verordnung abgestimmten Maßnahme Nr. 4.3 E entsprochen worden.

4.10.1.4 Stellungnahme HanseWerk Natur GmbH (S07)

Die in Planunterlagen beschriebene Baumaßnahme liegt im Bereich unserer Fernwärmetransportleitung Verbund Süd, Rugenberger Damm-Neugraben/Fischbek. Die Bestandspläne unserer Fernwärmeleitung liegen Ihnen vor.

Bei der Sichtung der Unterlagen haben wir folgende Auffälligkeiten festgestellt:
Blatt Nr. 16.4/1: Das in der Trasse der Fernwärmeleitung liegende Steuerkabel gehört nicht der HH Netz, sondern der Hanse Werk Natur GmbH (HAWN). Bitte die Legende entsprechend ändern. In der Waltershofer Straße, westlich parallel zur BAB 7 wurden missverständlich Leitungen in gleicher Farbe und Benennung (FH) eingezeichnet, die der HAWN nicht gehören. Bitte ändern.
Blatt Nr. 16.4/3: Die Fernwärmeleitung wurde nicht in den Plan übernommen. Nur das Steuerkabel wurde dargestellt. Bitte auch die Trasse der Fernwärmeleitung wieder in den Plan übernehmen. Das in der Trasse der Fernwärmeleitung liegende Steuerkabel gehört nicht der HH Netz, sondern der HAWN. Bitte die Legende entsprechend ändern.
Blatt Nr. 16.4/4: Die Fernwärmeleitung wurde nicht in den Plan übernommen. Nur das Steuerkabel wurde dargestellt. Keine Benennung. Das in der Trasse der Fernwärmeleitung liegende Steuerkabel gehört nicht der HH Netz, sondern der HAWN, Bitte die Legende entsprechend ändern.
Vorhabensträgerin: *Gemäß Protokoll der Leitungsträgerbesprechung vom 14.02.18 wird die fehlende Fernwärmeleitung berücksichtigt und in der weiteren Planung wieder in die Pläne eingefügt. Die Zuständigkeit des zugehörigen Steuerkabels wird ebenfalls angepasst.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusagen der Vorhabensträgerin verwiesen. Soweit die Eigentumsverhältnisse an den Leitungen unstreitig sind, ist die Berücksichtigung der einzelnen Lagen der Leitungen Teil der Ausführungsplanung.

Blatt Nr. 16.4/5: Das in der Trasse der Fernwärmeleitung liegende Steuerkabel gehört nicht der HHNetz, sondern der HAWN. Bitte die Legende entsprechend ändern.
Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird berücksichtigt, der Plan in der weiterführenden Planung angepasst bzw. korrigiert.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Soweit die Eigentumsverhältnisse an den Leitungen unstreitig sind, ist die Berücksichtigung der einzelnen Lagen der Leitungen Teil der Ausführungsplanung.

Blatt Nr. 16.4/6: Achtung, die folgende HAWN Fernwärmetrasse konnte in Ihren Plänen noch nicht berücksichtigt werden. Diese im Jahre 2017 hergestellte Fernwärmetrasse befindet sich auf den von HHLA gepachteten Flächen östlich der BAB 7, zwischen Altenwerder Damm und Hafenbahn. Die Vermessungsunterlagen liegen uns in der endgültigen, abgenommenen Form noch nicht vor. Sofern gewünscht können wir Ihnen die Vermessungsunterlagen nachreichen.
Vorhabensträgerin: *Gemäß Protokoll der Leitungsträgerbesprechung vom 14.02.18 ist die benannte Fernwärmetrasse nicht planungsrelevant für das Projekt.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Darstellung der Vorhabensträgerin verwiesen. Eine Berücksichtigung der östlich der A 7 zwischen Altenwerder Damm und Hafenbahn gelegenen Fernwärmetrasse im Planfeststellungsverfahren ist nicht erforderlich.

Im Erläuterungsbericht Seite 37 bis 39 sind falsche Kilometrierungen angegeben. Wir sind der

Meinung, dass hier anstelle von 190+XXX die Kilometrierung 160+XXX anzugeben ist.
Vorhabensträgerin: *Dies ist richtig, es handelt sich um einen Schreib- und Kopierfehler. Alle km-Angaben „190+XXX" müssen entsprechend „160+XXX" lauten.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erläuterung der Vorhabensträgerin verwiesen. Bei der beanstandeten Formulierung handelt sich lediglich um einen redaktionellen Fehler.

Maßnahmen der Hanse Werk Natur GmbH gem. Erläuterungsbericht 4.10. Seite 28ff: Bauwerk 185, km 160+840 „Umverlegung und Sicherung der DN 250 Wärmeleitung". Wir machen darauf aufmerksam, dass HAWN bisher nicht in die Planung einbezogen wurde. Es wurden anlässlich Ihrer Vorplanung lediglich die Pläne dargelegt, und evtl. Lösungsmöglichkeiten besprochen. Wir gehen davon aus, dass nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind, um die Wärmeleitung in Ihrer Trasse zu belassen. Eine Umlegung unserer Leitung ist daher bisher nicht vorgesehen.
Bauwerk 120, km 161+900 „Umverlegung und Sicherung der DN 300 Wärmeleitung": Wir machen darauf aufmerksam, dass HAWN bisher nicht in die Planung einbezogen wurde. Es wurden anlässlich Ihrer Vorplanung lediglich die Pläne dargelegt, und evtl. Lösungsmöglichkeiten besprochen. Wir gehen davon aus, dass nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind, um die Wärmeleitung in Ihrer Trasse zu belassen. Eine Umlegung unserer Leitung ist daher bisher nicht vorgesehen.

Vorhabensträgerin: *Wir weisen darauf hin, dass die vorgeschlagene Umverlegung gemäß E-Mailverkehr vom 28.02.2017 und 07.03.2017 vorgestellt und abgestimmt worden ist. Gemäß Protokoll der Leitungsträgerbesprechung vom 14.02.18 wird eine Umverlegung gemäß bisherigem Leitungsplan durchgeführt.*
Planfeststellungsbehörde: Der Stellungnahme wird hinsichtlich der Ablehnung der Umverlegung nicht entsprochen. Die Vorhabensträgerin teilte mit E-Mail vom 1. März 2019 mit, dass sie eine Variantenprüfung mit dem Ziel des Verzichts auf eine Umverlegung vorgenommen, sich die Umverlegung aber als unvermeidlich herausgestellt habe. Das technische Erfordernis der Umverlegung ist von der Planfeststellungsbehörde nicht zu bezweifeln und in seiner konkreten Umsetzung Gegenstand der Ausführungsplanung. Es wird auf die Abstimmung der Umverlegung der Trasse zwischen der Vorhabensträgerin und der HanseWerk Natur und die Berücksichtigung dieser Abstimmung in der Trassenanweisung verwiesen.

Des Weiteren geben wir zu Bedenken, dass Arbeiten im Bereich der Fernwärmetrasse nur nach rechtzeitiger vorheriger Darlegung und Anmeldung bei HAWN begonnen werden dürfen. Maßnahmen zur Sicherung der Fernwärmeleitung sind gemeinsam mit HAWN abzustimmen.
Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird während der Bauausführung berücksichtigt.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen, Ziffer 2.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Vorhabensträgerin ist insoweit vor Beginn der Bauarbeiten zur Information und Abstim-

mung gegenüber der HAWN als Leitungsträgerin verpflichtet.

4.10.1.5 Stellungnahme Stromnetz Hamburg GmbH (S08)

Zwischen der Bauwerksachse 44 und der Bauwerksachse 45, liegen unterhalb der BAB A7 im nördlichen Bereich des Altenwerder Hauptdeichs zwei in Betrieb befindliche 110kV-Hochspannungskabel (Ihr Leitungsplan mit Trassenplan U16.4 Blatt 3; Stromnetz Hamburg-Leitungsplan Altenwerder Hauptdeich 7, Schnitte 7 - 8,35-36,37-38). Sollten diese Kabel mit Ihrem Bauvorhaben kollidieren bitten wir Sie, das mit in Ihre Planungen einzubeziehen.

Vorhabensträgerin: *Eine Umverlegung der 110kV-Leitung ist erforderlich, wurde jedoch mit der Stromnetz Hamburg GmbH abgestimmt und in die Trassenanweisung vom 21. Januar 2019 übernommen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie auf die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses, Ziffer 2.3.3 verwiesen.

Für geplante Schilderbrücken bzw. Beleuchtungseinrichtungen beträgt die maximal zulässige Bauhöhe:

- Mastfeld 1216-1217: 28,5 m über NN
- Mastfeld 1219-1220: 33,0 m über NN
- Mastfeld 1220-1221: 32,5 m über NN
- Mastfeld 1222-1224: 37,5 m über NN.

Dabei darf die vorgegebene Arbeitshöhe in den Mastfeldern:

- Mastfeld 1216-1217 von 28,5 m über NN
- Mastfeld 1219-1220 von 33,0 m über NN
- Mastfeld 1220-1221 von 32,5 m über NN
- Mastfeld 1222-1224 von 37,5 m über NN

für die mit dem Bau bzw. späteren Reparaturen befassten Personen und Geräte von keinem Körperteil oder Gerät auch nicht vorübergehend überschritten werden.

Vor Aufnahme von Arbeiten muss sich die Bauleitung mit unserer Abteilung Assetservice / Leitungen, Telefon (040)49 202-4338, in Verbindung setzen. Wir werden dann einen Beauftragten zur Baustelle entsenden, der den örtlich Verantwortlichen auf die Gefahren im Bereich der Hochspannungsfreileitung hinweist.

Weiterhin müssen unsere beiliegenden „Richtlinien für Bauvorhaben im Bereich von 110-kV-Freileitungen“ eingehalten werden, die hierzu an den Bauherrn/Grundeigentümer und Bauausführenden weiterzuleiten sind.

Vorhabensträgerin: *Die 110-kV-Hochspannungsfreileitungen sowie die erforderlichen Freihalteräume wurden während der Planungen berücksichtigt. Die Forderungen werden auch an die bauausführende Firma weitergegeben.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die auf die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses, Ziffer 2.3.3 verwiesen, welche die besonderen Anforderungen an die Koordinierung der Arbeiten zwischen Vorhabensträgerin und Leitungsträgerin im Umgang mit der Hochspannungsfreileitung

ausdrücklich aufgreift. Ausdrückliche Festlegungen zur Arbeitsweise im Umfeld der Hochspannungsfreileitung werden jedoch nicht durch Planfeststellungsbeschluss getroffen, da dies allein Gegenstand der Ausführungsplanung ist.

Für alle möglichen Beschädigungen, die durch Ihr Bauvorhaben bzw. die geplante Bebauung und deren Nutzung an unseren Anlagen verursacht werden können, müssen Sie die uneingeschränkte und volle Haftung übernehmen. Diese Haftungsübernahme gilt auch für alle Folgeschäden.

Vorhabensträgerin: *Diese Forderung wird zurückgewiesen. Für Schäden, die durch das Bauvorhaben, die Bebauung sowie durch deren Nutzung an den Anlagen der Stromnetz Hamburg GmbH verursacht werden, haftet die DEGES GmbH bzw. von ihr beauftragte Unternehmen nach den gesetzlichen Vorschriften.*

Planfeststellungsbehörde: Die Haftung der Vorhabensträgerin bzw. deren Subunternehmer für eventuelle Schäden richtet sich nach den gesetzlichen Haftungsbestimmungen.

Bei der Arbeitshöhe haben wir lediglich den nach VDE 0210 vorgeschriebenen Mindestsicherheitsabstand von 3,0 m zu den 110-kV-Leiterseilen berücksichtigt. Dieser VDE-Mindestsicherheitsabstand darf von keinem Körperteil oder Gerät zu keiner Zeit unterschritten werden. Es besteht Lebensgefahr! Insbesondere muss bei der Planung des Autobahnbaus und bei der Planung und Aufstellung von Schilderbrücken, Beschilderungen und Beleuchtungseinrichtungen die Arbeitshöhe beachtet werden. Wir empfehlen, bei der Aufstellung von Beleuchtungseinrichtungen bzw. beleuchteten Schilderbrücken, einen zusätzlichen Abstand als Arbeitsbereich für Personen von 1,0 m. Dadurch verringert sich die maximale Bauhöhe ebenfalls um mindestens 1,0 m.

Bei der Straßenhöhe haben wir einen Mindestsicherheitsabstand von 8,0 m zu den 110-kV-Leiterseilen zu Grunde gelegt, dabei ist eine max. Fahrzeughöhe von 5 m berücksichtigt worden. Die Hochspannungsfreileitungen können, wenn überhaupt, nur in einem störungsfreien Netzbetrieb und vorgeplanten Zeitraum meist nur kurzzeitig und dann kostenpflichtig freigeschaltet werden. Deshalb wird darauf hingewiesen, dass bereits in der Planung der baulichen Anlage der für die Errichtung und spätere Instandhaltung notwendige Arbeitsbereich berücksichtigt wird.

Da Netzänderungen in unserem Leitungsnetz nicht auszuschließen sind, haben die mit diesem Schreiben angegebenen Höhen eine Gültigkeit bis zum 19.12.2018.

Sollten sich Rückfragen ergeben, bitten wir Sie, sich mit unserer Abteilung Assetmanagement, Fachbereich Projektierung Leitungen unter der im Briefkopf genannten Telefonnummer in Verbindung zu setzen.

Vorhabensträgerin: *Vorhabensträgerin: Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und während der Bauzeit berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die auf die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses, Ziffer 2.3.3 verwiesen, welche die besonderen Anforderungen an die Koordinierung der Arbeiten zwischen

Vorhabensträgerin und Leitungsträgerin im Umgang mit der Hochspannungsfreileitung ausdrücklich aufgreift. Ausdrückliche Festlegungen zur Arbeitsweise im Umfeld der Hochspannungsfreileitung werden jedoch nicht durch Planfeststellungsbeschluss getroffen, da dies allein Gegenstand der Ausführungsplanung ist.

4.10.1.6 Stellungnahme Stadtreinigung Hamburg (S09)

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.

Vorhabensträgerin: *Wird während der Bauausführung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Darüber hinaus wurde die Anforderung, die Abstimmung mit denjenigen Trägern öffentlicher Belange zu suchen, die sich erkennbar auf die Bauausführung einstellen wollen, unter Ziffer 2.1.1 als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

4.10.1.7 Stellungnahme Handelskammer Hamburg (S10)

Für die Bauphase ist darauf zu achten, nicht vermeidbare Einschränkungen durch Wegfall und Einengung von Fahrstreifen, Umleitungen und Sperrungen auf ein Minimum zu reduzieren, um den Verkehrsfluss auf der stark frequentierten A 7 auch während der Baumaßnahmen zu gewährleisten. Zudem sollten wertschöpfungsintensive Großraum- und Schwertransporte sowie Gefahrguttransporte auch während der Bauphase auf dieser Strecke ermöglicht werden.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wurde beachtet. Während der Planung wurden die Verkehrsführungen während der Bauzeit intensiv mit der Verkehrsdirektion abgestimmt und die zur Verfügung stehenden Baufelder darauf ausgerichtet. Damit werden immer 3 Fahrspuren je Richtung zur Verfügung stehen. Bei dreistreifigen Verkehrsführungen beträgt die nutzbare Gesamtbreite der Fahrbahn 3 x 3,25 m = 9,75 m. Bei zweistreifigen Verkehrsführungen beträgt die nutzbare Gesamtbreite der Fahrbahn 2 x 3,25 m = 6,50 m. Damit steht ausreichend Fahrbahn für die Großraumtransporte zur Verfügung. Für genehmigungspflichtigen Schwerverkehr ist eine Einzelprüfung der Lasten erforderlich.*

Planfeststellungsbehörde: Die bauzeitliche Verkehrsführung und somit die verkehrstechnischen und verkehrsregelnden Ausstattungen während der Bauzeit werden nicht planfestgestellt, sondern nur nachrichtlich mitgeteilt. Die von der Fahrstreifenbreite mitbestimmte bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist nur insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Eine Fahrstreifenbreite von 3,25 m entspricht den Anforderungen der Verkehrsbehörde, insbesondere wird eine bauzeitlich zulässige weitere Verringerung der Fahrbahnbreite vermieden. Abgesehen davon entspricht es dem bauzeitlichen Verkehrskonzept (siehe Ziffer 4.5.1), dass während der Bauzeit immer 3 Fahrspuren je Richtung zur Verfügung stehen werden, davon mindestens 2 Fahrspuren zu je 3,25 m in nebeneinander liegender Verkehrsführung. Bei einer solchen zweistreifigen Verkehrs-

führung beträgt die nutzbare Gesamtbreite der Fahrbahn 2 x 3,25 m = 6,50 m. Es ist daher nicht erkennbar, dass in der Ausführung des Vorhabens keine technische Lösung für die Durchführung des Großraum- und Schwerverkehrs gefunden werden kann.

4.10.1.8 Stellungnahme Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (S11)

Zu den unterschiedlichen Punkten aus dem Grunderwerbsverzeichnis 4.21.01 und 4.21.02, die das Zollamt Waltershof betreffen, nehme ich im Einzelnen unter Berücksichtigung der gemeinsamen Besprechung vom 09.01.2018 wie folgt Stellung:

1. „Erwerbsfläche" von ca. 230 qm für Wartungsarbeiten

Diese Erwerbsfläche setzt sich aus 149 qm und 81 qm zusammen, die in der Anlage Auszug Blatt 05 und Anlage Auszug Blatt 04 jeweils braun unterlegt sind. Benötigt wird hier nur der Luftraum möglichst in einer Breite von 5 m, um das sog. Brückenuntersichtgerät zur Kontrolle der Autobahn-unterseite einsetzen zu können. Dieser 5 m Luftraum ragt jedoch ca. 1 m in die CPA Fahrspur hinein.

Dieser 5 m Randstreifen wäre frei von Bewuchs und Bebauung zu halten, um die notwendigen Wartungsarbeiten (ca. 1 bis 2-mal im Jahr) mit dem Brückenuntersichtgerät durchführen zu können. Bereits jetzt befinden sich Schilder und Beleuchtungsmasten im ersten Meter des Grünstreifens zur CPA Fahrspur (s. Anlage Foto Bestandsbeschilderung) und damit im 5 m Luftraum. Die Schilder haben eine Höhe von ca. 2,50 m bzw. die Beleuchtungsmasten von ca. 5,50 m.

Im Rahmen der anstehenden Baumaßnahmen „Neuordnung Hofabläufe" werden auf dem Randstreifen zudem weitere Schilder und technische Gerate (Schranke, Kameras) aufgestellt, um die Hofabläufe für das Zollamt notwendigerweise weiter zu optimieren (bauliche Ausführung in 2018/2019).

Vor diesem Hintergrund müssen bereits die vorhandenen als auch die neu hinzukommenden Beschilderungen und technischen Geräte bei der Befahrung durch das Brückensichtgerät zwingend berücksichtigt werden.

Vorhabensträgerin: *Auf die im Plan gekennzeichneten Erwerbsflächen kann verzichtet werden, wenn dafür alternativ eine dingliche Sicherung eingetragen wird, um eine Randbebauung an der Autobahn zu unterbinden. Die benannten Einbauten für die „Neuordnung Hofabläufe" werden berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Soweit sich die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben auf ihre Rechte als Grundeigentümerin beruft, ist die Stellungnahme als Einwendung zu qualifizieren. Auf die Inanspruchnahme der in Rede stehenden „Erwerbsfläche" von ca. 230 qm für Wartungsarbeiten wird auf Grundlage der Zusage der Vorhabensträgerin unter der Voraussetzung der dinglichen Sicherung zur Unterbindung einer Randbebauung an der Autobahn verzichtet, sodass der Einwendung insoweit abgeholfen ist. Unter dem Gesichtspunkt der dem Vorhaben zugrundeliegenden fortwährenden Nutzung des Bestandsbauwerks müssen indes die Voraussetzungen für die Durchführung von Wartungsarbeiten an der Hochbrücke gewährleistet sein, sodass zu dinglichen Sicherungen, mit denen zugunsten der Vorhabensträgerin ein Mindestmaß an Zugänglichkeit zu der Hochstraßenbrücke gewährleistet wird, keine Alternative besteht. Die Berücksichti-

gung der „Neuordnung Hofabläufe“ hat die Vorhabensträgerin dabei zugesagt.

Zum Einsatz des Brückenuntersichtgerätes gibt es It. DEGES/ BUNG Ingenieure AG jedoch die Alternative, dass ein Hubwagen unter der Brücke zur Untersichtkontrolle eingesetzt werden kann, falls die für den Zollhof notwendigen und bestehenden Schilder /Beleuchtungsmasten sowohl von der Entfernung zur Autobahn als auch von der Höhe her den Einsatz des Brückenuntersichtgerätes in der verbliebenen Breite nicht ermöglichen sollten. Der Einsatz eines Hubwagens ist laut DEGES daher grundsätzlich problemlos möglich und muss dann lediglich in der künftigen Wartungsausschreibung berücksichtigt werden. Es wird daher eingewendet sogleich einen Hubwageneinsatz für die Wartungsarbeiten der A 7 in diesem Abschnitt einzuplanen, dann bedarf es dieser „Erwerbsfläche" von 230 qm nicht und der Zollbetrieb wird von vornherein nicht durch die Wartung der Brückenuntersicht berührt. Der als „Erwerbspunkt" bezeichnete Punkt könnte dann in Gänze entfallen.

Vorhabensträgerin: *Die Brückenprüfungen sind Bestandteil der späteren Unterhaltung des Bauwerkes durch den LSBG. Es obliegt ihm bzw. den damit beauftragten Firmen die Technologie und den Geräteeinsatz der Brückenhauptprüfung so zu organisieren, dass die Beeinträchtigungen für die Anlieger so gering wie möglich gehalten werden.*

Planfeststellungsbehörde: Unter Bezugnahme auf die Erläuterung der Vorhabensträgerin ist festzustellen, dass der Einsatz von spezifischen Wartungsmitteln wie dem Hubwageneinsatz mangels Anlagenbezugs nicht planfeststellungsbedürftig bzw. -fähig ist. Nach obiger Maßgabe kann der Einwendung gleichwohl abgeholfen werden, indem auf die Inanspruchnahme der in Rede stehenden „Erwerbsfläche" von ca. 230 qm für Wartungsarbeiten auf Grundlage der Zusage der Vorhabensträgerin unter der Voraussetzung der dinglichen Sicherung zur Unterbindung einer Randbebauung an der Autobahn verzichtet wird.

In jedem Fall kommt ein Erwerb der Fläche aus Sicht von Zoll und BlmA nicht in Betracht, da weitergehende und bislang nicht bekannte Beeinträchtigungen der faktisch seitens Zoll genutzten Fläche ausgeschlossen werden müssen. Aus dem Vor-Ort-Termin hat sich ergeben, dass seitens DEGES / BUNG Ingenieure AG keine Bedenken gegen die bereits vorhandenen Schilder, Beleuchtungsmasten etc. bestehen, die sich innerhalb des 5 m zur A 7 befinden, da die notwendige Wartung auch durch einen Hubwagen erfolgen kann. Das Gleiche gilt für die in 2018 / 2019 neu hinzukommenden Verkehrslenkungsgeräte, die im Rahmen der „Neuorganisation Hofablaufe" im fraglichen Bereich eingebaut werden.

Vorhabensträgerin: *Auf die im Plan gekennzeichneten Erwerbsflächen kann verzichtet werden, wenn dafür alternativ eine dingliche Sicherung eingetragen wird, um eine Randbebauung an der Autobahn zu unterbinden.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die vorgenannte Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Demnach wird der Einwendung abgeholfen, indem auf die Inanspruchnahme der in Rede stehenden „Erwerbsfläche" von ca. 230 qm für Wartungsarbeiten unter der Voraussetzung der dinglichen Sicherung zur Unterbindung einer Randbebauung an der Autobahn verzichtet wird.

Fazit: Die Antragsunterlagen zur Planfeststellung könnten unverändert bleiben, wenn DEGES rechtsverbindlich zusagt, im Rahmen des tatsächlichen Grunderwerbs die bislang als Erwerb gekennzeichnete Fläche in eine Dinglichkeit bzw. Grunddienstbarkeit umzuwandeln […].

Vorhabensträgerin: *Der Forderung wird entsprochen. Im Rahmen der Einholung von Bauerlaubnissen werden die Modalitäten abgestimmt bzw. geklärt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die vorgenannte Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Demnach wird der Einwendung abgeholfen, indem auf die Inanspruchnahme der in Rede stehenden „Erwerbsfläche" von ca. 230 qm für Wartungsarbeiten unter der Voraussetzung der dinglichen Sicherung zur Unterbindung einer Randbebauung an der Autobahn verzichtet wird.

Vorübergehende in Anspruch zu nehmende Flächen insgesamt 416 qm

a) 186 qm „Schilderbrücke" für 1 bis max. 2 Wochen im 2. Quartal 2020

Diese Fläche (im Plan grüngelblich unterlegte Fläche s. Anlage Auszug Blatt 05) wird benötigt, um die Schilderbrücke der A 7, die an der derzeit bestehenden Stelle abgebaut wird, ein Brückenfeld südlicher (ca. 30 m) neu aufzubauen. Die Maßnahme solle maximal 1 bis 2 Wochen dauern. Die CPA Spur wird in diesem Abschnitt dann nicht befahrbar sein. Die CPA Spur kann durch eine Verkehrsverschwenkung befristet umgeleitet werden. Hierin besteht für das HZA HH-Hafen dem Grunde nach kein Problem. Die dafür notwendigen befristeten Verkehrsumlenkungsmaßnahmen sind jedoch rechtzeitig in enger Absprache mit dem ZA Waltershof durchzuführen.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wurde im Vorfeld bereits so abgestimmt. Es wird zugesagt, dass die Beeinträchtigungen während der Herstellung der Gründung der Schilderbrücke auf ein Mindestmaß reduziert werden. Dies wird in der Ausschreibung und der Bauausführung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 2.3.6, in Verbindung mit der Begründung der Nebenbestimmung, Ziffer 4.9.3.6 verwiesen. Die Verringerung der Beeinträchtigungen der Betriebsabläufe auf dem Grundstück der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben auf das unbedingt erforderliche Maß ist der Vorhabensträgerin insoweit ausdrücklich auferlegt worden.

b) 230 qm ab ca. 2020 bis zum Ende der Baumaßnahme bis ca. 2024/2025 für „2-spurige Verkehrsumlenkung“

Diese im Plan schraffierte Dreiecksfläche (s. Anlage Auszug Blatt 04) berührt die CPA Spur im Ergebnis nicht (s. auch Anlage Auszug GE mit Umfahrung). Diese Fläche ist notwendig, um den Verkehr der Köhlbrandbrücke zwecks Sanierung des Brückenpfeilers umzuleiten. Die eine der zwei Einzelfahrspuren, wird über die 230 qm große Dreiecksfläche führen. Diese Fläche besteht aus einem Grünbereich und einem gepflasterten Teil.

Die befristete Verkehrsumlenkung ist unbedingt mit einer Betonwand o. a. zu sichern, so dass von dort aus keine Zufahrt auf den Zollhof möglich ist. Dies ist sicherzustellen!

Vorhabensträgerin: *Der Forderung wird entsprochen, die weiterführende Planung wird dies berücksichtigen bzw. umsetzen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 2.3.6, in Verbindung mit der Begründung der Nebenbestimmung, Ziffer 4.9.3.6 verwiesen. Der Schutz des Grundstücks der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vor unberechtigtem Zutritt bzw. unberechtigter Zufahrt, die sich aus den Besonderheiten der bauzeitlichen Verkehrsführung ergeben kann, ist der Vorhabensträgerin insoweit ausdrücklich auferlegt worden.

Hier tritt zudem das Problem auf, dass in diesem Bereich eine Schachtertüchtigung bzw. eine Rohrtrassenverlegung (s. Anlage Planausschnitt 2 Neuorganisation Hofabläufe) erforderlich wird, da die hier bestehenden Schächte/ Rohrtrassen des ZA Waltershof einem Schwerlastverkehr nicht gewachsen sind. Bisher unterlag dieser Bereich, da im Grünstreifen und außerhalb der Fahrspur, keiner Verkehrsbelastung. Die bestehende Rohrleitungstrasse muss daher in diesem Bereich unbedingt verlegt werden. Dies muss – gemäß dem o.a. Vor-Ort-Termin mit DEGES/BUNG Ingenieure AG vom 09.01.2018 – in jedem Falle durch die BBA im Rahmen der Ausführung der Baumaßnahme „Neuordnung Hofabläufe" erfolgen. Die daraus resultierenden Planungs- und Baukosten sind im Nachgang der BlmA zu erstatten, da diese Kosten dem 8-streifigen Ausbau der A 7 zuzurechnen sind. Eine dementsprechende verbindliche Kostenübernahmeerklärung von DEGES wird hiermit vor Beauftragung der BBA durch die BlmA eingefordert.

Vorhabensträgerin: *Die Notwendigkeit der Umverlegung der Rohrleitungstrasse und die Ausführungen zur Kostenübernahme werden bestätigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 2.3.6, in Verbindung mit der Begründung der Nebenbestimmung, Ziffer 4.9.3.6 verwiesen. Die Durchführung und Koordination von Arbeiten im Zusammenhang mit der Umlegung von Rohrleitungen, die durch die bauzeitliche Trassierung von Verkehrswegen erfordert wird, sind der Vorhabensträgerin insoweit ausdrücklich auferlegt worden.

Die Ausführungsplanungen der Maßnahmen sollen in jedem Fall bilateral zwischen der BBA und DEGES abgestimmt werden. Die notwendigen Kontaktdaten sind insoweit vorhanden. Da im Vor-Ort-Termin klargestellt gestellt wurde, dass keine Änderung der Zufahrt zum Amtsplatz erfolgt und diese während der gesamten Maßnahme für den Zollhof uneingeschränkt bestehen bleibt, werden lediglich die hier erhobenen Einwendungen in der Stellungnahme erhoben, die dem Grunde nach ohne eine Änderung des Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden können.

Vorhabensträgerin: *Wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss, Ziffer 2.3.6, in Verbindung mit der Begründung der Nebenbestimmung, Ziffer 4.9.3.6 verwiesen. Die Abstimmung zwischen der Vorhabensträgerin und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben hinsichtlich der

auf dem Grundstück der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben durch Bautätigkeiten zu besorgenden Beeinträchtigungen ist der Vorhabensträgerin ausdrücklich auferlegt worden.

4.10.1.9 Stellungnahme Feuerwehr Einsatzabteilung (S12)

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

Baustelleneinrichtung

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

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

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

d) Die Feuerwehrzufahrten sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten.

e) Bei Vollsperrungen der A7 oder bei Vollsperrungen der Straßen und Wege, die durch die Hochstraße überquert werden, sind diese Sperrungen mit mindestens einer Woche Vorlaufzeit der zuständigen Feuer- und Rettungswache anzuzeigen. Sofern es sich bei der Straße oder dem Weg um die einzige oder die einzige verbleibende Zuwegung zu einer baulichen Anlagen handelt, muss mindestens eine Woche vor der Vollsperrung mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache eine alternative Erreichbarkeit abgestimmt werden bzw. die Möglichkeiten der erforderlichen Durchquerung der gesperrten Straßenstelle einvernehmlich abgestimmt werden.

Vorhabensträgerin: *Wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Bauzeitliche Vollsperrungen der A 7 sowie der Rampen der Anschlussstelle Waltershof sind nach Aussage der Vorhabensträgerin sowie entsprechend den Darstellungen zum bauzeitlichen Verkehrskonzept in Ziffer 4.5.1 und Ziffer 4.5.2 des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorgesehen. Darüber hinaus sind die vorgenannten Anforderungen der Feuerwehr – Bewegungsflächen, Ansprechpartner für Bauabschnitte, Zugänglichkeit von Hydranten, Feuerwehrzufahrten, Information über Vollsperrungen – als Nebenbestimmungen in Ziffer 2.6.2 des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführt, vgl. zur Begründung Ziffer 4.9.5.

f) Während der Bauphase ist der gesamte Streckenverlauf K20 (alle Fahrbahnen auf der A7) mit Kameras zu überwachen. Die Bilder sind in der Tunnelbetriebszentrale des Elbtunnels aufzuschalten. Im heutigen und im Endzustand wird auf jeder Brücke nur eine Fahrtrichtung geführt. Damit sind eine Lokalisierung nach einem Notruf und die Anfahrt relativ sicher zu bestimmen. In der Bauphase werden die Fahrtrichtungen auch auf der gegenüberliegenden Brücke geführt. Aufgrund der Abstände der beiden Brücken zueinander ist das Erreichen der anderen Brücke auf gleicher Höhe nicht ohne weiteres möglich. Somit muss man über die Kamerabilder feststellen können, auf welchem Fahrstreifen (und damit auf welcher Brücke und über

welche Zuwegung) ein brennendes Fahrzeug oder ein Fahrzeug mit einem medizinischen Notfall stehen geblieben ist.

Vorhabensträgerin: *Grundsätzlich ist vorgesehen, die Verkehrsüberwachung während der Bauzeit zu gewährleisten. Im Rahmen der detaillierten Verkehrsführungsplanung werden die erforderlichen Sichtweiten bilateral abgestimmt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Darüber hinaus ist das Erfordernis von Abstimmungen zu Sichtweiten und deren Überwachung als Nebenbestimmung in Ziffer 2.6.2 des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführt, vgl. zur Begründung Ziffer 4.9.5.

g) Wir empfehlen die Einrichtung von Lotsenpunkten im Baustellenbereich. Diese sind mit der örtlich zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen. Die Lotsenpunkte finden Verwendung bei einem Notfall im Baustellenbereich und dienen dem Antragsteller und der Feuerwehr zum leichteren Auffinden einer Schadensstelle. Sofern sich das Ereignis nicht direkt am Lotsenpunkt befindet, wird die Feuerwehr durch den Antragsteller vom Lotsenpunkt zum Notfall geführt. Lotsenpunkte und Feuerwehrzufahrten sind in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Feuer- und Rettungswache beginnend vom Anfahrtsbereich der Feuerwehr auszuschildern.

h) Flächen für Baustelleneinrichtungen (BE-Flächen):

- Um wirksame Löscharbeiten zu ermöglichen und die Menschenrettung zu beschleunigen, sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache die Art und die Anbringungsorte von Feuerwehrschlüsseldepots bzw. anderen Öffnungsmöglichkeiten wie z. B. Feuerwehrschließung/B-Schließzylinder oder Dreikant/Vierkant abzustimmen:
  - für Tore oder Türen in Zäunen im Verlauf von Rettungs- und Angriffswegen
  - im Verlauf von Betriebswegen.
  - Ebenso sind die Kennzeichnungen der Türen und der Schließungen mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.
- Feuerlöscher nach DIN EN3 müssen gut sichtbar vorgehalten werden. Zur Bemessung von Art und Anzahl der erforderlichen Feuerlöscher ist die Empfehlung des Deutschen Feuerwehrverbandes zur "Ausstattung von Arbeitsstätten mit Feuerlöschern" anzuwenden.

Vorhabensträgerin: *Die Abstimmung mit der Feuerwehr wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Darüber hinaus ist das Erfordernis von Abstimmungen und Koordinierungen zwischen der Vorhabensträgerin und der Feuerwehr-Einsatzleitung als Nebenbestimmung in Ziffer 2.6.2 des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführt, vgl. zur Begründung Ziffer 4.9.5. Darüber hinausgehende technische Umsetzungen von Erfordernissen des Brandschutzes nach Maßgabe der Feuerwehr-Einsatzleitung sind der Ausführungsplanung zuzuordnen und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Insbesondere besteht mit Blick darauf, dass es sich durchweg um Standard-Anforderungen zur Schaffung der Voraussetzungen der erforderlichen Einsatzbedingungen der Feuerwehr handelt, keine Anhaltspunkte dafür, dass die geforderten technischen und organisatorischen Lösungen nicht umgesetzt werden können.

Generelle Forderungen für den Zeitraum nach der Bauphase

Um wirksame Löscharbeiten zu ermöglichen und die Menschenrettung zu beschleunigen, sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache die Art und die Anbringungsorte von Feuerwehrschlüsseldepots bzw. anderen Öffnungsmöglichkeiten wie z. B. Feuerwehrschließung/B-Schließzylinder oder Dreikant/Vierkant abzustimmen:

- für Tore oder Türen in Zäunen im Verlauf von Rettungs- und Angriffswegen
- für sonstige Türen, Zäune und Schrankenanlagen im Verlauf von Betriebswegen.
- Ebenso sind die Kennzeichnungen der Türen und der Schließungen mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen.

Vorhabensträgerin: *Die Abstimmung mit der Feuerwehr wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Darüber hinaus ist das Erfordernis von Abstimmungen und Koordinierungen zwischen der Vorhabensträgerin und der Feuerwehr-Einsatzleitung als Nebenbestimmung in Ziffer 2.6.2 des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführt, vgl. zur Begründung Ziffer 4.9.5. Technische Umsetzungen von Erfordernissen des Brandschutzes nach Maßgabe der Feuerwehr-Einsatzleitung sind im Übrigen der Ausführungsplanung zuzuordnen und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Insbesondere besteht mit Blick darauf, dass es sich durchweg um Standard-Anforderungen zur Schaffung der Voraussetzungen der erforderlichen Einsatzbedingungen der Feuerwehr handelt, keine Anhaltspunkte dafür, dass die geforderten technischen Lösungen nicht umgesetzt werden können.

Zuständig für die Maßnahme „8-streifige Erweiterung der Autobahn A7 südlich des Elbtunnels Hochstraße Elbmarsch (Brückenbauwerk K20) km 159 +704 bis km 163 + 542“ ist die Feuer- und Rettungswache Finkenwerder, Benittstraße 15, 21129 Hamburg. Der Ansprechpartner ist der Wachführer Tel.: 040/42851-3501, E-Mail-Adresse: wf35@feuerwehr.hamburg.de.

Vorhabensträgerin: *Zusammenfassend wird zugesichert, dass die Feuerwehr während der gesamten Maßnahme über den Baufortschritt informiert wird und die Forderungen eingehalten bzw. umgesetzt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Darüber hinaus ist das Erfordernis von Abstimmungen und Koordinierungen zwischen der Vorhabensträgerin und der Feuerwehr-Einsatzleitung als Nebenbestimmung in Ziffer 2.6.2 des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführt, vgl. zur Begründung Ziffer 4.9.5.

4.10.1.10 Stellungnahme Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (S13)

Der notwendige Grunderwerb soll vor Beginn der Bauausführungen durch den Bund (DEGES) betrieben werden.

Vorhabensträgerin: *Ist so vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 3.9 verwiesen.

Die lfd. Nr. 3.80.01, Flurstück 2087 der Gemarkung Altenwerder, steht nicht mehr im Eigentum

der FHH, sondern ist Eigentum von HPA.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in den Grunderwerbsverhandlungen berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen.

4.10.1.11 Stellungnahme Behörde für Umwelt und Energie (S14)

Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Landschaftsplanung und Stadtgrün:

Die im Mündungsbereich Waltershofer Straße / Vollhöfner Weiden gelegenen Ausgleichsflächen sind zu schützen und zu erhalten. Sollte dies nicht möglich sein, sind sie an gleicher Stelle mind. in gleicher ökologischer Wertigkeit wieder herzustellen oder, sofern dies nicht möglich ist, in räumlicher Nähe in gleicher ökologischer Wertigkeit herzustellen.

Vorhabensträgerin: *Eine Inanspruchnahme der angesprochenen Flächen durch das Vorhaben ist nicht vorgesehen; die bestehenden Wertigkeiten bleiben erhalten.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie die Planunterlagen, insbesondere den Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Unterlage 19.1.1 verwiesen. Die im Mündungsbereich Waltershofer Straße / Vollhöfner Weiden gelegenen Ausgleichsflächen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Die Flächen östlich und westlich der Autobahn zwischen dem südlichen Ende des Bauabschnitts und der Straße Altenwerder Hauptdeich sowie im nördlich daran angrenzenden Bereich der AS Hamburg – Waltershof einschließlich im erweiterten Bereich der AS Waltershof sind für den Biotopverbund bedeutsame Flächen und sind zu schützen bzw. sofern eine Beeinträchtigung nicht zu vermeiden ist, wieder herzustellen bzw. auszugleichen (s. Gutachten zum Biotopverbund der FHH).

Vorhabensträgerin: *Die Bedeutung der randlichen Vegetationsstrukturen für den Biotopverbund ist bekannt und in der Unterlage 19.3.2 (Themenkarte UVS) schematisch dargestellt. Die Flächen werden über Festlegungen im LBP weitgehend erhalten bzw. nach Bauende bestandsorientiert wiederhergestellt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie die Festlegungen und Erläuterungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan und mit ihm die Maßnahmenblätter, welche die Wiederherstellung und den Ausgleich der Inanspruchnahme von Flächen östlich und westlich der Autobahn zwischen dem südlichen Ende des Bauabschnitts und der Straße Altenwerder Hauptdeich sowie die benannten nördlich anschließenden Flächen zum Gegenstand haben, sind als Teil des Planfeststellungsbeschlusses planfestgestellt, siehe Ziffer 1.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses. Darüber hinaus ist der Umstand, dass die am Rande der Autobahntrasse befindlichen Vegetationsstrukturen für den Biotopverbund bedeutsam sind, auch in den eigenen Bewertungen der Planfeststellungsbehörde, insbesondere in der Umweltverträglichkeitsprüfung, Ziffer 4.8.1 aufgegangen.

Die im Landschaftsprogramm der Freien und Hansestadt Hamburg dargestellten Grünen Wegeverbindungen im Bereich der AS Hamburg Waltershof sind für die Rad- und Fußgän-

gernutzung zu erhalten.

Vorhabensträgerin: *Änderungen am BAB-nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sind nicht beabsichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträgerin die Minimierung von Beeinträchtigungen bauzeitlich betroffener Verkehrswege als Nebenbestimmung auferlegt, wovon ausdrücklich auch Fuß- und Radwege umfasst sind, siehe Ziffer 2.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses. Entsprechend der Darstellung der Vorhabensträgerin ist die dauerhafte Veränderung von Fuß- und Radwegen mit dem Vorhaben nicht verbunden. Im Übrigen wird der Umstand, dass im Bereich der Anschlussstelle Waltershof sowie entlang von Straßen im Umfeld des Vorhabens Grüne Wegeverbindungen bestehen, im UVP-Bericht der Planunterlagen zutreffend aufgeführt, angesichts der nicht bestehenden dauerhaften Betroffenheit der Wegeverbindung jedoch über die vorgenannten Nebenbestimmung hinaus nicht mit planfeststellungsrelevanten Maßnahmen adressiert.

<u>Zur Eingriffsregelung</u>

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

Vorhabensträgerin: Die geforderte rechtzeitige Vorlage und Abstimmung der Ausführungsplanung für die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird zugesagt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie auf die Nebenbestimmung, Ziffer 2.6.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Der Forderung der Stellungnahme wird insoweit durch deren wortlautgetreue Aufnahme als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die als Baustelleneinrichtungsfläche genutzten planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Erweiterung der A 7 zu beginnen, zügig umzusetzen und fertig zu stellen.

Vorhabensträgerin: *Der Rückbau bzw. die Rekultivierung der BE-Flächen erfolgt in Abstimmung mit dem Grundeigentümer unmittelbar nach Beendigung der bauzeitlichen Inanspruchnahme.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie auf die Nebenbestimmung, Ziffer 2.6.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Der Forderung der Stellungnahme wird insoweit durch deren Aufnahme als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Zulassungsbehörde und der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nachzuweisen ist. Alternativ zur Maßnahmenabnahme kann der Zulassungsbehörde

und der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 eine Bestätigung eines Fachbüros vorgelegt werden, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Vorhabensträgerin: *Die Abnahme wird entsprechend der Forderung der BUE durchgeführt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie auf die Nebenbestimmung, Ziffer 2.6.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Der Forderung der Stellungnahme wird insoweit durch deren Aufnahme als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen, wobei die Abnahme durch die nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens wieder allein zuständige Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 zu erfolgen hat; dies gilt auch für die Vorlage einer Bestätigung eines Fachbüros.

Die dargestellten Pflegemaßnahmen sind nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen.

Vorhabensträgerin: *Art und Umfang der Pflege wird im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert; die Durchführung und Überwachung der Fertigstellungs-, Entwicklungs- und Unterhaltungspflege erfolgt durch den Vorhabenträger bzw. die Bundesstraßenverwaltung.*

Planfeststellungsbehörde: Der Gegenstand sowie die Ziele und Zwecke der Kompensationsmaßnahmen sind in den jeweiligen Maßnahmenblättern beschrieben, diese sind Teil des Planfeststellungsbeschlusses, siehe Ziffer Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. **des Planfeststellungsbeschlusses. Einer darüber hinausgehenden Planfeststellung des Umfangs von Pflegemaßnahmen bedarf es angesichts der obigen Zusagen der Vorhabensträgerin sowie der Nebenbestimmungen, Ziffer 2.6.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses nicht. Damit ist ein hinreichendes Monitoring der Kompensationsmaßnahmen sichergestellt.**

Die im LBP vom Oktober 2017 beschriebenen Bepflanzungen aus standortgerechten heimischen Gehölzen sind nur mit forstlichem Herkunftsnachweis oder anderen anerkannten zertifizierten Herkunftsnachweisen zu verwenden. Durch den Herkunftsnachweis ist garantiert, dass gebietsheimische Pflanzen mit dem entsprechenden genetischen Ursprung (Nordwestdeutsches Tiefland) verwendet werden. Damit wird eine mögliche Florenverfälschung durch gebietsfremde Arten (§ 40 BNatSchG) vermieden. Der Herkunftsnachweis ist der BUE / NGE 3 vorzulegen. Bei den krautigen Anteilen der Ausgleichsflächen ist ebenfalls zertifiziertes gebietsheimisches Saatgut zu verwenden.

Die Beendigung der Arbeiten zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, ist der Behörde für Umwelt und Energie / NGE 32 unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Dies gilt auch für eine länger als ein Jahr andauernde Unterbrechung der Arbeiten.

Eine biologische Baubegleitung ist zwingend festzulegen. Der BUE / NGE 32 sind regelmäßig Berichte vorzulegen.

Vorhabensträgerin: *Der Forderung wird entsprochen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie auf die Nebenbestimmung, Ziffer 2.6.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Der For-

derung der Stellungnahme wird insoweit durch deren Aufnahme als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

Bereich II und III auf Seite 71: Es ist darzulegen, warum die Fundamente der Verkehrszeichenbrücke keinen Eingriff darstellen. Nach Auffassung der BUE ist die Versiegelung innerhalb des Verfahrens zu berechnen und nach dem Staatsrätemodell zu bilanzieren.

Vorhabensträgerin: *Die Fundamente der VZB werden im direkten Randbereich der Hochstraße auf zwar unversiegeltem, aber bereits im Bestand anthropogen überprägtem Boden errichtet. Der versiegelte Anteil für die weit auseinander liegenden 15 Fundamente beträgt zusammen ca. 300 m² und beeinträchtigt mit jeweils max. 20 m² die Biotopentwicklung im „Schattenbereich" der Hochstraße nur unwesentlich. Eine erhebliche und somit eingriffsrelevante Standortveränderung wird darin nicht gesehen.*

Planfeststellungsbehörde: Unbeschadet dessen, dass entsprechend der Dienstlichen Handreichung aus dem Staatsräte-Arbeitskreis am 18. Mai 1991 zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in Hamburg, (Staatsrätemodell), Anlage 1, eine auf den Quadratmeter genaue Punktwertberechnung bei der Beeinträchtigung von Böden angesetzt wird, ist aus den Bewertungsmaßstäben ersichtlich, dass solche Flächen hinsichtlich ihrer Wertstufen erfasst werden sollen, die für sich genommen relevante Bodenfunktionen wahrnehmen. Dies wird nicht zuletzt dadurch deutlich, dass eines der Bewertungskriterien die Bedeutung der Fläche für das Landschaftsbild darstellt. Die Planfeststellungsbehörde teilt insoweit die Auffassung der Vorhabensträgerin, dass Flächen mit einer Einzelgröße von 20 m² oder weniger jedenfalls dann als Flächen ohne eigenständig relevante Bodenfunktion zu bewerten sind, wenn sie einerseits nach ihrem Gepräge einer niedrigen Wertstufe zuzuweisen sind, und sich andererseits die Vollversiegelung der Fläche wegen ihrer geringen Größe nicht nachhaltig auf ein zumal bereits in seiner Wertigkeit reduziertes Umfeld auszuwirken vermag. Bei den betroffenen kleinen Flächen handelt es sich teilweise um in seinem Aufbau durch Auffüllung oder Austausch veränderten oder teilversieqelten Boden, teilweise um durch Verdichtung, Versiegelung und Anreicherung mit bodenuntypischen Materialien (Schutt, Abraum usw.) stark veränderten Boden mit wasserdurchlässig befestigten Wegen und Straßen. Mithin kann die Vorhabensträgerin bei den Standorten der Verkehrszeichenbrücken zu Recht von in der Wertigkeit reduzierten Böden ausgehen, deren Neuversiegelung in einem überprägten Umfeld die Relevanzschwelle der weiteren Beeinträchtigung von Bodenfunktionen unterschreitet.

Bereich IV auf Seite 71: Die Geländeanpassungen sollen nach Beendigung der Baustelle nicht zurückgebaut werden. Aus welchem Material erfolgen diese und welche Konsequenzen kann dies für die Wiederbegrünung haben?

Vorhabensträgerin: *Die bereichsweise bestehenden Geländeunebenheiten sind Reste vorangegangener Nutzungen, wie trockene Grabenmulden bzw. von Bautätigkeiten veränderter Straßenführungen. Der Ausgleich erfolgt voraussichtlich durch Nivellierung der vorgefundenen Kiessande. Nach Rückbau der Tragschicht verbleibt eine Bodenstruktur angelehnt an die heu-*

tige Situation. Details hierzu und zur Wiederbegrünung werden im Rahmen der Ausführungsplanung bestimmt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Des Weiteren ist dem UVP-Bericht zu entnehmen, dass die Geländeoberfläche weitestgehend aus Auffüllböden besteht, die im Zuge der seit Jahrzehnten herrschenden Nutzungsdynamik im Vorhabensbereich fortwährend umgeschichtet worden sind. Im Übrigen sieht die Planfeststellungsbehörde angesichts der die Landschaftsgestaltung des Untersuchungsraums prägenden anthropogenen Überformung mit Ausnahme der in Maßnahmenblättern vorgesehenen Wiederherstellungen keine Veranlassung, Gestaltungsanforderungen hinsichtlich der Geländeoberflächen planfestzustellen.

Maßnahmenblatt 3.2 G Was ist eine Teil-Ausgleichsfunktion?

Vorhabensträgerin: *Der Schwerpunkt der Maßnahme liegt auf der Wiederherstellung des Ortsbildes (Landschaftsbildes) an den Straßen gemäß den Erfordernissen der Verkehrssicherheit. Auch wenn landschaftsgliedernde Funktionen im Vordergrund stehen, übernehmen die neu angelegten Gras-Krautfluren mit Gehölzen auch Ausgleichsleistungen als Teil-Lebensraum im Biotopverbund.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen des Planfeststellungsbeschlusses zu Eingriff und Ausgleich, Ziffer 2.6.1.1, sowie die Begründung, Ziffer 4.8.2.2 verwiesen. Soweit unter der Nummer 3.2 G die Anlage von Gras-Krautfluren mit Gehölzen für die Randflächen der angepassten Rampen Finkenwerder Straße und Köhlbrandbrücke festgelegt wird, ist die Doppelfunktion zur Wiederherstellung des Landschaftsbildes einerseits und des Ausgleichs für an anderer Stelle verloren gehende Gras-Krautfluren nachvollziehbar sowie hinsichtlich der wertmäßigen Berechnung des Ausgleichs nicht zu beanstanden.

Kapitel 7 des LBP: Im Kapitel 7 gibt es eine Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich bezogen auf verschiedene Kriterien. Da bei diesem Bauvorhaben auch Ausgleichsflächen betroffen sind, ist darzulegen, wie deren Betroffenheit aussieht und ob und wie eine Wiederherstellung auf den Flächen möglich ist.

Vorhabensträgerin: *Mit Ausnahme einer anlage- und baubedingten Überschneidung noch nicht planfestgestellter Funktions- und Ausgleichsflächen der A26, die dem Grunde nach identisch übernommen werden, und den Randzonen des im Bau befindlichen 3. Gleises zum Bahnhof Mühlenwerder sind Ausgleichsflächen durch das Bauvorhaben K20 nicht betroffen.*

Planfeststellungsbehörde: Den am 21. Dezember 2018 ergangenen Planfeststellungsbeschluss im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 26 West (Stade - Hamburg), Bauabschnitt 4 (Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen bis A 7), den Anschluss der A 26 an die A 7 und den Ausbau der an den neuen Anschluss südlich und nördlich angrenzenden Abschnitte der A 7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld im Süden (Km 167+280.000) und Moorburg in Höhe der Alten Süderelbe im Norden (Km 163+542.000) hat die Planfeststellungsbehörde auf Konflikte hinsichtlich der Überplanung planfestgestellter Ausgleichsflächen überprüft. Im an das Vorhaben des Bau-

werks K20 südlich anschließenden Bereich, der Gegenstand des vorgenannten Planfeststellungsverfahrens A 26 West ist, sehen dessen Planunterlagen (lediglich) Vermeidungsmaßnahmen (1 V: Berücksichtigung spezieller baubedingter Schutzmaßnahmen im Bereich der Altlastenverdachtsflächen; 2 V: Einrichtung und Wiederherstellung der Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen; 10 V: Verwendung wasserdurchlässiger Befestigungen im Bereich der Ersatz- und Unterhaltungswege) sowie die Gestaltungsmaßnahme 15 G: Gehölzpflanzung im Böschungsbereich der A 26 und auf den Straßennebenflächen vor. Eine Überplanung von Ausgleichsflächen des Vorhabens A 26 durch das hier gegenständliche Vorhaben Bauwerk K20 ist mithin nicht ersichtlich. Dasselbe gilt für Ausgleichsflächen von anderweitigen Vorhaben im weiteren Umfeld der A 7 wie das von der Vorhabensträgerin benannte 3. Gleis des Bahnhofs Mühlenwerder. Anhaltspunkte für eine Fehlerhaftigkeit der Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich bestehen insofern nicht.

Zum Biotopschutz: Durch das Vorhaben ist ein gesetzlich geschütztes Schilfröhricht betroffen. Das Biotop wird zur Zeit auch von den Autobahnabwässern gespeist. Durch das geänderte Entwässerungssystem wird das Schilfröhricht durch die Autobahn nicht mehr bewässert. Laut Gutachten wird davon ausgegangen, dass das Biotop nicht trockenfällt. Da ein Trockenfallen und damit eine Beeinträchtigung des nach § 30 geschützten Biotops nicht ausgeschlossen werden kann, ist nach Abschluss der Bauarbeiten und Umsetzung der trassennahen Ausgleichsmaßnahmen der Bestand auf Beeinträchtigungen zu überprüfen, eine weitere Überprüfung ist 5 bzw. 10 Jahre nach Beendigung der Bauarbeiten durchzuführen. Die Ergebnisse sind der BUE / NGE 32 mitzuteilen. Sollte das Ergebnis negativ ausfallen, wäre das Biotop auszugleichen. In dem teilweise nach § 30 geschützten Rückhaltebecken sollen temporäre Standflächen für das Bohrgerät hergestellt werden. Beim Einbau und Rückbau ist sicherzustellen, dass das Biotop nicht nachhaltig beeinträchtigt wird. Es ist festzulegen, dass das Rückhaltebecken nicht abgepumpt wird oder Schadstoffe durch den Beton ins Wasser geraten.

Vorhabensträgerin: *Nach Kenntnis der Vorhabenträgerin wird das Schilfröhricht-Biotop im Südosten nicht aktiv durch abgeführtes Oberflächenwasser der BAB gespeist, sondern es handelt sich um Stauwasserhorizonte bzw. um hoch anstehendes Grundwasser. Im Rahmen der BAB-Erweiterung ist für diesen Bereich, mit Ausnahme weniger VZB-Fundamente, keine Baumaßnahme und somit auch keine Veränderung des Wasserhaushaltes vorgesehen.*
Im Rahmen der dauerhaften Pflege der trassennahen Vegetationsmaßnahmen (s. Nr. 4) werden auch diese Flächen auf Beeinträchtigungen hin überprüft.
Wie für das Schilfröhricht sind auch für das teilweise nach § 30 geschützte Rückhaltebecken an der Westseite entsprechend den LBP-Vorgaben Schutzmaßnahmen festgelegt worden. Eine Kontrolle erfolgt über die Umweltbaubegleitung.
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zum Schutz des Biotops in Ziffer 2.1.8 in Verbindung mit der dahin gehenden Begründung in Ziffer 4.8.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Der Forderung der Stellungnahme nach einem Monitoring des Biotopzustands

wird insofern durch wortlautgleiche Übernahme als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

Zum Landschaftsschutz: Durch das Vorhaben ist das Landschaftsschutzgebiet Moorburg betroffen. Für den hier vorliegenden Bauabschnitt ist innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau der BAB/A7 im Bezirk Harburg eine Genehmigung/Befreiung von den Bestimmungen der Landschaftsschutzverordnungen zur Durchführung der Baumaßnahme im Landschaftsschutzgebiet zu erteilen.
Vorhabensträgerin: *Die Forderung richtet sich an die Planfeststellungsbehörde.*
Planfeststellungsbehörde: Eine Ausnahme von den Bestimmungen der Landschaftsschutzverordnungen wird nach Maßgabe der Ziffer 4.8.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen der Konzentrationswirkung (vgl. Ziffer 3.2) erteilt.

Zum Artenschutz: Unter der Voraussetzung dass die Vermeidungs- und Rückbau-Maßnahmen wie beschrieben durchgeführt werden, ist das Vorhaben aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig. Eine Biologische Baubegleitung ist zwingend erforderlich. Insbesondere muss diese im zeitigen Frühjahr zur Amphibienwanderzeit prüfen, ob ggf. entgegen den Erwartungen größere Amphibienzahlen unterwegs sind und weitere Schutzmaßnahmen erforderlich machen. Die Baufeldfreimachung vor der Brutzeit (ggf. mit Nachbesserung nach Aufwachsen des Röhrichts) muss überwacht werden. Des Weiteren ist die unmittelbare Wiederherstellung der zerstörten Habitatstrukturen nach der Beanspruchung der Baueinrichtungsflächen zu überwachen.
Vorhabensträgerin: *Die geforderten baubegleitenden Artenschutz-Kontrollerhebungen durch eine Umweltbaubegleitung und sich daraus ggf. ergebende besondere Schutzvorkehrungen werden zugesagt.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie wegen der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit auf Ziffer 4.8.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Wegen der Überwachung der Baufeldfreimachung vor der Brutzeit sowie nach der Beanspruchung der Baueinrichtungsflächen wird auf die der Forderung der Stellungnahme vollumfänglich Rechnung tragende Nebenbestimmungen, Ziffer 2.6.1.2, sowie die Begründung dieser Nebenbestimmungen unter Ziffer 4.8.2.2.2 verwiesen.

Ausgleichsmaßnahme Maßnahmenblatt 4.3 E: Da der Eingriff vor Ort nicht auszugleichen ist, wurden seitens des Sondervermögens für Natur- und Landschaft der BUE Ausgleichsmaßnahmen in Kirchwerder zur Verfügung gestellt. Für die Herstellung, Grunderwerb, Bewirtschaftung über 25 Jahre, Anlagenunterhaltung und Verwaltungspauschale sind seitens der Vorhabenträgerin 460.000 € an das Sondervermögen zu zahlen. Hierüber ist eine Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Sondervermögen zu schließen.
Vorhabensträgerin: *Der Forderung wird entsprochen.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Eingriffsregelung dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Im Übrigen ist die

Anforderung, die geforderte Vereinbarung zu schließen, unter Ziffer 2.6.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses im Wortlaut als Nebenbestimmung aufgenommen und der Stellungnahme insoweit entsprochen worden.

Hochwasserschutz

Die Erweiterung der A7 um 2 Fahrspuren hat durch die Verbreiterung des Brückenbauwerks nach innen (Variante 1 favorisiert) einen relativ geringen Einfluss auf die begleitenden Hochwasserschutzanlagen. So wird der im westlichen Teilabschnitt parallel verlaufende Neue Altenwerder Hauptdeich nicht beeinträchtigt werden. Lediglich in den Kreuzungsbereichen der Straßentrasse mit der Deichlinie und den Poldern ist darauf zu achten, dass neben den Hochwasserschutzanlagen auch die angrenzenden Schutzstreifen berücksichtigt werden. Siehe hierzu Seite 63 im Erläuterungsbericht, Abschnitt Tabuflächen. Die zu beachtenden Breiten der Schutzstreifen sind – für die Polder – der Polderordnung vom 13. Dezember 1977 und - für die Hauptdeichlinie – der Deichordnung vom 27. Mai 2003 zu entnehmen. Die Schutzfunktion der Hochwasserschutzanlagen (Polder und Deiche) muss jederzeit gewährleistet sein.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt und in der Ausschreibung beachtet. Die Forderung wird mit der Ausschreibung an den Unternehmer weitergegeben und während der Bauzeit durch die BOL/BÜ überwacht.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusagen der Vorhabensträgerin, die als Nebenbestimmung unter Ziffer 2.1.7.3 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommenen Vorkehrungen zum Schutz der Hochwasserschutzanlagen sowie auf die unter Ziffer 2.1.8 des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommenen Nebenbestimmungen zu Bautabuflächen einschließlich der Begründung unter Ziffer 4.9.1.8 verwiesen. Den Forderungen der Stellungnahme wird somit vollumfänglich entsprochen.

Schutzgut Grundwasser

Seitens des Grundwasserschutzes bestehen zwar keine grundsätzlichen Einwände, für die Errichtung der Stützen (Tiefgründung) werden jedoch z.T. erhebliche Eingriffe in das Grundwasser erforderlich, das heißt, Deckschichten werden durchteuft, potenzielle Verbindungen zwischen Stauwasser und erstem Hauptgrundwasserleiter geschaffen und es werden aufgrund der überwiegend hohen Grundwasserstände Wasserhaltungsmaßnahmen während der Bauzeit erforderlich. Da für die Errichtung der Stützen bislang keine konkrete Ausführungsplanung vorliegt, kann der Eingriff in das Grundwasser nicht abschließend beurteilt werden. Es ist dementsprechend bei BUE / U12 eine gesonderte Wasserrechtliche Erlaubnis für die Grundwasserhaltungsmaßnahmen zu beantragen; darin werden gegebenenfalls erforderliche Nebenbestimmungen/Auflagen und Bedingungen formuliert. Der Hinweis auf das Erfordernis einer gesonderten Wasserrechtlichen Erlaubnis ist in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt. Der Unternehmer wird im Rahmen der Ausschreibung auf die gesonderte Beantragung einer Wasserrechtlichen Erlaubnis hingewiesen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die den

Forderungen der Stellungnahme entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.1.7.2 zum Schutz des Grundwassers nebst Begründung unter Ziffer 4.9.1.7 verwiesen.

Amt für Immissionsschutz und Betriebe

Bezüglich der Abstandsproblematik nach § 50 BImSchG, die sich auf die Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso III RL) in Betriebsbereichen und der Anforderungen an den UVP-Bericht (insbesondere Anlage 4, 4c) ee) und ii) des UVPGs) bezieht, nimmt die Dienststelle BUE / IB 11 wie folgt Stellung:

Im Bereich des vorgelegten Planungsabschnittes der A 7 südlich des Elbtunnels befinden sich mehrere Betriebsbereiche gemäß § 3 Absatz 5a BImSchG. Da nicht auszuschließen ist, dass sich die Folgen eines schweren Unfalls durch die Realisierung der vorliegenden Planung verschlimmern können, besteht gemäß §8 UVPG für diesen Aspekt eine UVP-Pflicht. Wie bereits im Rahmen des vorliegenden UVP-Berichts beschrieben, sind weitere Gutachten notwendig, um die Folgen eines schweren Unfalls gemäß Richtlinie 2012/18/EU beurteilen zu können. Der UVP-Bericht ist in diesem Punkt zu ergänzen.

Vorhabensträgerin: *Die Untersuchungen laufen derzeit und die Gutachten werden im Auftrag der Vorhabenträgerin und der BUE aufgestellt; die Fertigstellung ist in Kürze zu erwarten.*

Art und Umfang der Untersuchungen wurden vorab mit der BUE einvernehmlich abgestimmt. Für die in der Planfeststellung gegenständlichen Maßnahmen zur Erweiterung der A 7 (Verbreiterung nach innen) werden keine erheblichen Auswirkungen auf Planung und Bau erwartet. Eine Änderung bzw. Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen wird abgelehnt.

Planfeststellungsbehörde: Zu dem Themenkomplex des Trennungsgebotes nach § 50 BImSchG wegen der Auswirkungen von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso III RL) in Betriebsbereichen hat die Planfeststellungsbehörde ergänzende Einschätzungen der Vorhabensträgerin sowie von BUE-IB erhalten. Diese stützen die im UVP-Bericht bereits enthaltene Bewertung, dass zwar der angemessene Sicherheitsabstand von Betrieben in das Vorhaben hineinragt, eine auf das Vorhaben zurückzuführende Risikoerhöhung für den maßgeblichen Personenkreis – die sich auf der Autobahn in Kraftfahrzeugen befindlichen Personen – jedoch nicht festzustellen ist. Im Einzelnen wurde für zwei Betriebe das Hineinragen des angemessenen Sicherheitsabstands ermittelt, wobei sich an der bereits in der Bestandssituation gegebenen Unterschreitung des Sicherheitsabstands durch das Vorhaben wegen der Erweiterung nach innen nichts ändert. Die Betriebe sind immissionsschutzrechtlich zulässig und verfügen über die einschlägigen Sicherheitsvorkehrungen. Vorhabensbedingt ändert sich entsprechend der Verkehrsprognose lediglich die Anzahl der sich im Sicherheitsabstand in Kraftfahrzeugen aufhaltenden Personen, wobei die für den Planfall 2030 prognostizierte höhere Zahl von Kraftfahrzeugen durch die Verbesserung des Verkehrsflusses egalisiert wird, sodass bezogen auf die Verweildauer einer bestimmten Anzahl von Personen im angemessenen Sicherheitsabstand keine Steigerung und somit keine Risikoerhöhung stattfindet. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Ziffer 4.8.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses zur Anfälligkeit des Vorhabens für Unfälle und Katastrophen verwiesen.

Entwässerung

Seitens der Dienststelle BUE / IB 32 wird hinsichtlich der vorgesehenen Einleitungen in den Rugenberger Hafen das Einvernehmen gem. § 19 (3) WHG hergestellt, wenn die in der Anlage "BAB A7 K20 8streifige Erweiterung südl. Elbtunnel.docx" aufgeführten Nebenbestimmungen vollständig in den Bescheid aufgenommen werden. Um Übermittlung eines Exemplars des Genehmigungsbescheids wird gebeten.

Die **Vorhabensträgerin** *hat zu diesem Aspekt nicht ausgeführt, da sich die Anforderung an die Planfeststellungsbehörde richtet.*

Planfeststellungsbehörde: Die Anforderungen von BUE / IB 32 sind in im Tenor sowie in den Nebenbestimmungen, Ziffer 2.4 umgesetzt.

Ölleitung der Nord-West Ölleitung GmbH

Die Bauarbeiten im Bereich der Mineralölfernleitung der NDO dürfen nur in enger Abstimmung mit dem Betreiber NDO bzw. der mit dem Betrieb beauftragten Firma NWO erfolgen. Die Anforderungen der NDO/NWO an den Bau und den Betrieb der Baustelle sind zu beachten. Bei Kilometer 162+360 soll die Schutzschicht der Pipeline vor Korrosion geprüft und unter Umständen erneuert werden. Hierzu ist eine Baugrube auszuheben und unter Umständen Wasserhaltungsmaßnahmen durchzuführen.

Eine Wasserrechtliche Erlaubnis wurde bis jetzt nicht beantragt. Dies ist von NDO nachzuholen. Eine kumulierende Wirkung mit dem Planverfahren ist aus Sicht der Dienststelle BUE / IB33 nicht unbedingt gegeben, da diese Maßnahme der Instandhaltung der Pipeline dient.

Vorhabensträgerin: *Lt. Regelungsverzeichnis (lfd. Nr. 102) will der Leitungsbetreiber diese Leistung selbst durchführen. Er ist damit für alle erforderlichen Genehmigungen selbst verantwortlich. Die Maßnahmen können nur in enger Abstimmung mit dem Vorhabenträger ausgeführt werden, so dass es zu keinen Behinderungen kommt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie das Regelungsverzeichnis verwiesen. Im Übrigen geht die Stellungnahme der BUE selbst davon aus, dass die Maßnahme der Instandhaltung der Pipeline dient und unabhängig vom Vorhaben und somit auch unabhängig vom vorliegenden Planfeststellungsbeschluss betrieben wird. Diese Rechtsauffassung macht sich die Planfeststellungsbehörde zu Eigen.

4.10.1.12 Stellungnahme Polizei Hamburg (S15)

Da die Mindestquerneigung auf dem Bauwerk nicht eingehalten werden kann, sind die vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 80 bei Nässe) weiterhin relevant. Gemäß Straßenkategorie liegt laut Erläuterungsbericht eine Planungsgeschwindigkeit von 130 km/h vor, bei der es sich nach hiesiger Ansicht um eine nachrichtliche Darstellung der Richtgeschwindigkeit handelt, nicht jedoch um eine Festlegung der Höchstgeschwindigkeit.

Vorhabensträgerin: *Die Aussage wird bestätigt. Bei der Planungsgeschwindigkeit (Entwurfsgeschwindigkeit) handelt es sich um eine Größe, für die die Autobahn trassierungstechnisch ausgelegt wird.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie die Planungsziele, Ziffer 4.1.7 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Mit der Zugrundelegung einer Entwurfsgeschwindigkeit von 130 km/h ist kein Präjudiz oder eine anderweitige Vorgabe bezüglich straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen der Höchstgeschwindigkeit verbunden, die im Übrigen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Lagepläne Verkehrsführung

In den Bauphasen werden Baustellenausfahrten von der mittleren Baustelle auf den 2. Überholfahrstreifen der BAB A7 notwendig. Die VD 52 sieht diese Verkehrssituation kritisch. Um eine sichere Verkehrsführung zu gewährleisten, muss im Vorwege ein Verkehrskonzept erstellt werden, welches Verkehrsgefährdungen durch sich in den fließenden Verkehr einfädelnde Baustellenfahrzeuge ausschließt. Die für den Ausbau notwendigen Mittelbaustellen müssen so dimensioniert sein, dass ein ungefährdetes Ausfahren der Baustellenfahrzeuge auf den linken Fahrstreifen der BAB erfolgen kann. Hierzu sind die Erkenntnisse des derzeitig laufenden Pilotprojekts der K20 mit einzubeziehen. Insbesondere die Beschleunigungsspur sollte eine Länge von mind. 150m aufweisen, um Geschwindigkeiten zu erreichen, die das gefahrlose Einfädeln auf die BAB ermöglichen (siehe hierzu auch Mindestlänge von Einfahrten gemäß RAA unter generelle Ausbildung von Einfahrten Punkt 6.4.4 unter Berücksichtigung des hohen Schwerverkehrsanteils).

Vorhabensträgerin: *Die Erfahrungen aus der Pilotmaßnahme werden in den weiteren Abstimmungen mit VD zur Verkehrsführungsplanung und der Festlegung der Baustellenausfahrten berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Eine Zusage der Vorhabensträgerin. Angesichts der Tatsache, dass Arbeiten im mittleren Bereich der A7 durchzuführen sind, lässt sich das Ein- und Ausfädeln im laufenden Betrieb – analog der Abläufe beim in Bezug genommenen Vorhaben Bauwerk K30 – nicht vermeiden. Dies darf jedoch, wie die VD 52 zu Recht anmahnt, nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen. Es ist daher, wie von der VD 52 gefordert, ein entsprechendes Verkehrskonzept zu entwickeln und mit der VD 52 abzustimmen. Da dies erst im Anschluss an die Erstellung der Ausführungsplanung möglich ist und durch die Beteiligung der VD 52 gewährleistet ist, dass die Verkehrssicherheit aufrechterhalten werden wird, kann dies der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben und muss nicht planfestgestellt werden. Das Abstimmungserfordernis hinsichtlich des Verkehrskonzeptes ist als Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses festgelegt, siehe Ziffer 2.2 sowie die Begründung der Nebenbestimmung unter Ziffer 4.9.2. Entsprechend des Gefahrenpotenzials der auf der Fahrbahn der A 7 gelegenen Baustellenein- und -ausfahrten ist der dahin gehende Koordinierungsbedarf gesondert als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, siehe Ziffer 2.2.3 sowie die diesbezügliche Begründung unter Ziffer 4.9.2.3.

Bei den Einrichtungen der einzelgeführten Fahrstreifen sind zur Störfallbeseitigung und für Rettungseinsätze alle 500 m Nottore für die transportablen Schutzeinrichtungen vorzusehen.

Die Nottoröffnungen müssen so gestaltet sein, dass sie, wenn sie nicht mehr erforderlich sind, durch herkömmliche zugelassene Elemente von transportablen Schutzeinrichtungen ersetzt werden können (Hinweis: Für Notöffnungen liegt derzeit keine Zulassung der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) vor. Diese haben sich jedoch in der Vergangenheit beim Ausbau der BAB A7 bewährt. Ein entsprechender einvernehmlicher Abwägungsvermerk mit dem Straßenbaulastträger liegt vor). Weiterhin sind die Fahrstreifenbreiten der Einzelspur missverständlich. Während im Erläuterungsbericht -Seite 59- von einer Fahrstreifenbreite von 4,50 m berichtet wird, wird die Fahrstreifenbreite in den Übersichtslageplänen - Unterlagen ab 16.2- mit 4 m angegeben. Eine eindeutige Dimensionierung von 4,50 m ist erforderlich.

Vorhabensträgerin: *Die Notöffnungen sind vorgesehen. Der einzeln geführte Fahrstreifen hat eine Breite von 4,50 m, die frei von Hindernissen ist. In den Abstimmungen mit VD wurde aber gefordert, die gelbe Fahrstreifenmarkierung auf max. 4,0 m auszulegen. Durch diese optische Verschmälerung des Fahrstreifens wird eine bessere Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung erwartet.*

Planfeststellungsbehörde: Eine Zusage der Vorhabensträgerin hinsichtlich der Notöffnungen. Die bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen – hier: durch Anordnung der Notöffnungen und Markierung angemessener Fahrstreifenbreiten – geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht wird bewältigt werden können, vgl. Ziffer 4.6 des Planfeststellungsbeschlusses. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet.

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

Vorhabensträgerin: *Eine Steigungsstrecke in der K20 ist nicht vorhanden. Es wird vermutet, dass sich die Einwendung auf die Verschwenkungen am Elbtunnel (Bereich der K30) bezieht und dort berücksichtigt wird.*

Planfeststellungsbehörde: Sichtschutzblenden sind aus den von der Vorhabensträgerin benannten Gründen nicht vorgesehen. Im Übrigen wären diese als Bestandteil der späteren betrieblichen Ausstattung der A 7 nicht Gegenstand der Planfeststellung, vgl. Ziffer 4.62.1 des Planfeststellungsbeschlusses.

<u>Bauzustände auf der Autobahn</u>

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

nung berücksichtigt werden.

Vorhabensträgerin: *Die Fahrstreifenbreiten sind berücksichtigt und werden eingehalten. Die Beschilderungen werden so angebracht, dass sie nicht in die Fahrstreifen hineinragen.*

Planfeststellungsbehörde: Die bauzeitlich durchgehende Aufrechterhaltung von sechs Fahrstreifen ist konzeptioneller Teil des Vorhabens und für die gewählte Variante der achtstreifigen Erweiterung maßgebend, siehe Ziffer 4.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses. Mithin ist insofern in planfeststellungsrelevanter Weise grundsätzlich sichergestellt, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht wird bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet, wie vorliegend durch Gewährleistung einer Mitteltrennung und einer ausreichenden Anzahl von Fahrstreifen mit ausreichend bemessenen Fahrstreifenbreiten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die der Ausführungsplanung zu überlassenden Aspekte gemäß Ziffer 4.6 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Verkehrsbeobachtung über Video- und Kamerasysteme

Zur Verkehrsbeobachtung ist es erforderlich, die derzeitigen Kamerastandorte während der Bauphase beizubehalten.

Vorhabensträgerin: Der Forderung wird grundsätzlich entsprochen. Sofern Standorte infolge Demontage der vorhandenen Lichtmaste nicht beibehalten werden können, wird ein Ersatz in der Nähe geschaffen. Dies wird mit der zuständigen Polizei abgestimmt.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses, Ziffer 2.2.1 und Ziffer 2.2.2 verwiesen, die eine Koordinierung hinsichtlich der Überwachung des auf den Elbtunnel zulaufenden Verkehrs vorsehen; siehe dazu auch die Begründung der Nebenbestimmung in Ziffer 4.9.2.2. Mit dem als Nebenbestimmung formulierten Koordinierungserfordernis ist in planfeststellungsrelevanter Weise sichergestellt, dass eine Übereinkunft über das notwendige Maß der Verkehrsüberwachung getroffen wird, mit der die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs grundsätzlich gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht wird bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet; hier unterstützt durch Maßnahmen der Verkehrsüberwachung.

Nachgeordnetes Netz

Im Erläuterungsbericht wird nicht auf eine höhere Verkehrsbelastung durch den Baustellenverkehr eingegangen. Durch den Ausbau ist insbesondere in den Bereichen Waltershofer Straße, Vollhöfner Weiden und dem Finkenwerder Ring mit erheblichem Baustellenverkehr zu

rechnen. Da der Hafen ohne Baustellenverkehr bereits stark belastet ist, hält die VD 52 eine verkehrstechnische Untersuchung für das innerstädtische Netz für erforderlich. Darüber hinaus behält sich die Straßenverkehrsbehörde / Polizei vor, durch die sich möglicherweise einstellende Mehrbelastung im nachgeordneten Netz entsprechende / notwendige Regelungen zu fordern, die zügig umzusetzen sind. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt empfiehlt das PK 47, statt der vorgesehenen Beschickung der Baustelleinrichtungsfläche 1 über den Moorburger Elbdeich bzw. Vollhöfner Weiden eine Zufahrt im abgesetzten Bereich der Waltershofer Straße zu prüfen, um Umleitungsverkehre nicht über Gebühr zu behindern. Die Aus- bzw. Umbauten zur Erhaltung eines leistungsfähigen Netzes sind ausdrücklich erforderlich. Zu den vorliegenden Planungen in LZA-Bereichen kann die Straßenverkehrsbehörde erst eine konkrete Aussage machen, wenn prüfungsfähige Unterlagen (u. a. Lageplan 1:250, Signalzeitenpläne) vorliegen. Die geplanten Anpassungen sollten, analog zu den Markierungen, nicht in die Planfeststellung einfließen. Somit kann während der Baumaßnahme mit weiteren Anpassungen auf sich ändernde und nicht vorhersehbare Verkehrsverhältnisse besser reagiert werden.
In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll, einen Titel für „Programmpflege“ für die Bauphase vorzuhalten.

Vorhabensträgerin: *Der Anteil des zusätzlichen Baustellenverkehrs liegt im üblichen Schwankungsbereich der täglichen Verkehrsbelastungen. Aufgrund des ohnehin sehr hohen Lkw Anteils im Hafen wird der K20 Baustellenverkehr nicht maßbeglich für die Bewertung der Verkehrsqualität und begründet nicht die beschriebenen zusätzlichen Maßnahmen im nachgeordneten Netz.*

In Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen und Behörden der FHH wurde des Weiteren festgelegt, die Rampen der AS HH-Waltershof im Rahmen der K20 Maßnahme grundsätzlich nicht zu sperren. Hierdurch wird während der Bauzeit auf erhebliche verkehrliche Einschränkungen im nachgeordneten Netz verzichtet, so dass sich hierdurch ebenso keine weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität an Knotenpunkte im weiteren Umfeld aus der Maßnahme K20 begründen.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die bei dem Vorhaben konzeptionell vorgesehene Minimierung des Umfangs und der Dauer von Sperrungen von Rampen der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof verwiesen, siehe Ziffer 4.5.2 des Planfeststellungsbeschlusses. Im Übrigen ist der Vorhabensträgerin die Minimierung von Sperrungen durch Nebenbestimmung auferlegt, siehe Ziffer 2.2.1 und die Begründung unter Ziffer 4.9.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses. Die Planfeststellungsbehörde erachtet angesichts der konzeptionellen Bemühungen der Vorhabensträgerin, Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz durch Minimierung von Sperrungen gering zu halten, die Vorgabe der gemeinschaftlichen Entwicklung eines Verkehrskonzeptes gemäß Ziffer 2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses dem Grunde nach zur Beherrschung der Verkehrsverhältnisse als hinreichend. Im Übrigen existieren mehrere Stellen und Arbeitskreise, die zusammen mit der Koordinierungsstelle für Baustellen in Hauptverkehrsstraßen beim LSBG (KOST) die Auswirkungen der Baumaßnahmen für den Ausbau der K20 auf das nachgeordnete Netz in den Blick nehmen und entsprechend steuernd eingreifen als auch die im nachgeordneten Netz parallel

geplanten Straßenbauarbeiten nach Möglichkeit auf den Ausbau der K20 abstimmen.

Lärmarmer Straßenbelag

In den immissionstechnischen Unterlagen unter Punkt 17.1 wird über die Verwendung von lärmarmem Straßenbelag berichtet. Die VD 52 sieht insbesondere den Gebrauch von offenporigem Asphalt (OPA) kritisch. Durch die Verwendung von OPA können häufigere Fahrstreifensperrungen oder Baustelleneinrichtungen notwendig werden, die zu einer deutlichen Minderung des Verkehrsflusses, bis hin zum Stillstand, führen werden. Verunreinigungen und Verstopfungen der Oberfläche würden die Wirkung der Lärmminderung aufheben. Darüber hinaus sind im Winter aufgrund der Fahrbahnbeschaffenheit vereiste Fahrbahnen möglich, die bei konventionellem Asphalt nicht entstehen. Um derartige Störfälle zu vermeiden, empfiehlt die Straßenverkehrsbehörde den Verzicht auf den Einbau von OPA und bittet um Prüfung, ob andere resistentere, lärmmindernde Straßenbeläge für die Einhaltung des Lärmschutzes verwendbar wären.

Vorhabensträgerin: *Der benannte lärmarme Asphalt mit -2dB(A) ist kein offenporiger Asphalt. Dieser Abminderungswert wird durch den Einsatz von Splittmastix bzw. Gussasphalt bereits erreicht. Dieser ist auch für die K20 vorgesehen. Der Einbau von offenporigem Asphalt auf der K20 ist nicht vorgesehen, bautechnisch nicht möglich sowie lärmschutztechnisch auch nicht erforderlich.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erwiderung der Vorhabensträgerin sowie die Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses zu betriebsbedingtem Verkehrslärm, Ziffer 2.1.5 und Ziffer 4.7.3.1 verwiesen.

Grundsätzliche Anmerkungen

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

Vorhabensträgerin: *Die Forderung ist durch die vielen Abstimmungen zur Verkehrsführung während der Bauzeit mit VD bekannt und wurde so berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die verkehrliche Bedeutung der A 7 ist der Planfeststellungsbehörde bekannt. Maßnahmen zur Verringerung der verkehrlichen Auswirkungen während der Bauzeit sind an vielen Stellen in den Beschluss eingeflossen – siehe nur Ziffer 4.5.1 und Ziffer 4.5.2 des Beschlusses – und durch weitreichende Nebenbestimmungen abgesichert, die auch die Vermeidung von Fahrtrichtungssperrungen und Vollsperrungen beinhalten, vgl. Ziffer 2.2.1 in Verbindung mit der Begründung in Ziffer 4.9.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses.

Aufgrund der sich überschneidenden und parallelen Bauvorhaben der Abschnitte K30 / K31 /A26 / Altonatunnel sowie der Komplexität der einzelnen Betriebszustände des Elbtunnels innerhalb der Bauphasen hält die VD 52 eine gesonderte Verkehrskoordination zwischen den

einzelnen Bauabschnitten für dringend erforderlich.

Vorhabensträgerin: *Die Koordinierung erfolgt über den zuständigen LSBG mit dem System ROADS.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die grundsätzlichen Koordinierungsanforderungen verwiesen, die als Nebenbestimmung, Ziffer 2.2.2, einschließlich der Begründung unter Ziffer 4.9.2.2 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen sind. Im Übrigen existieren mehrere Stellen und Arbeitskreise, die zusammen mit der Koordinierungsstelle für Baustellen in Hauptverkehrsstraßen beim LSBG (KOST) die Auswirkungen der Baumaßnahmen für den Ausbau der K20 auf das nachgeordnete Netz in den Blick nehmen und entsprechend steuernd eingreifen als auch die im nachgeordneten Netz parallel geplanten Straßenbauarbeiten nach Möglichkeit auf den Ausbau der K20 abstimmen.

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

Vorhabensträgerin: *Die einzelnen Verkehrsführungen werden mit den Rahmenbedingungen des Elbtunnels abgeglichen. Die detaillierte Ausarbeitung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung der Verkehrstechnik.*

Planfeststellungsbehörde: Der Verweis der Vorhabensträgerin auf die Ausführungsplanung ist zutreffend. Mit den Koordinierungsanforderungen entsprechend der Nebenbestimmung, Ziffer 2.2.1, einschließlich der Begründung unter Ziffer 4.9.2.1 ist in planfeststellungsrelevanter Weise sichergestellt, dass eine Verkehrssteuerung grundsätzlich gewährleistet werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht wird bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Verkehrssicherheit auch während der Bauzeit gewährleistet.

Die im Straßenquerschnitt vorgesehenen 2,50 m breiten Seitenstreifen werden kritisch gesehen. Eine Anpassung der Breite auf 3,00 m, analog zur Seitenstreifenbreite nördlich der K20, trägt bei Ereignisfällen zur Verkehrssicherheit bei. Die damit einhergehende Verringerung der Fahrstreifenbreiten des ersten und zweiten Fahrstreifens von 3,75 m auf 3.50 m wäre akzeptabel und im Einvernehmen mit dem LSBG zu empfehlen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird abgelehnt. Der BMVI hat mit Verweis auf das gültige Regelwerk RAA eine Verbreiterung der Seitenstreifen im gegenständlichen Abschnitt der A 7 (hier K20) abgelehnt. Diese Abweichung wurde für die nördlich des Elbtunnels gelegenen Abschnitte der A 7 ausnahmsweise genehmigt, Grund hierfür waren die besonderen Anforderun-*

gen infolge Tunnelkette nebst der zugehörigen Verkehrstechnik und die sehr hohe Verkehrsbelegung. Der LSBG war an der Entscheidungsfindung bzw. Abstimmung mit BMVI beteiligt.
Planfeststellungsbehörde: Die Ablehnung der Forderung ist in der Erwiderung der Vorhabensträgerin nachvollziehbar begründet, sodass auf diese verwiesen wird. Eine überobligatorisch ausgedehnte Breite des Standstreifens vermag die Planfeststellungsbehörde nicht entgegen dem geltenden Regelwerk zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses zu machen. Da nicht die bauliche Gesamtbreite der Fahrbahn, sondern lediglich deren funktionale Aufteilung in Rede steht und die bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Aufteilung der Fahrstreifen- und Standstreifenbreiten nicht grundsätzlich in Frage gestellt ist, ist über den Aspekt ohnehin nicht detailliert im Wege der Planfeststellung zu entscheiden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur bauzeitlichen Verkehrsführung in Ziffer 4.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die im Erläuterungsbericht erwähnten Sperrungen der Rampen der AS HH-Waltershof werden von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Aus hiesiger Sicht führen Rampensperrungen zu erheblichen Kapazitätsdefiziten im umliegenden nachgeordneten Netz, Insbesondere in den Spitzenstunden ist mit Überlastungen an den maßgebenden Knotenpunkten zu rechnen, die vor allem für die Wirtschaftsverkehre des Hafens als kritisch zu bewerten sind (hierzu ist die Verkehrsuntersuchung zum Bauablauf K20 des Ingenieurbüros ARGUS vom 12.01.2018 zu berücksichtigen).
Vorhabensträgerin: *In Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen und Behörden der FHH wurde festgelegt, die Rampen der AS HH-Waltershof im Rahmen der K20-Maßnahme nicht zu sperren. Die Ertüchtigung der Rampen erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.*
Gemäß den vorstehenden Angaben der Vorhabensträgerin sowie den Darstellungen unter Ziffer 4.5.2 ist es Teil des bauzeitlichen Verkehrskonzeptes, dass die achtstreifige Erweiterung des Bauwerks K20 von der Ertüchtigung der Rampen zeitlich entkoppelt wird, letztere also erst im Nachgang zur Umsetzung des achtstreifigen Ausbaus als Kernbestandteil des Vorhabens erfolgt. Eine Doppelbelastung der Verkehrsbeziehungen durch die bauzeitliche Verkehrsführung auf der A 7 und durch Rampensperrungen findet mithin nicht statt.

In der Vergangenheit sind diverse Lamellen- und/oder Traversenbrüche durch Verschleiß entstanden. Dies führte zu mehrtägigen Sperrungen von Fahrstreifen, die erhebliche Verkehrsbehinderungen in Form von Staubildungen bis zu 20 km Länge zur Folge hatten. Da in den Bauphasen keinerlei Verschwenkmöglichkeiten vorliegen, sind schadhafte Ükos (Anmerkung PFBeh: Fugenkonstruktion zwischen den die Fahrbahn tragenden Brückenelementen) dringend zu verhindern bzw. muss im Schadensfall ein sofortiger Austausch gewährleistet werden. Eventuell muss in einem Schadensfall zur Aufrechterhaltung der Fahrstreifen der Einsatz eines Modular Bridging Systems eingesetzt werden, so dass zur Tageszeit die Schadstelle befahren werden kann, während die Sanierung zur verkehrsschwachen Zeit stattfinden könnte. Hierfür ist der VD 52 im Vorwege ein schlüssiges Konzept durch die Vorhabensträgerin darzu-

legen.

Vorhabensträgerin: *Das Konzept ist in Bearbeitung und wird mit VD noch abgestimmt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2.4 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, in denen der Vorhabensträgerin die Abstimmung eines Konzepts zur Vermeidung verschleißbedingter Fahrbahnsperrungen auferlegt wird. Damit wird in planfeststellungsrelevanter Weise die grundsätzliche Aufrechterhaltung der bauzeitlichen Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses sichergestellt. Die genaue Art und Weise der bauzeitlichen Fahrbahnunterhaltung ist durch Planfeststellungsbeschluss nicht im Detail zu regeln, sondern kann der Ausführungsplanung sowie straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen überlassen bleiben. Denn die bauzeitliche Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist (nur) insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet werden kann. Da nicht ersichtlich ist, dass für eine temporäre Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses bei Fahrbahnschäden keine technischen Lösungen existieren, kann die konkrete Bewältigung der Problematik einer Lösung außerhalb der Planfeststellung überlassen werden.

4.10.1.13 Stellungnahme Hamburg Port Authority (S16)

Im Rahmen dieser Stellungnahme sind folgende Behörden und Einheiten der HPA beteiligt worden: PA2 (Wasserbehörde), RI12 (Hafenbahn), PE2 (Property Management), PS (Hafenstrategie), LI (Öffentliche Infrastruktur Land), O2 (Führung Operation – Technik), LD (Landbehandlung und Deponien), EC-238 (Projekt Verkehrsanbindung Burchardkai), PA3 (Umwelt- und Naturschutz).

Das Vorhaben liegt im wasserrechtlichen Zuständigkeitsbereich der Wasserbehörde HPA PA23.

Die Plangenehmigung bzw. Planfeststellung wird gemäß § 87 WHG unter der Wasserbuchnummer 4 A III 2046, in das bei Hamburg Port Authority, Wasserbehörde HPA PA23 geführte Wasserbuch eingetragen, sobald sie unanfechtbar geworden ist.

<u>Allgemeine Auflagen</u>

Der Wasserbehörde HPA PA23 ist vor Baubeginn, für die Wahrnehmung der Aufgaben nach § 100 WHG (Wasserhaushaltsgesetz), folgendes anzuzeigen bzw. zu übersenden:

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

Wechsel in Personen/ Unternehmen sind der Wasserbehörde schriftlich mitzuteilen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird erfüllt.*

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der Anforderungen der HPA als Vollzugsbehörde nach dem WHG wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4.6 – Wasserrechtliche Bestimmungen, Anforderungen der HPA – verwiesen. Die vorgenannten Anforderungen der HPA wurden insoweit als Nebenbestimmungen übernommen.

Baubeginn und Ende der Arbeiten sind der Wasserbehörde – HPA PA23 – rechtzeitig schriftlich anzuzeigen. (§ 65 HWaG)
Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird erfüllt.*
Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der Anforderungen der HPA als Vollzugsbehörde nach dem WHG wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4.6 – Wasserrechtliche Bestimmungen, Anforderungen der HPA – verwiesen. Die vorgenannten Anforderungen der HPA wurden insoweit als Nebenbestimmungen übernommen.

Nach Abschluss der Baumaßnahme sind geeignete Revisionspläne bzw. -unterlagen (wünschenswert für die Einarbeitung in den Hafenbestandsplan ist in digitaler Form eine AutoCAD-Datei (DXF/DWG) im Lagestatus 320 Layerstruktur, basierend auf dem Hamburger Normierungskatalog) bei der Wasserbehörde – HPA PA23 – einzureichen und als solche zu kennzeichnen (§ 16 HWaG).
Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird erfüllt.*
Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der Anforderungen der HPA als Vollzugsbehörde nach dem WHG wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4.6 – Wasserrechtliche Bestimmungen, Anforderungen der HPA – verwiesen. Die vorgenannten Anforderungen der HPA wurden insoweit als Nebenbestimmungen übernommen.

Werden Gräben verrohrt, wird seitens der Wasserbehörde vorausgesetzt, dass die gewählte Verrohrung auch für Starkniederschlagsereignisse hydraulisch nachgewiesen wurde und so die Einleitmenge schadlos abgeführt werden kann.
Vorhabensträgerin: *Der Nachweis erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.*
Planfeststellungsbehörde: Der diesbezügliche Verweis der Vorhabensträgerin auf die Ausführungsplanung ist statthaft. Die Entwässerung ist (nur) insofern planfeststellungsrelevant, als sichergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet und im Einklang mit wasserrechtlichen Bestimmungen errichtet und durchgeführt werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht wird bewältigt werden können. Dies ist jedoch nicht der Fall, da ausweislich des Entwässerungstechnischen Berichts (Unterlage 18.2) sowie der Hydraulischen Berechnungen (Unterlage 18.3) nicht erkennbar ist, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Entwässerung gewährleistet. Im Übrigen wird hinsichtlich der Anforderungen der HPA als Vollzugsbehörde nach dem WHG auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4.6 – Wasserrechtliche Bestimmungen, Anforderungen der HPA – verwiesen.

<u>Auflagen des Anlagenmanagements Ufer und Hochwasserschutz O26</u>
Im geplanten Baubereich der K20 befindet sich die öffentliche Hochwasserschutzanlage (öHWS) Dradenauer Hauptdeich. Diese ist nach Wasserrecht planfestgestellt und unterliegt daher per se der Unveränderlichkeit. Die aktuelle Deichgrundgrenze (gelb) und die Deichachse (rot) ist dem Orthoplan (siehe Anhang) zu entnehmen.
Diese durch die geplanten Baumaßnahmen der K20 betroffene öHWS-Anlage ist sinngemäß

im Erläuterungsbericht des Feststellungsentwurfes vom 16.10.2017 nur auf Seite 63 zu finden.
Auszug aus dem Planfeststellungsentwurf:
Es ist in dem Entwurf des Erläuterungsberichtes lediglich von einem „Schutz" der öHWS-Anlage die Rede. Da jedoch aus den anliegenden Plänen zu vermuten ist, dass die Gründungsarbeiten der K20 im unmittelbaren Sicherheitsbereich und auch Deichgrund der öHWS-Anlage stattfinden sollen, ist zwingend in dem Erläuterungsbericht die geplante Ausführung der Arbeiten im Sicherheitsbereich detailliert zu beschreiben. Hierzu ist insbesondere DeichO §8 zu beachten, welcher Verbote und Beschränkungen im Bereich einer HWS Anlage beschreibt.

Vorhabensträgerin: *Generell wird im Genehmigungsverfahren festgelegt, dass die vorhandenen Anlagen (hier die öHWS-Anlagen) im erforderlichen Umfang zu schützen sind. Weitere detaillierte Angaben dazu werden erst in der Ausführungsplanung festgelegt. Der Vorhabenträger sichert zu, dass die Auflagen der DeichO §8 beachtet werden und die detaillierte Beschreibung der Ausführung der Arbeiten vor Baubeginn mit dem Einwender abgestimmt werden.*

Planfeststellungsbehörde: Der diesbezügliche Verweis der Vorhabensträgerin auf die Ausführungsplanung ist statthaft. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diesen zu Eigen, da nicht ersichtlich ist, dass der Schutz der öHWS-Anlagen nicht dem Grunde nach sichergestellt werden kann. Die Beachtung des § 8 DeichO ist deklaratorisch in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen worden, siehe Ziffer 2.1.7.3 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.1.7. Im Übrigen wird hinsichtlich der Anforderungen der HPA als Vollzugsbehörde nach dem WHG auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4.6 – Wasserrechtliche Bestimmungen, Anforderungen der HPA – verwiesen.

Folgende Sachverhalte sind zu ergänzen:

- Geplanter Ausführungszeitraum und geplante Ausführungsdauer innerhalb des Sicherheitsbereiches der öHWS-Anlage
- Art und Umfang der geplanten Arbeiten im Sicherheitsbereich der öHWS-Anlage
- Beschreibung der Funktionsfähigkeit der Anlage während der geplanten Arbeiten

Vorhabensträgerin: *Im Erläuterungsbericht wurde erläutert, dass Arbeiten in der Nähe von öHWS-Anlagen nur außerhalb der Sturmflutsaison ausgeführt werden dürfen. Der Auftragnehmer wird verpflichtet, seinen Bauablauf darauf auszurichten und diesen rechtzeitig bei HPA vorzulegen. Die Ausführungsplanung des Auftragnehmers wird der HPA zur Kenntnis vorgelegt.*

Planfeststellungsbehörde: Der diesbezügliche Verweis der Vorhabensträgerin auf die Ausführungsplanung ist statthaft. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diesen zu Eigen, da nicht ersichtlich ist, dass der Schutz der öHWS-Anlagen nicht dem Grunde nach sichergestellt werden kann. Die Beachtung des § 8 DeichO ist deklaratorisch in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen worden, siehe Ziffer 2.1.7.3 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.1.7. Im Übrigen wird hinsichtlich der Anforderungen der HPA als Vollzugsbehörde nach dem WHG auf die Zusage der

Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4.6 – Wasserrechtliche Bestimmungen, Anforderungen der HPA – verwiesen.

Wasserrechtliche Auflagen

Wird infolge der Gewässernutzung das Gewässer verunreinigt, sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zur Eindämmung und ihrer Beseitigung zu veranlassen. Außerdem ist das Austreten von wassergefährdenden Stoffen unverzüglich der Behörde für Umwelt und Energie - Amt U, der nächsten Polizeidienststelle sowie der Wasserbehörde – HPA PA23 – anzuzeigen (§ 28a HWaG).

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die vorgenannte Anforderung der HPA ist in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen worden, siehe Ziffer 2.1.7.3 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.1.7. Im Übrigen wird hinsichtlich der Anforderungen der HPA als Vollzugsbehörde nach dem WHG auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4.6 – Wasserrechtliche Bestimmungen, Anforderungen der HPA – verwiesen.

Polderrechtliche Auflagen

Die Hochwasserschutzanlage einschließlich der Schutzstreifen von 5 m Breite ist von Auflasten größer 10 kN/m² freizuhalten. Das gilt auch für Zwischenbauzustände. Bei größeren Auflasten ist die Unschädlichkeit für die Hochwasserschutzanlage nachzuweisen. (§ 17 PolderO)

Sämtliche Zwischenbauzustände, welche sich auf die HWS-Anlage auswirken könnten, sind nachzuweisen.

Die Hochwasserschutzbeauftragten der Polder Dradenau und Burchardkai sind in das Planverfahren einzubinden.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Die Anforderung der HPA an die Vermeidung übermäßiger Auflasten ist in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen worden, siehe Ziffer 2.1.7.3 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.1.7. Im Übrigen wird hinsichtlich der Anforderungen der HPA als Vollzugsbehörde nach dem WHG auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.4.6 – Wasserrechtliche Bestimmungen, Anforderungen der HPA – verwiesen. Die Hochwasserschutzbeauftragten der Polder Dradenau und Burchardkai sind von der Planfeststellungsbehörde im Anhörungsverfahren beteiligt worden und haben am Erörterungstermin in dem Planfeststellungsverfahren teilgenommen. In diesem Zusammenhang hat die Vorhabensträgerin gegenüber den Hochwasserschutzbeauftragten der Polder Dradenau und Burchardkai zugesagt, Einvernehmen hinsichtlich der Ausführungsplanung herzustellen.

Mit der Realisierung der Baumaßnahme darf erst begonnen werden, wenn die Voraussetzungen der Kampfmittelverordnung erfüllt sind.

Vorhabensträgerin: *Wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie den

Hinweis des Planfeststellungsbeschlusses, Ziffer 3.5, auf die Rechtslage hinsichtlich der Kampfmittelberäumung verwiesen.

Fachbereich RI1- Leiter AM und BM, EBL

Für Planung und Ausführung soweit sie die Anlagen und den Betrieb der Hafenbahn betreffen, sind u.a. zu beachten:

- DGUV V77
- Sicherungsanweisung HPA, www.hamburg-port-authority.de --> "Auf der Schiene"
- Ril 406 (Baubetriebsplanung, Betra und La) der DB AG
- Ril 132.0123

Es muss eine Kreuzungsvereinbarung getroffen werden. Die Regelbauart für Oberleitungsanlagen ist Re100. Die Baustellenbeleuchtung muss in Farbgebung und Strahlrichtung so anordnet werden, dass Signalverwechselung und Blendwirkung für den Bahnbetrieb ausgeschlossen sind. Staubentwicklung darf die freie Sicht auf Gleisanlagen nicht beeinträchtigen, bei Einsatz von Spritzgeräten besteht die Gefahr von elektrischem Überschlag aus der Oberleitung.

Vorhabensträgerin: *Der Vorhabenträger wird eine Kreuzungsvereinbarung abschließen. Die Forderungen bzgl. Baubeleuchtung, Staubentwicklung usw. werden in der gesonderten Planung berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses – verwiesen. Die Schutzbedürftigkeit des Bahnbetriebs wird damit dem Grunde nach bestätigt und der Vorhabensträgerin die Konzeption geeigneter Gegenmaßnahmen auferlegt. Mit welchen baulichen Voraussetzungen die Abwehr der benannten Gefahren für den Bahnbetrieb im Detail umgesetzt werden, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, da nicht ersichtlich ist, dass zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb geeignete technische Möglichkeiten nicht zur Verfügung stehen. Der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und HPA stellt eine Frage der Finanzierung dar, über die im Wege des Planfeststellungsbeschlusses nicht zu entscheiden ist.

Der Gefahrenbereich beträgt horizontal 3,5 m von der nächstgelegenen Gleisachse und reicht bis in eine Höhe von >3m über dem höchstgelegenen unter Spannung stehendem Teil der Oberleitungsanlage, dieses Abstandsmaß ist von allen unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitungsanlage einzuhalten, wenn die Forderung nicht erfüllbar ist -> Kranvereinbarung, Antrag muss den Schwenkradius des Krans (Baustelleneinrichtungsplan) sowie die Höhe des Auslegers beinhalten.

Vorhabensträgerin: *Für die Arbeiten über den Gleisanlagen ist ein Schutzgerüst vorgesehen. Die Abstimmungen dazu erfolgen nach Vorliegen der Ausführungsplanung zur OLA. Die Forderung für die Kranvereinbarung wird berücksichtigt.*

Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Plan-

feststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Schutzbedürftigkeit des Bahnbetriebs wird damit dem Grunde nach bestätigt und der Vorhabensträgerin die Konzeption geeigneter Gegenmaßnahmen auferlegt. Mit welchen baulichen Voraussetzungen die Abwehr der benannten Gefahren für den Bahnbetrieb im Detail umgesetzt werden, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, da nicht ersichtlich ist, dass zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb geeignete technische Möglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

Kein Betreten und Überschreiten von Gleisanlagen während der Bauausführung. Betretungsschutz zum Gleis, ggf. gegen Windlast verankern, erden.
Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*
Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses – verwiesen. Die Schutzbedürftigkeit des Bahnbetriebs wird damit dem Grunde nach bestätigt und der Vorhabensträgerin die Konzeption geeigneter Gegenmaßnahmen auferlegt. Mit welchen baulichen Voraussetzungen die Abwehr der benannten Gefahren für den Bahnbetrieb im Detail umgesetzt werden, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, da nicht ersichtlich ist, dass zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb geeignete technische Möglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

Baugruben außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten, sonst geprüfte statische Berechnung für Baugrubenverbau, Verbau muss gemäß Berechnung ausgeführt werden -> Bauüberwachung Bahn erforderlich.
Vorhabensträgerin: *Eine Bauüberwachung Bahn ist durch den Vorhabenträger vorgesehen.*
Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses – verwiesen. Die Schutzbedürftigkeit des Bahnbetriebs wird damit dem Grunde nach bestätigt und der Vorhabensträgerin die Konzeption geeigneter Gegenmaßnahmen auferlegt. Mit welchen baulichen Voraussetzungen die Abwehr der benannten Gefahren für den Bahnbetrieb im Detail umgesetzt werden, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, da nicht ersichtlich ist, dass zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb geeignete technische Möglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

Die Standsicherheit der angrenzenden Gleisanlagen, Fahrleitungsmaste, Signalmaste darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Bei Rammarbeiten ist ein Bauüberwacher Bahn erforderlich. Um Kabelbeschädigungen zu vermeiden, ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter notwendig.
Ggf. sind für die Baumaßnahme Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz der signal- und fernmeldetechnischen Anlagen/Kabel notwendig.

Vorhabensträgerin: *Eine Bauüberwachung Bahn ist durch den Vorhabenträger vorgesehen. Die örtliche Einweisung wird bei Notwendigkeit zugesichert.*

Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses – verwiesen. Die Schutzbedürftigkeit des Bahnbetriebs wird damit dem Grunde nach bestätigt und der Vorhabensträgerin die Konzeption geeigneter Gegenmaßnahmen auferlegt. Mit welchen baulichen Voraussetzungen die Abwehr der benannten Gefahren für den Bahnbetrieb im Detail umgesetzt werden, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, da nicht ersichtlich ist, dass zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb geeignete technische Möglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

RI14 – Betriebsmanagement

Durch die Maßnahmen dürfen keine Beeinträchtigungen des Bahnbetriebes entstehen. Sollten Beeinträchtigungen ausnahmsweise für einen kurzen Zeitraum unumgänglich sein, so sind diese aufgrund der erforderlichen hohen Verfügbarkeit der Anlagen insbesondere der Gleise ASE701 und ASE702 in die Jahresbaubetriebsplanung aufzunehmen und entsprechend frühzeitig zu beantragen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt. Gemäß den bisherigen Abstimmungen mit der Hafenbahn beträgt die Antragsfrist für die BETRA-Anträge 8 Wochen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Forderung der Stellungnahme, dass buchstäblich „keine“ Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs entstehen, wird wegen fehlender tatsächlicher Möglichkeit der Umsetzung – das Vorhaben liegt unstreitig im Kreuzungsbereich mit Bahnanlagen der HPA – zurückgewiesen. Hinsichtlich der Bemühungen um Minimierung der Auswirkungen der Bautätigkeit für den Bahnbetrieb sowie wegen des Erfordernisses der vorherigen Abstimmung der Vorhabensträgerin mit den für die Sicherheit des Bahnbetriebs zuständigen Stellen der HPA wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Das Betreten, Überfahren oder Überschwenken des Gleisbereiches ist außer in genehmigten Sperrpausen nicht zulässig. Es ist stets Sorge zu tragen, dass durch ggf. herab fallenden Teile keine Gefahren ausgehen können.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*

Es wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses – verwiesen. Die Schutzbedürftigkeit des Bahnbetriebs wird damit dem Grunde nach bestätigt und der Vorhabensträgerin die Konzeption geeigneter Gegenmaßnahmen auferlegt. Mit welchen baulichen Voraussetzungen die Abwehr der benannten Gefahren für den Bahnbetrieb im Detail umgesetzt werden, kann der Ausführungsplanung überlassen

werden, da nicht ersichtlich ist, dass zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb geeignete technische Möglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

RI31 – Bahnentwicklung

Zu U16.1_Blatt 1: Ein ausreichender Anprallschutz für den Oberleitungsmast N4 ist vorzusehen.

Vorhabensträgerin: *Bei der Umfahrung der Köhlbrandbrücke handelt es sich um eine Stadtstraße (v≤ 50 km/h), für die keine Schutzeinrichtungen erforderlich sind. Der Abstand zum Hindernis entspricht auch den Vorgaben. Es wird vorgeschlagen, hier zusätzlich eine temporäre Schutzeinrichtung für den Mast aufzustellen.*

Es wird auf die Ausführungen der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses – verwiesen. Die Schutzbedürftigkeit von Oberleitungsmasten wird damit dem Grunde nach bestätigt und der Vorhabensträgerin die Koordination geeigneter Gegenmaßnahmen im Zusammenwirken mit der HPA auferlegt. Welche technischen Mittel zum Schutz von Oberleitungsmasten gegen Anprall im Detail gewählt werden, kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben, da nicht ersichtlich ist, dass zum Schutz von Oberleitungsmasten gegen den Anprall von Fahrzeugen geeignete technische Möglichkeiten nicht zur Verfügung stehen.

Zu U10.2_Blatt und U10.2: Für die Fläche 3.14.01 (Eigentümer HPA, dem Bahnverkehr gewidmet) ist angegeben: „vorübergehend in Anspruch zu nehmende und anschließend dauernd zu belastende Fläche“. Im Grunderwerbsverzeichnis wird die Nutzungsart u.a. mit „Verkehrsbegleitfläche Straße“ (Code „420012312“) benannt. Die Notwendigkeit der Inanspruchnahme sowie Art und Umfang der Belastung erschließen sich nicht. Eine Nutzungseinschränkung dieser HPA-Fläche für die dortigen Bahnanlagen mit ihren Verkehren muss in jedem Fall ausgeschlossen werden.

Vorhabensträgerin: *Auf benanntem Flurstück queren zwei Rampenbauwerke die Bahnanlagen. Hier ist es üblich, im Grundbuch diese Nutzung als dingliche Sicherung einzutragen. Aus diesem Grund wurde die Fläche im Grunderwerbsverzeichnis mit erfasst.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Erläuterungen der Vorhabensträgerin sowie den Grunderwerbsplan, U10.1, Blatt 03 verwiesen. Daraus wird ersichtlich, dass die in Rede stehende Fläche entsprechend den Darstellungen der Vorhabensträgerin den Überführungsbereich von Rampen der Anschlussstelle Walterhof mit HPA-Bahnanlagen betrifft. Die anlässlich des Vorhabens neu zur dinglichen Sicherung vorgesehenen Flächen beinhalten die seitlich an die Bestandsbauwerke angrenzenden Bereiche, die zur Bauwerkskontrolle erforderlich sind, die wiederum durch die fortgesetzte Nutzung des Bestandsbauwerks bedingt werden. Eine Beeinträchtigung des Bahnbetriebs der HPA-Bahnanlagen über das durch die bisherige Bauwerkssituation hinausgehende Maß ist in diesem Zusammenhang nicht ersichtlich.

Zu U09.2_Blatt 6: Für eine Fläche im Eigentum der HPA direkt westlich der A7, nördlich angrenzend an den Altenwerder Damm ist in Unterlage 9.2, Blatt 6 u.a. die Maßnahme 3.1G (Anpflanzung von Einzelbäumen) eingetragen. In dem zugehörigen Maßnahmenblatt wird jedoch nicht dargestellt, welche Anpflanzungen auf der benannten Fläche vorgesehen sind. Aus Sicht der Hafenbahn ist die Fläche für eine biologische Aufwertung bzw. für Ausgleichsmaßnahmen nicht geeignet, da sie planungsbetroffen ist. Etwaige Ersatzpflanzungen von Einzelbäumen sollten in anderen Bereichen erfolgen.

Vorhabensträgerin: *Die zitierte, im Maßnahmenblatt versehentlich nicht ergänzte Maßnahme wurde aufgrund des Fahrbahnverschwenks nachgetragen, um die damit verbundene Fällung von 7 unterschiedlich großen Bäumen vor Ort auszugleichen. Da es sich um eine randliche Grünfläche im Zugangsbereich zum Stellwerksgebäude handelt, lässt sich hier eine ortsbildbezogene Ersatzpflanzung von zumindest 3 Straßenbäumen ohne Nutzungseinschränkungen des Grundstückes realisieren.*

Planfeststellungsbehörde: Die Forderung der Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Anpflanzung von Einzelbäumen ist erforderlich, um einen nach dem Staatsrätemodell wertmäßig bemessenen Umfang durch unvermeidliche Eingriffe auszugleichen. Vorzugswürdig ist demnach der ortsnahe Ausgleich. Inwieweit die auch nach den Aussagen der Stellungnahme lokalisierbare Anpflanzung von Einzelbäumen hinsichtlich Planungsstand und Verortung im Einzelnen nicht bekannten Planungen der HPA entgegenstehen, ist in der Stellungnahme nicht konkret ausgeführt. Bereits in der Bestandssituation sind nördlich und südlich in der Flucht des Stellwerks Bäume vorhanden, die zudem auf einer der wenigen unversiegelten Flächen im Umfeld des Vorhabens belegen sind, sodass sich insoweit keine Alternative für den Standort von Baumpflanzungen aufdrängt bzw. überhaupt ersichtlich ist.

RI12- AM Oberbau

Für die Arbeiten an und im Bereich der Oberleitung sind die Sperrzeiten rechtzeitig mind. 1 Jahr im Vorwege mit dem Bahnbetrieb abzustimmen. Unabhängig der Anmeldefristen ist für jede Baumaßnahme mit bahnbetrieblichen Beeinflussungen ein Betra-Antrag 8 Wochen vorher bei der Baubetriebskoordination einzureichen.

Vorhabensträgerin: *Der Umbau der OLA erfolgt als gesonderte Maßnahme im Vorfeld der Erweiterung der K20. Die Anmeldefristen werden entsprechend berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Wegen des Erfordernisses der vorherigen Abstimmung der Vorhabensträgerin mit den für die Sicherheit des Bahnbetriebs zuständigen Stellen der HPA wird auf die Zusage der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Kommunikation mit der HPA in Angelegenheiten des Eisenbahnbetriebs, Ziffer 2.1.10 verwiesen. Soweit Belange des Bahnbetriebs etwa im Vorfeld der Durchführung des Vorhabens, beispielsweise durch Unterhaltungsmaßnahmen berührt werden, ist dies nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Das Lichtraumprofil der Bahn einschließlich der Rangiererwege ist stets freizuhalten. Es darf nicht eingeschränkt oder überschwenkt werden. Es darf keine Beleuchtung errichtet werden,

die zu Blendungen oder Signalverwechselungen führen kann. Es muss gewährleistet werden, dass der Rangierfunk nicht beeinträchtigt wird.
Es sind neben den eisenbahnrechtlichen Vorschriften alle für das Eisenbahnwesen bedeutsamen anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Ggf. sind Planungen vorab mit der Hafenbahn abzustimmen. Auf das Erfordernis, öffentlich-rechtliche Genehmigungen bei der Eisenbahnaufsichtsbehörde einzuholen wird ausdrücklich hingewiesen. Der Bahnbetrieb darf zu keiner Zeit behindert oder gefährdet werden.
Für Krane und Fahrzeuge, die Gegenstände bewegen, die auf das Gelände der Hafenbahn schwenken können ist zwingend eine Kranvereinbarung zu vereinbaren. Die Hafenbahn stimmt einer Bepflanzung von Hafenbahnflächen nicht zu.
Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*
Es wird auf die Ausführungen der Vorhabenträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Abwehr von Gefahren für den Bahnbetrieb, Ziffer 2.1.10 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses – verwiesen. Die Erforderlichkeit einer Kranvereinbarung wird dem Grunde nach bestätigt und der Vorhabensträgerin die Koordination geeigneter Gegenmaßnahmen im Zusammenwirken mit der HPA auferlegt. Mit welchem Inhalt die Kranvereinbarung im Detail geschlossen wird, kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben, da nicht ersichtlich ist, dass zur sicheren Ausführung von Kranarbeiten geeignete technische Möglichkeiten nicht zur Verfügung stehen. Auf den globalen Vorhalt der Nicht-Bepflanzung von Flächen der Hafenbahn vermag die Planfeststellungsbehörde nicht einzugehen, da es insoweit an der substantiierter Darstellung einer planungsbetroffenen Fläche fehlt.

Der Bereich Property Management (HPA PE2) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:
Die Flächen in Waltershof / Altenwerder am Bauwerk K20 sind seitens der HPA an Unternehmen der Hafenwirtschaft vermietet. Sollten Mietflächen temporär oder langfristig für den Ausbau der K20 benötigt werden, so ist dies vorher mit den Mietern abzustimmen. Die Abstimmung wird HPA PE21 vornehmen und im Mietvertrag festschreiben.
Vorhabensträgerin: *Die BE-Flächen sind in den Unterlagen ausgewiesen und wurden im Vorfeld mit HPA und den Mietern abgestimmt. Hier geht der Vorhabenträger von Einvernehmen aus und wird diese Flächen im Rahmen der Grundstücksverhandlungen sichern.*
Planfeststellungsbehörde: Der Umstand, dass zahlreiche bauzeitlich oder dauerhaft in Anspruch zu nehmende Flächen an Unternehmen der Hafenwirtschaft vermietet oder verpachtet sind, und dass auch insoweit rechtliche Betroffenheiten vorliegen, ist der Planfeststellungsbehörde bekannt und wird entsprechend im Planfeststellungsbeschluss gewürdigt, siehe Ziffer 4.7.1 und Ziffer 4.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses. Des Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde keinen Grund zu der Annahme, dass die Vorhabensträgerin nicht wie dargestellt Abstimmungen und Grundstücksverhandlungen wegen der Inanspruchnahme planungsgegenständlicher Grundstücke geführt hat.

Die Einheit Verkehr- und Umweltstrategie (HPA PS2) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) 6:

HPA stellt DEGES eine Fläche am Hornsand als BE-Fläche zur Verfügung. Diese wird heute als Kleilagerfläche genutzt. Folgende Anforderungen der HPA an einen Ersatzstandort der Kleilagerfläche am Neuen Altenwerder Hauptdeich sind durch DEGES zu erfüllen:

• Für die geplante Fläche am Neuen Altenwerder Hauptdeich benötigen wir eine Miete mit einer Grundfläche von rd. 80 m x 30 m und einer Höhe von rd. 4 m.

• Die Böschungsneigung sollte 1:2,5 bis 1:3 betragen.

• Die Miete auf der neuen Kleilagerfläche muss eingezäunt und mit einer Toranlage gesichert werden.

• Ferner benötigen wir eine befestigte Zufahrt inkl. einer Wendemöglichkeit. Zwischen dem Zaun und dem Mietenfuß muss ein Streifen von 5 m umläufig freigehalten werden.

• Der Zaun muss bahngeerdet werden. Beim Setzen des Zaunes sind vorab die Randbedingungen mit HPA, Hafenbahn abzuklären, da es sich um Arbeiten in der Nähe von Gleisanlagen und Oberleitungen handelt.

• Der Abstand zwischen Zaun und den Fundamenten der Oberleitungsmasten der Hafenbahn sollte mindestens 1 m betragen. Oberleitungsmaste und deren Fundamente müssen weiterhin frei begehbar bleiben.

• Der Bereich 6 m aus der Gleisachse sollte grundsätzlich freigehalten werden.

• Des Weiteren wurden auf der Fläche in Altenwerder, die zukünftig als Kleilager verwendet werden soll, 8 junge Bäume gepflanzt. Diese sollten aus Umweltgesichtspunkten möglichst schon vor der Verlegung des Kleilagers (vor 2020) umgesetzt werden, damit diese an der neuen Stelle wachsen können. Als Ersatzfläche könnte DEGES diese an den Rand des zukünftigen Kleilagers versetzen.

Vorhabensträgerin: *Die genannten Anforderungen an die neue Kleilagerfläche werden beachtet. Eine entsprechende Vereinbarung wird erstellt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Im Übrigen ist die Herrichtung von Ersatzflächen für planfestgestellte Baustelleneinrichtungsflächen – anders als die Inanspruchnahme dieser Flächen selbst – eine Frage der für das in Anspruch genommene Grundstück zu leistenden Entschädigung, die in ihrer genauen Höhe und Abwicklung nicht durch Planfeststellungsbeschluss zu regeln ist.

Verkehrszeichenbrücke PS3:

• Für die Bauzeit der Gründung der VZB muss der Treppenaufgang der Fußgängerbrücke (BW 59) bauzeitlich demontiert werden. Diese Zeit wird mit etwa 2 Wochen angegeben.

• Während dieser Demontagezeit muss durch DEGES eine temporäre Lösung geplant werden, da auf die Fußgängerverbindung nicht verzichtet werden kann. Der Bereich Zellmannstraße / Kurt-Eckelmann-Straße ist öffentlich nur über diese Fußgängerbrücke erreichbar.

Vorhabensträgerin: *Ein Provisorium ist vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Herstellung des Provisoriums ist als Nebenbestimmung in Ziffer 2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses festgelegt. Im Übrigen wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin und die Nebenbestimmung zu bauzeitlichen Nutzungskonflikten, Ziffer 2.3.1, sowie die diesbezügliche Begründung, Ziffer 4.9.3 verwiesen, durch

die der Vorhabensträgerin dem Grunde nach die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen, so auch die für Fußgänger, auferlegt wird.

Unterlage 10 - Grunderwerbspläne: Blatt 1: Die HPA hat hier Eigentum am Flurstück 2296. Die Flächen östlich der BAB sind nach dem Bau des RRB „gefangene" Flächen des Flurstücks im Eigentum der HPA und können nicht mehr genutzt werden. Daher ist eine komplette Abgabe an den Bund notwendig. Soweit dies noch nicht im Zuge der PF A 26 West erfolgt ist, muss dies in diesem Verfahren geregelt werden.
Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird geprüft und im Zuge der Einholung von Bauerlaubnissen abgestimmt bzw. geklärt.*
Planfeststellungsbehörde: Das in der Stellungnahme benannte Regenklärbecken 5 auf dem Flurstück 2296 ist Gegenstand des am 21. Dezember 2018 planfestgestellten Vorhabens Neubau der A 26 (Stade - Hamburg), Bauabschnitt 4 (Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen bis A 7), Anschluss der A 26 an die A 7 und Ausbau der an den neuen Anschluss südlich und nördlich angrenzenden Abschnitte der A 7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld im Süden (Km 167+280.000) und Moorburg in Höhe der Alten Süderelbe im Norden (Km 163+542.000). Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, dass die Nutzung des Flurstücks nach Realisierung des Rückhaltebeckens über diese Inanspruchnahme hinaus nachhaltig hinter die heutigen Nutzungsmöglichkeiten zurückfällt, da es sich auch im heutigen Zustand um Grünland mit Baumbestand handelt. Gleichwohl hat die Vorhabensträgerin über die vorgenannte Prüfzusage hinaus zugesagt, die Forderung der HPA nach Übernahme des Grundstücks zu prüfen.

Die Einheiten Anlagenmanagement Straßen und Brücken und Unterhaltung Straßen (HPA O21+22+25) nehmen zu der Maßnahme wie folgt Stellung:
Die Wartungswege schließen vereinzelt an die Hafenstraßen an. Entsprechende Überfahrten sind durch die Wegebehörde der HPA genehmigen zu lassen. Es ist mit darzulegen, wo die Zuständigkeitsgrenze zwischen HPA und LSBG liegen wird.
Vorhabensträgerin: *Sofern gesonderte Genehmigungen/Vereinbarungen im Zuge von Kreuzungen, Anbindungen oder Überfahrten von Anlagen Dritter (hier HPA) erforderlich sind, wird dies zugesagt. Grundsätzlich wird die weiterführende Planung inhaltlich im erforderlichen Umfang mit der HPA abgestimmt.*
Planfeststellungsbehörde: Die Anbindung von Anlagen der HPA wird dem Grunde nach konzentrierend durch den Planfeststellungsbeschluss genehmigt. Vor Aufnahme von Bauarbeiten hat die Vorhabensträgerin diese Überfahrten mit der Wegebehörde der HPA abzustimmen. Diesbezüglich wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin und die Nebenbestimmungen zu Verkehrswegen und Leitungen der HPA, Ziffer 2.3.4, sowie die diesbezügliche Begründung, Ziffer 4.9.3.4 verwiesen.

Die zukünftige BAB-Entwässerung quert vereinzelt die Hafenstraßen. Entsprechende Trassenanträge sind zu stellen. Der Bau der Leitungen, insbesondere im Bereich der stark fre-

quentierten Straßen, ist mit dem Verkehrsmanagement (O24) abzustimmen. Kreuzungen mit den EW-Anlagen des übrigen Straßennetzes sind in die Planunterlagen mit aufzunehmen.
Vorhabensträgerin: *Der Forderung wird entsprochen. Sofern gesonderte Genehmigungen / Vereinbarungen im Zuge von Kreuzungen der Entwässerungsleitungen mit Anlagen Dritter (hier HPA) erforderlich sind, wird dies zugesagt. Grundsätzlich wird die weiterführende Planung inhaltlich im erforderlichen Umfang mit der HPA abgestimmt.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin und die Nebenbestimmungen zu Verkehrswegen und Leitungen der HPA, Ziffer 2.3.4, sowie die diesbezügliche Begründung, Ziffer 4.9.3.4 verwiesen. Die Anforderungen der HPA sind insofern ausdrücklich als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden.

Für die Bauzeit von 4 Jahren bedarf es eines Verkehrsführungskonzeptes in Abstimmung mit dem Verkehrsmanagement von O24. Insbesondere die stark frequentierten und systemrelevanten Straßen Altenwerder Hauptdeich, Finkenwerder Straße, Waltershofer Straße und Köhlbrandbrückenrampe sind zu betrachten.
Vorhabensträgerin: *Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Verkehrsführungskonzepts wird die HPA O24 entsprechend eingebunden.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin und die Nebenbestimmung zur Abstimmung des bauzeitlichen Verkehrskonzepts, Ziffer 2.2.1, sowie die diesbezügliche Begründung, Ziffer 4.9.2.1 verwiesen. Das Abstimmungsbedürfnis mit dem Verkehrsmanagement der HPA ist insoweit ausdrücklich als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden.

Vorgriff auf die Bestandsdokumentation: Es wird darum gebeten, die Revisionsunterlagen nach Abschluss der Maßnahme O21 zur Verfügung zu stellen. Insbesondere sind die Themen, Straßentopographie, Entwässerungsleitungen aller Art und Widmungsgrenzen relevant.
Achse 55 und 56 über Finkenwerder Straße,
Achse 69 und 70 über Straße „Köhlbrandbrücke“,
Achse 96 über Straße „Altenwerder Damm“.
Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*
Planfeststellungsbehörde: Eine Zusage der Vorhabensträgerin. Im Übrigen handelt es sich bei der formalen Anforderung der Übermittlung von Revisionsunterlagen um eine Angelegenheit der Ausführungsplanung.

Im Bereich der vorgenannten Achsen überspannt die K20 diverse Straßen im Hafengebiet. Eine Reduzierung der vorhandenen Durchfahrthöhen über den Straßen ist auszuschließen.
Vorhabensträgerin: *Für die Instandsetzung der Überbauten sind Einschränkungen der Durchfahrtshöhe (Schutzgerüste) nicht ausgeschlossen. Die wesentlichen Arbeiten werden aber mit Hubsteigern u.ä. in verkehrsschwachen Zeiten durchgeführt (Spureinschränkungen).*
Planfeststellungsbehörde: Die Forderung nach jedweder Vermeidung von Beschränkungen der Durchfahrtshöhe wird wegen fehlender technischer Umsetzbarkeit zurück-

gewiesen. Dies gilt nicht zuletzt deswegen, weil der Schutz querender Verkehrswege vor Bauarbeiten und herabfallenden Teilen erforderlich und deshalb der Vorhabensträgerin Schutzmaßnahmen auferlegt sind, die etwa auch durch Errichtung von Schutzgerüsten umgesetzt werden können, vgl. Ziffer 2.1.9 sowie die Begründung unter Ziffer 4.9.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses. Weiterhin überquert das Bauwerk K20 die kreuzenden Verkehrswege durchweg in einer Höhe, die auch bei Aufstellung von Schutzgerüsten Beeinträchtigungen der Durchfahrtshöhe für andere als Großraumtransporte nicht befürchten lassen. Im Übrigen wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen, eventuelle Höhenbeschränkungen temporär zu gestalten und auf einzelne Fahrspuren zu konzentrieren, sodass die Passierbarkeit kreuzender Verkehrswege dem Grunde nach, jedoch reduziert um einzelne Fahrstreifen erhalten bleibt. Entsprechende Regelungen zur Vermeidung von Verkehrseinschränkungen sind als Nebenbestimmung in Ziffer 2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses sowie in der Begründung, Ziffer 4.9.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses festgelegt.

Zwischen Achse 78 und 79 ist die Errichtung einer Verkehrszeichenbrücke vorgesehen (PS3). Hinsichtlich Gründung, Nähe zum vorhandenen Brückenbauwerk 59 Fußgängerbrücke Zellmannstraße, Ausgestaltung der temporären BE-Flächen usw. sind den Planunterlagen keinerlei Erkenntnisse zu entnehmen. Es wird hier um Unterlagen zu der angedachten Verkehrsführung, auch in Bezug auf die Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Eurogate/Zellmannstaße (detaillierte Darstellung der Verkehrsführung unter Bezug zu Unterlage RE 16.5_3_BE_Flächenplan) und Unterlagen zur Baukonstruktion unter Einbeziehung der Nähe zum Bestandsbauwerk gebeten.

Vorhabensträgerin: *Für die Gründung der VZB PS3 ist es erforderlich, 2 Bohrpfähle unmittelbar neben dem Treppenaufgang der Fußgängerbrücke einzubringen. Dazu muss im Bereich des Altenwerder Dammes ein Bohrgerät aufgestellt werden, weshalb im Baustelleneinrichtungsplan (Unterlage 16.2 der Planfeststellungsunterlage) eine BE-Fläche dargestellt ist. Gleichzeitig muss der Treppenaufgang demontiert werden. Als Ersatz ist auf der gegenüberliegenden Seite ein Treppenturm vorgesehen, so dass die Brücke jederzeit begehbar ist.*

Die Herstellung der Bohrpfähle und der Gründung kann so erfolgen, dass die Sperrung nur Sonnabend/Sonntag erforderlich wird. Als Gesamtbauzeit für die Herstellung der Gründung und damit der Demontage des Treppenaufganges werden derzeit ca. 2 Wochen angegeben.

In diesem Zusammenhang wird auf den Schriftverkehr mit HPA (Frau Richter) vom 01.12.17 und 04.12.17 verwiesen, in dem die Problematik bereits erläutert wurde.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung in Ziffer 2.2 und Ziffer 2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, durch die der Vorhabensträgerin die Aufrechterhaltung von Verkehrsbeziehungen, so auch die Gewährleistung der Nutzbarkeit der Fußgängerbrücke durch provisorische Einrichtungen, ausdrücklich auferlegt wird. Die Erforderlichkeit der Aufstellung eines Bohrgerätes an dem fraglichen Standort ist nachvollziehbar dargelegt, sodass die Inanspruchnahme des Verkehrsweges als Baustelleneinrichtungsfläche planfestgestellt ist, jedoch verbunden mit der Nebenbestimmung der Minimierung des Auf-

stellungszeitraums, vgl. Ziffer 2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses in Verbindung mit der Begründung unter Ziffer 4.9.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses.

Die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten (GST) ist für diesen Bereich mit dem Erläuterungsbericht Ziff. 9 nicht ausreichend betrachtet. Die dort festgehaltenen Aussagen beziehen sich lediglich auf die für die MEGA-Stützen vorgesehenen temporären Umfahrungen. Ggf. können GST u.U. im Gegenverkehr durchgeführt werden (Einschränkung der Breite, 8,00 m sind hier nicht zu realisieren). Es wird um Berücksichtigung bei der Planung der Verkehrsführung gebeten. Die anzuhörende Stelle ist rechtzeitig über die Einschränkungen aus dem Baugeschehen unter schwertransporte@hpa.hamburg zu unterrichten (Vorlauf 4 Wochen).

Vorhabensträgerin: *Die bisherigen Forderungen für die Durchführung von Großraumtransporten wurden in der Planung eingehalten. Für genehmigungspflichtigen Schwerverkehr ist eine Einzelprüfung der Lasten erforderlich. Die Einbeziehung der anzuhörenden Stelle während der Bauzeit wird zugesichert.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin und die Nebenbestimmung in Ziffer 2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses nebst Begründung, Ziffer 4.9.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. In der Nebenbestimmung werden der Vorhabensträgerin sowohl eine anzustrebende Mindestbefahrbarkeit für Großraum- und Schwertransporte als auch die Einbeziehung der HPA bei Einschränkungen für solche Transporte auferlegt.

Zwischen Achse 70 und 71 ist die Errichtung einer weiteren Verkehrszeichenbrücke vorgesehen (PS6). Hinsichtlich Gründung, Umfahrung, Ausgestaltung der temporären BE-Flächen usw. sind den Planunterlagen nur unzureichende Erkenntnisse zu entnehmen. Die angedachte Verkehrsführung (detaillierte Darstellung der Verkehrsführung unter Bezug zu Unterlage Lageplan_prov_Umfahrung_Blatt 1 und Blatt 2) und die Lage der Konstruktion in Bezug auf den Bestand der Fahrbeziehung in Richtung Container Terminal Burchardkai und Eurogate für den jeweiligen Bauzustand sind mit der HPA abzustimmen.

Vorhabensträgerin: *Die VZB PS6 wird zwischen Achse 72 und 73 (161+053) errichtet (siehe Lageplan 5.1/4 und 5.2/4 sowie Baustelleneinrichtungsplan 16.2) Auch hier ist, wie bei PS3, die dargestellte Straßensperrung nur für die Einbringung der Bohrpfähle erforderlich. Diese Arbeiten können Sonnabend/Sonntag ausgeführt werden. Alle weiteren Arbeiten zur Herstellung des VZB-Fundamentes können dann von unterhalb der K20 erfolgen, so dass eine Straßeneinengung nicht mehr erforderlich ist. Die Gründung der PS6 kann erst nach Sanierung der Megastützen Achse 69 bis 71 erfolgen, nachdem die provisorischen Umfahrungen gemäß Unterlage 16.1/1 und 16.1/2 wiederzurückgebaut sind.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung in Ziffer 2.2 und Ziffer 2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, durch die der Vorhabensträgerin die Aufrechterhaltung von Verkehrsbeziehungen, so auch die Beschränkung des Zeitraums von Fahrbahneinziehungen und -einengungen auf das notwendige Mindestmaß ausdrücklich auferlegt wird. Die Erfor-

derlichkeit der Aufstellung eines Bohrgerätes an dem fraglichen Standort ist nachvollziehbar dargelegt, sodass die Inanspruchnahme des Verkehrsweges als Baustelleneinrichtungsfläche planfestgestellt ist, jedoch verbunden mit der Nebenbestimmung der Minimierung des Aufstellungszeitraums, vgl. Ziffer 2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses in Verbindung mit der Begründung unter Ziffer 4.9.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses.

Erläuterungsbericht

Seite 17, 1. Absatz: Die Aussage, dass es keine Änderungen an Straßen und Gehwegen gibt, trifft nicht zu. Insbesondere PS3 führt zu einer Änderung im Bereich des Gehweges.

Vorhabensträgerin: *Die Schilderbrücke PS3 wird in der Grünfläche zwischen dem Gehweg und dem Treppenaufgang Fußgängerbrücke gegründet. Nach Herstellung des Fundamentes wird der Gehweg in seiner Lage wieder hergestellt.*

Planfeststellungsbehörde: Änderungen an Verkehrsführungen nachgeordneter Verkehrswege, wozu auch Gehwege zählen, sind nicht Gegenstand des Vorhabens. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. In den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses ist die Pflicht zur Wiederherstellung von Grundstücken in Ziffer 2.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses formuliert. Insoweit ist die Vorhabensträgerin zur Wiederherstellung des Gehwegs entsprechend der Bestandssituation verpflichtet, die sie im Übrigen entsprechend der vorstehenden Ausführungen auch zugesagt hat.

Seite 25, Nr. 4.7 Ingenieurbauwerke: Die vorgesehenen VZB sind nicht erwähnt noch beschrieben. Diese sind aber integraler Bestandteil der Gesamtmaßnahme und entsprechend aufzuführen.

Vorhabensträgerin: *VZB gehören zur Ausstattung der Verkehrsanlage und sind damit nicht Bestandteil des Abschnitts 4.7.*

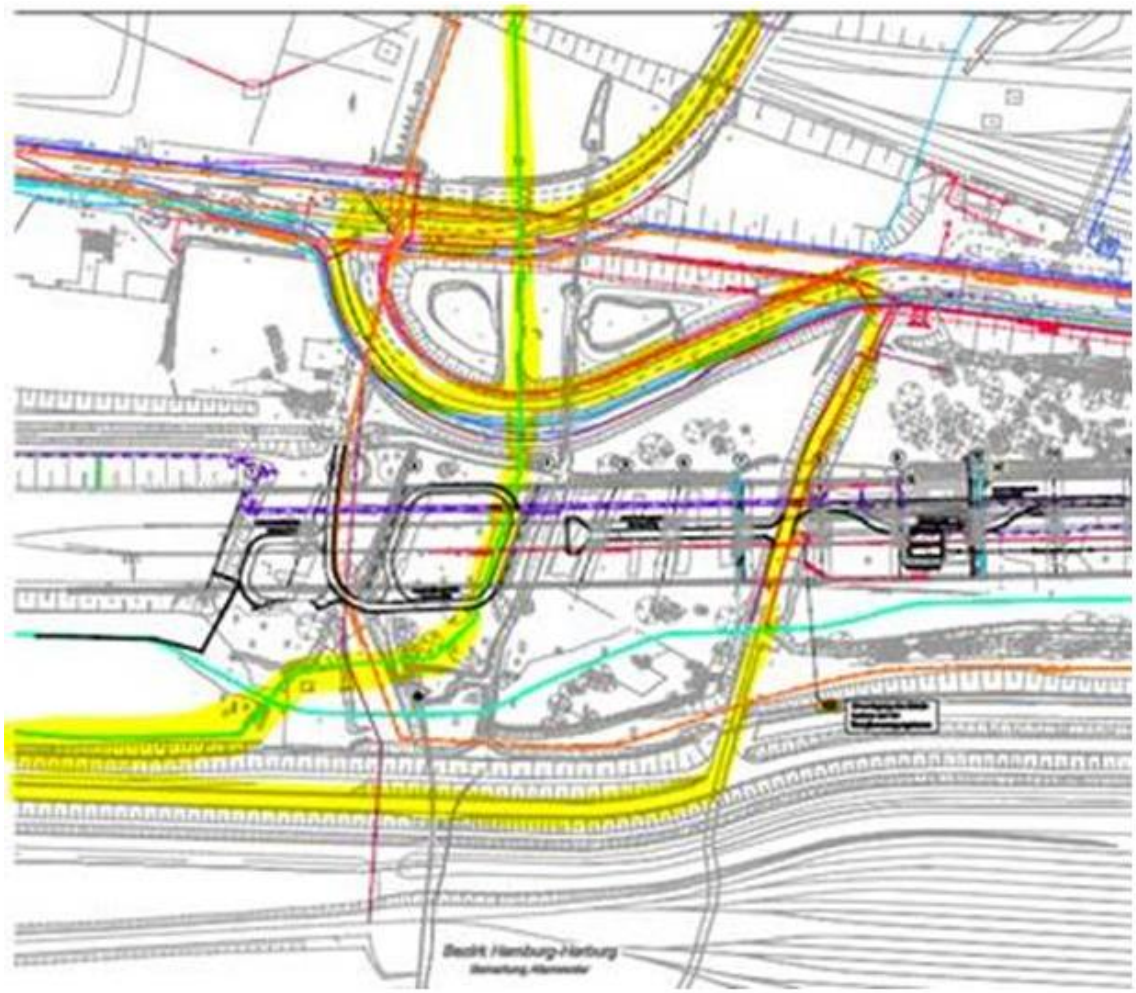
Planfeststellungsbehörde: Verkehrszeichenbrücken bleiben aus der Planfeststellung ausgeklammert, da es sich um Ausstattungsteile der Autobahn handelt, die der Ausführungsplanung überlassen bleiben, siehe Ziffer 4.6 des Planfeststellungsbeschlusses. Der dem Planfeststellungsbeschluss obliegenden Konfliktbewältigung ist durch die Aufnahme sämtlicher Gründungsbauwerke für die Verkehrszeichenbrücken in das Regelungsverzeichnis, Unterlage U.11, der Bezeichnung der für die Fundamentierung erforderlichen Inanspruchnahme von Grundstücken in Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage U10.2 und Grunderwerbsplänen, Unterlage U10.1 Blatt 1 bis Blatt 7, sowie der umweltfachlichen Bewertung der Gründungen für die Verkehrszeichenbrücken Genüge getan.

Das Projekt Verkehrsanbindung Burchardkai (HPA EC-238) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:

Aus den der HPA übersendeten Unterlagen gehen unseres Wissens keine Termine und Bauphasen für z.B.: Beginn von Baumaßnahmen hervor. Dies ist für den Abgleich mit ggf. parallel-

laufenden Maßnahmen seitens des Projektes und damit zur Vermeidung von gegenseitigen Behinderungen zwingend erforderlich.
Im Projektgebiet (ca. 200 m nördlich und südlich der Waltershofer Brücken) ist aufgrund des Neubaus der Waltershofer Brücken (West - in der Ausführung) in Verbindung mit Straßen- und Gleisbauarbeiten noch bis Ende 2020 mit erhöhten Baustellenverkehr und beengten Platzverhältnissen an Land und auf dem Wasser zu rechnen.
Um diesem Tatbestand gerecht zu werden, sind Termine und Bauphasen vor Baubeginn mit dem Projekt abzusprechen und zu koordinieren um gegenseitige Behinderungen/ Störungen im Bauablauf zu vermeiden. Es wird gebeten, diesbezüglich mit dem Projekt Kontakt aufzunehmen.
Vorhabensträgerin: *Der Vorhabenträger stand während der gesamten Planungsphase im engen Kontakt mit der HPA. Damit sind die geplanten Bauzeiten dort ausreichend kommuniziert worden und sollten bei der Planung parallel laufender Maßnahmen berücksichtigt werden. Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Bauablaufplanung die beschriebenen Abstimmungen mit den entsprechenden Dienststellen der HPA führen und die Grundlagen für die Baustellenkoordinierung dem Verkehrskoordinator der BWVI übergeben.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung zur Information der Planungsbetroffenen, Ziffer 2.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses nebst Begründung unter Ziffer 4.9.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Abgesehen davon ist die Vorhabensträgerin durch Ziffer 2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses zu Koordinierungsmaßnahmen der bauzeitlichen Verkehrsverhältnisse und in diesem Zusammenhang konkret um eine Abstimmung auch mit der HPA gehalten.

Die Einheit Landbehandlung und Deponien (HPA LD) nimmt zu der Maßnahme wie folgt Stellung:
Bei der geplanten Herstellung der 8-streifigen Erweiterung südlich des Elbtunnels der BAB A7 werden die Spülrohrleitungstrasse von Moorburg-Mitte zur Behandlungsanlage SARA sowie der Transportroute der Schlickentsorgung von den Entwässerungsfelder Moorburg / Deponie Feldhofe zur METHA und umgekehrt von der Baumaßnahme betroffen. Zur besseren Orientierung sind die betroffenen Objekte in der Lageskizze (Ausschnitt aus dem Leitungsplan 16. 4/1) gelb markiert.



Im Zuge der Realisierung der geplanten Maßnahme ist sicherzustellen, dass sowohl die Spülrohrleitung wie auch die als Transportroute genutzten Betriebswege dauerhaft während der Baumaßnahme und auch darüber hinaus bestimmungsgemäß genutzt werden können. Das bedeutet, dass jederzeit eine Zugänglichkeit zu gewährleisten ist. Kurzzeitige temporäre Einschränkungen des Betriebs oder der Zugänglichkeit sind nur in enger Abstimmung und mit Zustimmung des Betreibers der Einrichtungen, HPA LD, zulässig.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung zur Berücksichtigung von Leitungen der HPA, Ziffer 2.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses in Verbindung mit der Begründung unter Ziffer 4.9.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Anforderungen an die Baustellenkoordinierung bezüglich der vorgenannten Leitungen und Transportrouten und die diesbezügliche Kommunikation sind somit ausdrücklich Bestandteil der Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses.

4.10.1.14 Stellungnahme Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg (S17)

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

Allgemeines:

Im Verlauf der letzten Dekaden hat sich Moorburg angesichts der rechtswidrigen Beschränkungen aus dem Hafenentwicklungsgesetz weitgehend zu einem Wohngebiet mit Naherholungscharakter entwickelt. Die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet unterstreicht die Schutzwürdigkeit unterschiedlicher Habitate sowie von Flora und Fauna. Auch der sogenannte Moorburger Berg, der sich aus der Hafenerweiterung in Altenwerder entwickelte, ist ein wesentliches Element zur Naherholung in einem vom Umfeld hochgradig durch Verkehrsinfrastruktur belasteten Gebiet. Angesichts stagnierender bzw. rückläufiger Containerumschlagszahlen im Hamburger Hafen und der international erwarteten einschneidenden Veränderungen durch die Digitalisierung oder 3-D-Druck weiß heute niemand, wann, wofür und ob überhaupt Flächen in Moorburg für Hafenzwecke weiter herangezogen werden. Vor diesem Hintergrund sollte eine Einstufung als Naherholungs- und Wohngebiet Grundlage für den Ort betreffende Planfeststellungsbeschlüsse sein. Moorburg wird als Mischgebiet eingestuft. Hintergrund ist die hohe Vorbelastung unter anderem wegen der Ausweisung als Hafenentwicklungsgebiet. Auf das Hafenentwicklungsgesetz wird als eine der Rechtsgrundlagen für die Planungen verwiesen. Einschränkungen und Vorbelastungen, die sich daraus für das Schutzgut Mensch und Umwelt ergeben, werden unzulässig sein. Das bundesrechtlich gesicherte Schutzgut Mensch kann jedoch durch Landesrecht nicht eingeschränkt werden. Gleiches gilt für das Bodenrecht. Entsprechend verweisen wir auf die Zusammenfassung des Gutachtens „Das Hamburger Hafenentwicklungsgesetz“ von Dr. Jürgen Kühling vom 5.9.2011. Das gesamte Gutachten liegt der Wirtschaftsbehörde vor. Es soll Bestandteil dieser Einwendungen sein und kann - falls erforderlich - nachgereicht werden.

Kumulative Wirkung von Vorhaben in der Region Moorburg:

Die Anwohner Moorburgs, besonders in Moorburg-Mitte, sind aktuell mit einer Vielzahl von Planfeststellungsverfahren konfrontiert, welche die Lebensqualität nach Umsetzung massiv beeinträchtigen werden, u.a.:

- A 26 West mit Anschluss an die A 7 mit inzwischen zwei Änderungsverfahren verbunden mit
- Erweiterung der A 7 von Heimfeld bis Moorburg,
- Erweiterung der A 7 von Moorburg bis Waltershof (dieses Verfahren),
- A 26 Ost von der A 7 bis Moorburger Hauptdeich,
- A 26 Ost vom Moorburger Hauptdeich bis Hohe Schaar,
- südliche Straßenanbindung Containerterminal Altenwerder östlich der A 7,
- Verlegung und Ertüchtigung der Hafenbahn rund um Moorburg – Mitte

Die Vielzahl dieser Verfahren, die sich zeitlich überschneiden, macht es den Betroffenen sowie den Umweltverbänden kaum möglich, ihre Interessen wahrzunehmen und Beteiligungsrechte adäquat auszuüben. Planungen sollen eine konzentrierende Wirkung haben, damit die Eingriffe und Belastungen insgesamt überschaubar und nachvollziehbar bleiben, Nutzen und Schaden mit dem erforderlichen Ausgleich für die Eingriffe insgesamt abgewogen und fachlich und rechtlich überprüft werden können. Da im Regelfall Vorhaben für sich, nicht aber in ihren kumulativen Wirkungen geprüft werden, sind im Sinne der betroffenen Bürgerinnen und im Sinne von Natur und Umwelt kumulative Belastungen wie zum Beispiel Lärm- und Luftbelastung entsprechend abzuschätzen und nachzuweisen.

Vorhabensträgerin: *Das Siedlungsgebiet Moorburg-Mitte mit den Gebäuden am Moorburger Elbdeich befindet sich außerhalb der Planungsgrenzen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung der A 7 im Bereich des Brückenbauwerkes K 20. Im Rahmen der Lärmtechnischen Untersuchung ergeben sich auf Basis der 16. BImSchV keine Ansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge.*

Die Bebauung am Moorburger Elbdeich liegt jedoch innerhalb der Planungsgrenzen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der A 26 West, das auch den 8-streifigen Ausbau der A7 zwischen der AS HH-Moorburg und der AS HH-Heimfeld umfasst. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden die Schallemissionen aus dem Bereich der A 7 in voller Länge, also auch aus dem Bereich des Brückenbauwerkes K 20, berücksichtigt. Die A 26 Ost ist ebenfalls berücksichtigt. Zusätzlich wurde eine Gesamtlärmbetrachtung durchgeführt, in der auch die durch weitere Straßen und die Hafenbahn verursachten Schallimmissionen berücksichtigt wurden.

Die Unterlagen der 2. Planänderung wurden vom 16.01. bis zum 15.02.2018 öffentlich ausgelegt. Somit wurden kumulative Lärmeinwirkungen umfassend ermittelt, dargestellt und geprüft.

In der 2. Planänderung des Planfeststellungsverfahrens zur A 26 West wurden für den Schutz von Moorburg-Mitte 4 m hohe Lärmschutzwände beidseitig der A 7 sowie nördlich der A 26 vorgesehen.

Planfeststellungsbehörde: Rechtsgrundlage der Planfeststellung des gegenständlichen Vorhabens ist nicht das Hafenentwicklungsgesetz (HafenEG vom 25. Januar 1982, HmbGVBl. 1982, S. 19), sondern § 17 FStrG in Verbindung mit § 74 HmbVwVfG. Unabhängig von der Frage, ob die bloße Bezugnahme auf Ausarbeitungen Dritter – hier: eines Gutachtens zum Hafenentwicklungsgesetz – als substanzielle Stellungnahme zu betrachten ist, vermag die Planfeststellungsbehörde keinen Zusammenhang zwischen der rechtlichen Würdigung des Hafenentwicklungsgesetzes und der achtstreifigen Erweiterung der A 7 im Abschnitt des hier gegenständlichen Bauwerks K20 zu erkennen. Inwiefern Inhalte des von der Stellungnahme in Bezug genommenen Gutachtens konkret gegen die achtstreifige Erweiterung der A 7 streiten, wird in der Stellungnahme nicht dargetan, sodass eine argumentative Auseinandersetzung der Planfeststellungsbehörde mit dem sich in einem Verweis erschöpfenden Vortrag weder möglich noch angezeigt ist.

Die sinngemäße Forderung nach einer verfahrensrechtlichen Bündelung sämtlicher südlich der Elbe auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg gelegenen, bereits beantragten oder noch zu beantragenden Verkehrsvorhaben in einem einheitlichen Verfahren ist zurückzuweisen. Dies ist angesichts verschiedener Rechtsregimes für voneinander unabhängige fernstraßen-, eisenbahn- und wasserbaurechtliche Verfahren planungsrechtlich nicht möglich und im Übrigen aufgrund des Umfangs der gesamten Planungsleistungen planungsfachlich nicht beherrschbar und somit keinem Vorhabensträger aufzuerlegen. Es sei daran erinnert, dass die Aufteilung auch eines einzelnen Vorhabens in mehrere Planfeststellungsabschnitte aus Gründen der Planbarkeit und Übersichtlichkeit nicht nur möglich, sondern – insbesondere bei einem langen Linienbauwerk - geboten sein kann bzw. vorliegend geboten ist. Die verfahrensseitige Bündelung aller in der Stellungnahme benannter Verkehrsvorhaben führte – abgesehen

von der vorgenannten rechtlichen Unmöglichkeit bei eigenständigen Verfahren – zu einem Beteiligungsverfahren, in dem innerhalb der gesetzlichen Fristen zu einer unüberschaubaren Vielzahl von Unterlagen Stellung bezogen werden müsste. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann dies auch nicht im Interesse der Betroffenen liegen.
Soweit in der Stellungnahme Inhalte der Planung der A 26 West angesprochen werden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der Planfeststellung allein das Bauwerk K20 ist. Bezüglich des Schallschutzes wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm und diesen adressierende Lärmschutzmaßnahmen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Demnach ergeben sich für die in der Stellungnahme angeführten Grundstücke in Moorburg im Zuge des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens mangels auf dem gegenständlichen Vorhaben beruhender Schallschutzansprüche keine Schallschutzmaßnahmen.

Lärm: Beim Ist-Zustand der Lärmimmission ist nicht klar, welche Lärmquellen berücksichtigt wurden. Nach den Isolinien der Lärmpegelberechnungen mit der aufgezeigten Schallminderung durch Gebäude dürfte nur die Lärmquelle der A7 des Planungsabschnitts, der diesem Verfahren zu Grunde liegt, berücksichtigt worden sein. Ob oder wieweit Lärm vom Verkehr auf dem Moorburger Elbdeich oder von den Hafenbetrieben in Altenwerder berücksichtigt wurden, ist nicht ersichtlich. Diese Lärmbelastung hätte aus dem Verlauf der Isolinien südlich der Gebäude erkennbar sein müssen. Da der Hauptlärm in Moorburg-Mitte vom Autobahnabschnitt südlich des Planungsgebiets kommt, hätte auch das am Verlauf der Isolinien erkennbar sein müssen. Insgesamt ist der Verlauf der Isolinien am Moorburger Elbdeich zwischen den Hausnummern 249 und 275 mit den starken Ausbuchtungen Richtung Westen nicht plausibel. Das Gleiche gilt für die Prognose 2030 (U17.1.2.5). Danach nimmt die Lärmbelastung ab. In Moorburg-Mitte ist durch die geplante A 26-Ost und die Hafenbetriebe in Altenwerder eine Rundum-Verlärmung zu erwarten. Auch das hätte den Verlauf der prognostizierten Isolinien verändern müssen. Aber es bleiben die gleichen Ausbuchtungen. Deshalb ist fraglich, ob der aus der Realisierung des Anschlusses der A 26 an die A 7 zu erwartende Lärm mit deren südlicher Erweiterung und der A 26 Ost überhaupt oder fachgerecht berücksichtigt wurde.
Vorhabensträgerin: *Die Lärmemissionen der A 7 wurden, den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entsprechend, innerhalb und außerhalb der Planungsgrenzen berücksichtigt. Im Bereich der Gebäude am Moorburger Elbdeich ist dies eindeutig zu erkennen: die Isolinien verlaufen über die Planungsgrenze hinaus annähernd parallel zur A 7. Eine Gesamtlärmbetrachtung, in der weitere Schallquellen, z. B. Lärmemissionen der Hafenbetriebe berücksichtigt sind, war nicht erforderlich, da im Untersuchungsraum keine Wohngebäude betroffen sind. Die Gebäude am Moorburger Elbdeich liegen außerhalb der Planungsgrenzen des Abschnitts „K 20“, aber innerhalb der Planungsgrenzen zum Bau der A 26 West, in deren Planfeststellungsverfahren der zu erwartende Lärm umfassend und fachgerecht berücksichtigt wurde (siehe Antwort zu Punkt 2).*
Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde weist die Vorhalte der Stellungnahme hinsichtlich der Bewertung der Lärmemissionen zurück. Insbesondere ent-

spricht der maßgebliche Untersuchungsraum den Bewertungsanforderungen der 16. BImSchV; die Sachverhaltserhebung, dass Wohnhäuser nicht betroffen sind, ist zutreffend. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm und diesen adressierende Lärmschutzmaßnahmen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Nicht berücksichtigt wurde der südliche Straßenanschluss für den Containerhafen Altenwerder östlich der A 7 und die sich daraus ergebende Lärmbelastung. Dabei ist nicht klar, wie stark das zu mehr Verkehr auf dem Moorburger Elbdeich führen wird. Die Erfahrung möglichst kurze Wege zu nutzen, spricht für eine Zunahme.
Vorhabensträgerin: *Das ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur „K 20", wurde aber im Planfeststellungsverfahren zur A 26 West betrachtet. Die dort enthaltene Gesamtlärmbetrachtung berücksichtigt alle Straßenbaumaßnahmen, deren Umsetzung bis zum Jahr 2030 erwartet wird. Für den Moorburger Elbdeich ergibt sich durch den Bau der A 26 West ein deutlicher Rückgang der Verkehrsbelastung.*
Planfeststellungsbehörde: Soweit in der Stellungnahme Auswirkungen der Planung der A 26 angesprochen werden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung das Bauwerk K20 ist. Wie die Vorhabensträgerin erläutert hat, ist die künftige Verkehrsbelastung des Moorburger Elbdeichs im Zusammenhang mit dem Vorhaben A26 West untersucht worden. Daraus ergab sich die Erkenntnis einer Verkehrsabnahme trotz Herstellung einer südlichen Straßenanbindung Altenwerder. Abgesehen davon, dass vorliegend keine Gesamtlärmbetrachtung geschuldet war, s.o., ist auch faktisch insoweit keine Lärmzunahme zu erwarten. Wegen der Bewertung der Schallemissionen des Vorhabens K20 wird ergänzend auf die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm und diesen adressierende Lärmschutzmaßnahmen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Nicht berücksichtigt ist außerdem die Lärmentwicklung aus den Planungen der Hafenbahn.
Vorhabensträgerin: *Das ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur „K 20", wurde aber im Planfeststellungsverfahren zur A 26 West betrachtet. Die dort enthaltene Gesamtlärmbetrachtung berücksichtigt die Lärmemissionen der Hafenbahn.*
Planfeststellungsbehörde: Die Forderungen der Stellungnahme werden im Hinblick auf das hier gegenständliche Vorhaben Bauwerk K20 zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm und diesen adressierende Lärmschutzmaßnahmen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Demnach ist eine Gesamtlärmbetrachtung, hier: unter Einschluss des Schienenverkehrslärms der Hafenbahn, mangels Betroffenheit von immissionsschutzrechtlich schützenswerten Wohnhäusern im vorhabensgegenständlichen Abschnitt des Bauwerks K20 nicht erforderlich. Soweit solche gutachterlichen Erwägungen im gesonderten Verfahren der Planung der A 26 West angestellt wurden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung, wie aus den Lageplänen sowie den übrigen Unterlagen klar ersichtlich wird, das

Bauwerk K20 ist. Im Übrigen wurde der Schienenverkehrslärm der Hafenbahn in der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 17.1.1, durchaus auch für das Vorhaben K20 betrachtet. Dieser trägt jedoch ausweislich der schalltechnischen Untersuchung mit zu einer Hintergrundbelastung bei, welche die Wirksamkeit von Maßnahmen aktiven Schallschutzes für die betroffenen, vornehmlich Büro- und Gewerbeobjekte reduziert, was in der Abwägung für die Feststellung der Unverhältnismäßigkeit von Maßnahmen aktiven Lärmschutzes mit ursächlich ist.

Unübersichtlich wird die Sache auch durch eine Behandlung der Immissionen aus dem hier zu behandelnden Planungsabschnitt in dem südlich liegenden Planungsabschnitt. Insbesondere für den Lärmschutz in Moorburg-Mitte ist ein Verfahren erforderlich, das die Belastungen nicht bruchstückhaft behandelt. Bei so vielen Unsicherheiten bei der Prognose ist ein „worst case" Szenario anzusetzen und aktiver Lärmschutz im gesamten Abschnitt des achtspurigen Ausbaus von Hausbruch bis Altenwerder angemessen.

Vorhabensträgerin: *Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A 26 West wurden die Lärmemissionen aller Autobahnen (A 7 einschließlich Abschnitt „K 20" sowie A 26 Ost und West) überlagert. Im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung wurden zusätzlich weitere Straßen und die Hafenbahnstrecken berücksichtigt. In der 2. Planänderung des Planfeststellungsverfahrens zur A 26 West wurden für den Schutz von Moorburg-Mitte 4 m hohe Lärmschutzwände beidseitig der A 7 sowie nördlich der A 26 vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Forderungen der Stellungnahme werden im Hinblick auf das hier gegenständliche Vorhaben Bauwerk K20 zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm einschließlich der Grenzen des Untersuchungsraums unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Soweit solche gutachterlichen Erwägungen im gesonderten Verfahren der Planung der A 26 angestellt werden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung, wie aus den Lageplänen sowie den übrigen Unterlagen klar ersichtlich wird, das Bauwerk K20 ist.

St. Gertrud: Völlig unzureichend ist der Lärmschutz für den Friedhof und die Kirche in Altenwerder. Dieser Ort ist mehr als nur Naherholung für viele ehemalige Bürgerinnen und Bürger aus Altenwerder und deren Nachfahren. Hier sollte der Wert von 55 dB nicht überschritten werden. Das wird nur durch aktiven Lärmschutz möglich sein. Die geprüfte kurze 1 m hohe Lärmschutzwand, die als Lärmschutz verworfen wurde, wird dem nicht gerecht.

Vorhabensträgerin: *Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält keine Immissionsgrenzwerte für Kirchen. Daher wurde hilfsweise auf die Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete zurückgegriffen. Diese betragen 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Gemäß VLärmSchR 97, Nr. 10.4, Absatz 2 gehören Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen nicht zur Nachbarschaft, so dass die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht anzuwenden sind. Insofern geht die Einstufung als Mischgebiet für den Friedhof über die Vorgaben der VLärmSchR 97 hinaus. Der genannte Wert von 55 dB(A) entspricht dem schalltechnischen Orientierungswert für städtebauliche*

Neuplanungen. Für die Anwendung dieses Grenzwertes im vorliegenden Planfeststellungsverfahren gibt es keine rechtliche Grundlage. Selbst im Falle einer städtebaulichen Planung wäre offensichtlich, dass ein Zielwert von 55 dB(A) im Hafengebiet nicht angewendet werden kann.

Planfeststellungsbehörde: Die Forderungen der Stellungnahme werden im Hinblick auf das hier gegenständliche Vorhaben Bauwerk K20 zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, der sich mithin mit den für die St.-Gertrud-Kirche in Ansatz zu bringenden Lärmschutzerfordernisse ausführlich auseinandersetzt. Demnach ist festzustellen, dass am Immissionsort „Grenze des Friedhofs" der maximale Beurteilungspegel an der Kirche und am Friedhof 64,1 dB(A), rechnerisch also 65 dB(A) beträgt, der (überobligatorisch) zugrunde gelegte Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) für Kern-, Dorf- und Mischgebiete mithin nur um 0,1 dB(A) überschritten wird. Soweit die Vorhabensträgerin sich hinsichtlich Kirche und Friedhof auf den überobligatorischen Charakter der Heranziehung des Immissionsgrenzwertes von 64 dB(A) bezieht, ist dies zutreffend; es wird ergänzend auf diese Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Insoweit war auch zutreffend nicht zu prüfen, welche schallschutztechnischen Maßnahmen am Bauwerk K20 für die Einhaltung eines Wertes von 55 dB(A) hypothetisch erforderlich wären, was nicht zuletzt vor dem Hintergrund gelten muss, dass bereits die Einhaltung des hilfsweise herangezogenen Immissionsgrenzwertes von 64 dB(A) nicht in verhältnismäßiger Weise mit Maßnahmen aktiven Lärmschutzes erzielt werden kann. Mithin ist es weder immissionsschutzrechtlich geboten noch immissionsschutztechnisch möglich, durch Maßnahmen aktiven Lärmschutzes am Verkehrsweg die Vor- und Hintergrundbelastung des Untersuchungsraums – hier: des Bereichs um die St.-Gertrud-Kirche – mit Lärm insbesondere der Hafenwirtschaft und der Schienenwege zu kompensieren. Eben diese örtlichen Gegebenheiten sind Ausfluss der Einordnung des Untersuchungsraums als Hafengebiet, in dem – wie von der Vorhabensträgerin vorgetragen – ein Immissionsgrenzwert von 55 dB(A) schlechterdings nicht eingehalten werden kann.

Duckdalben: Das Gebäude der Seemannsmission Duckdalben ist offensichtlich unberücksichtigt geblieben. Hier gibt es einen Raum der Stille für alle Religionen und Erholungsflächen außerhalb der Gebäude. Die Lärmschutzanforderungen sind zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Das Gebäude der Seemannsmission Duckdalben ist in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt (siehe Unterlage 17.1.2.3, Tabelle 1, Seite 9, Objekt-Nr. 37). Da die 16. BImSchV keine Immissionsgrenzwerte für Hafengebiete enthält, wurden für die Beurteilung hilfsweise die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete von 69/59 dB(A) tags/nachts herangezogen. Überschreitungen wurden nur für den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) festgestellt. Da keine Nachtnutzung vorliegt, ergeben sich keine Ansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge.*

Planfeststellungsbehörde: Der Vorhalt der Stellungnahme wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwie-

sen. Ausweislich der Unterlagen 7/1 und 17.1.1 bis 17.1.2.6, insbesondere der Unterlage 17.1.2.3 – Zusammenstellung der Beurteilungspegel Prognose 2030, Gebäude innerhalb der Planungsgrenzen – wurden für die Zellmannstraße, d.h. die Seemannsmission Pegel errechnet (Tabelle 1, Seite 9 der Unterlage). Soweit im UVP-Bericht die Nachtnutzung der Seemannsmission in Erwägung gezogen worden ist, hat sich dies bei Nachermittlungen der Planfeststellungsbehörde nicht bestätigt (vgl. auch dazu die konkreten Ausführungen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses), sodass mit der schalltechnischen Untersuchung bei dem Objekt Seemannsmission zutreffend allein auf den Tageszeitraum abzustellen ist.

Luftemissionen

Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Die Darstellung des Ist-Zustands ist nicht nachvollziehbar. Wann wurde wo was gemessen? Die Emissionsquellen sind nicht benannt. Sie liegen auf der Hand. Die Prognose scheint nur die Emission aus dem Planungsabschnitt dieses Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen. Auch hier wird wie beim Lärm eine nachvollziehbare Darlegung der sich aus den anstehenden Planungen ergebenden Gesamtbelastung gefordert. Das aktuelle HBEFA bildet die tatsächlichen Diesel-Emissionen des Straßenverkehrs nicht adäquat ab (RDE). Hinzu kommen hafenbezogene Stickoxid-, Schwefeldioxid-, Feinstaub- und Rußemissionen. Da innerhalb des Hafens offizielle Messstationen fehlen, ist das wahre Ausmaß einer durch den Autobahnausbau zunehmenden Belastung vor allem auf das Wohngebiet nicht seriös abzuschätzen. Eine Berechnung für PM 10 ist unzureichend. Um ggf. adäquate Maßnahmen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorzunehmen, müsste zumindest eine Abschätzung PM 2,5 vorgenommen werden. Obwohl gesetzlich nicht geregelt, sollte zur verantwortungsvollen Vorsorge sogar krebserregender Ultrafeinstaub (PM 0,1) ermittelt werden.

Vorhabensträgerin: *Die Immission eines Schadstoffes im Nahbereich von Straßen setzt sich aus der großräumig vorhandenen Hintergrundbelastung und der straßenverkehrsbedingten Zusatzbelastung zusammen. Die Hintergrundbelastung entsteht durch Überlagerung von Immissionen aus Industrie, Hausbrand, nicht detailliert betrachtetem Nebenstraßenverkehr und weiter entfernt fließendem Verkehr sowie überregionalem Ferntransport von Schadstoffen. Es ist die Schadstoffbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne Verkehr auf den explizit in die Untersuchung einbezogenen Straßen vorliegen würde.*

Zur Ableitung der Hintergrundbelastung zeigt das Luftschadstoffgutachten die verfügbaren Luftschadstoffmessungen der jüngeren Vergangenheit auf. Berücksichtigung finden die nächstgelegenen (Dauer-) Messstationen des Hamburger Luftmessnetzes sowie zeitlich befristete NO2-Messungen der Freien und Hansestadt Hamburg im Untersuchungsgebiet.

Aufgrund dieser Messwerte wurde in Abstimmung mit dem Institut für Hygiene und Umwelt (Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz der Freie und Hansestadt Hamburg) die Hintergrundbelastung des Untersuchungsgebietes festgelegt. Für die NO2-Hintergrundbelastung wurde sogar eine räumliche Differenzierung berücksichtigt, um das örtliche Gefälle der Messdaten abzubilden. Die Ableitung der Hintergrundbelastung stützt sich also auf Messdaten, welche die Luftschadstoffbelastung aller Emissionsquellen beinhaltet. Emissionsquellen wer-

den daher nicht separat aufgeführt.

Die Beurteilung der Luftschadstoffe erfolgt anhand der Gesamtbelastung. Diese setzt sich aus der örtlichen Hintergrundbelastung und der berechneten straßenverkehrsbedingten Zusatzbelastung der A 7 sowie der relevanten Hauptverkehrsstraßen, z. B. der Finkenwerder Str. oder der Köhlbrandbrücke zusammen. In diesem Projekt wurden zudem die Zusatzbelastungen des Bahnverkehrs berücksichtigt. Dabei wurden die Emissionsquellen (Straße und Schiene) in einer ausreichenden Entfernung zu den Planungsgrenzen berücksichtigt, um die Luftschadstoffsituation am Rand des Untersuchungsgebietes nicht zu unterschätzen. Weiterhin wurden die Verkehrszahlen im Luftschadstoffgutachten dem objektbezogenen Verkehrsgutachten entnommen, welches für diese Planungsmaßnahme erstellt wurde. In der Verkehrsprognose sind auch andere Planvorhaben enthalten. Die damit verbundenen ggf. erhöhten Verkehrsmengen sind somit auch in der Luftschadstoffuntersuchung eingeschlossen. Die Beanstandung ist damit nicht nachvollziehbar.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde sowie die Bewertung der betriebsbedingten Luftschadstoffbelastung in Ziffer 4.7.3.2 verwiesen; die Vorhalte der Stellungnahme sind zurückzuweisen. An der Nachvollziehbarkeit des Luftschadstoffgutachtens, Unterlage 17.2, bestehen keine begründeten Zweifel. Die dem Luftschadstoffgutachten zugrunde liegende Kombination aus der Messung der Hintergrundbelastung, verbunden mit der Berechnung von Parametern anhand der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung entsprechend der aktuellen und prognostizierten Verkehrszahlen, stellt ein geeignetes Bewertungsverfahren der Luftschadstoffbelastung dar. Messstationen sind in Tabelle 4.2 des Luftschadstoffgutachtens ausdrücklich benannt. Es liegt auf der Hand, dass das Luftschadstoffgutachten für ein konkretes Vorhaben wie die hier gegenständliche Erweiterung der A 7, Bauwerk K20 die Grundlagen schafft, um die Auswirkungen eben dieses Vorhabens bewerten zu können, und dafür ein Abgleich mit der Vor- und Hintergrundbelastung erforderlich ist, die für die immissionsschutzrechtlich relevanten Parameter auch ermittelt wurde. Die vorhabensbezogene Bewertung beim Abgleich aktuell und prognostiziert errechneter Werte der relevanten Parameter kann insoweit nicht ernstlich als methodischer Fehler in Betracht kommen. Ebenso wenig ist zu beanstanden, dass sich das Luftschadstoffgutachten nicht auf sämtliche bzw. beliebige Parameter bezieht, sondern auf die gesetzlich festgelegten. Für die Rüge der Stellungnahme, es müsste „zumindest eine Abschätzung PM 2,5“ erfolgen, besteht keine Grundlage, da sich das Luftschadstoffgutachten ausführlich mit dem Schadstoff PM 2.5 auseinandersetzt. Schließlich ist der Vorhalt, das Luftschadstoffgutachten setze sich nicht hinreichend mit dem „wahren Ausmaß einer durch den Autobahnausbau zunehmenden Belastung vor allem auf das Wohngebiet“ auseinander, angesichts der Struktur des Untersuchungsgebiets nicht nachvollziehbar. Es ist davon auszugehen, dass damit Luftschadstoffbelastungen angesprochen werden, die wegen ihrer potenziellen Wirkungen auf die Bebauung am Moorburger Elbdeich (nur) im Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben A 26 zu bewerten sind.

Eingriffs-/Ausgleichsregelung: Das Vorhaben führt baubedingt u.a. zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Pflanzen und Tiere“ durch die Rodung von Gehölzflächen und pionierwaldartigen Flächen teilweise mit älterem Baumbestand. Die Verluste von Vegetationsstrukturen und Tierlebensräumen sind besonders schwerwiegend, da es sich hierbei um die wenigen Restlebensräume in diesem Raum handelt, und die daher einen besonderen Wert als Habitate bzw. Biotopvernetzungsflächen haben. Aufgrund dieser verlorengehenden Funktionen leitet sich daraus die Notwendigkeit von eingriffsnahen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ab.

Vorhabensträgerin: *Die Bedeutung der Vegetationsflächen als Restlebensraum mit besonderer Funktion im Biotopverbund ist der Vorhabenträgerin bekannt. Nicht zuletzt werden daher wesentliche Flächenanteile der randlichen Gehölz- und Gras-Röhrichtfluren aktiv geschützt. Das ermittelte Kompensationserfordernis leitet sich allerdings nicht aus einer Beeinträchtigung dieser Funktion ab, sondern aus dem rein quantitativ erheblichem Verlust unter der Hochstraße befindlicher Grasfluren, die nicht zwingend eingriffsnah ersetzt werden müssen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Bewertung der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt in Ziffer 4.8.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Entsprechend der obigen Darstellungen der Vorhabensträgerin ist bei der Bewertung der Beeinträchtigungen für das Schutzgut sowohl der Aspekt des Restlebensraums als auch die Summe des Verlusts an Gras-Krautflur gewürdigt worden. Die Möglichkeiten einer eingriffsnahen Verortung von Ausgleichs- und Ersatzflächen werden angesichts der im intensiv genutzten Untersuchungsraum eng begrenzten dafür in Frage kommenden Flächenkontingente ausgeschöpft.

Für das Schutzgut Pflanzen- und Tierwelt besteht laut LBP nach Durchführung der Maßnahmen im Plangebiet ein Kompensationsdefizit, das über eine Ersatzmaßnahme im Bezirk Bergedorf (4.3 E) ausgeglichen werden soll. Wir beanstanden, dass die vorgesehene Ersatzmaßnahme (4.3 E Ersatzmaßnahme Grünlandaufwertung Kirchwerder Wiesen) nicht eingriffsnah im Süderelberaum / Moorburg erfolgen soll, sondern weit entfernt in den Kirchwerder Wiesen im Bezirk Bergedorf. Auch in Anbetracht des Ausgleichsnotstands in Hamburg sowie bei den oben genannten Planungen sollte das vorhandene Ausgleichspotential des Süderelberaumes genutzt werden, z.B. für eine Reaktivierung der Alten Süderelbe. Hierzu sei auf die Studie der Stiftung Lebensraum Elbe von April 2016 verwiesen. Sie liegt der Wirtschaftsbehörde vor und soll Bestandteil dieser Einwendungen sein. Außerdem wird ein Positionspapier aus dem Arbeitskreis Obstbau-Naturschutz vom 17.2.2002 zum Thema beigefügt. Die Reaktivierung könnte zunächst im Osten zwischen der A 26, Landesgrenze bis A 7 und Ausbau der A 7 von Heimfeld bis Moorburg erfolgen.

Vorhabensträgerin: *Die Maßnahme Kirchwerder Wiesen ist geeignet, den durch die innenseitige Verbreiterung bewirkten qualitativen Verlust an Gras-Krautfluren unter der Hochstraße im Sinne eines Ersatzlebensraumes mit hoher Bedeutung für den Artenschutz zu kompensieren.*

Die Maßnahme wurde im Vorfeld mit der BUE /NGE einvernehmlich abgestimmt.

Entsprechende Flächenanteile stehen aufgrund von Nutzungs- und Eigentumsansprüchen weder eingriffsnah noch im weiteren Umfeld zur Verfügung.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin kommt der naturschutzrechtlichen Verpflichtung des Ausgleichs unvermeidbarer Eingriffe nach, vgl. den planfestgestellten LBP. Dies wird zusätzlich durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.6.1 in Verbindung mit Ziffer 4.8.2.2 gesichert. Damit ist sichergestellt, dass das Punktwert-Defizit entsprechend dem Staatsrätemodell der Freien und Hansestadt Hamburg (d.h. das vom Staatsräte-Arbeitskreis am 28.05.1991 erarbeitete „Verfahren zur Anwendung der Eingriffsregelung nach § 9 Hmb. Naturschutzgesetz"), auf das im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Unterlage 19.1.1, Kapitel 7 ausdrücklich Bezug genommen wird, vollständig in Ausgleich gebracht bzw. vorliegend noch überkompensiert wird. Der Verweis der Vorhabensträgerin auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde ist zutreffend. Entsprechend der obigen Darstellungen der Vorhabensträgerin besteht für die Planfeststellungsbehörde keine Grundlage, die Vorhabensträgerin mit dem Ziel der Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen zum Rückgriff auf Grundstücke anzuhalten, die aus Sicht der AG Naturschutz umweltfachlich für eine Aufwertung besser geeignet wären als die von der Vorhabensträgerin beantragten Flächen. Im Übrigen gibt der bloße Verweis auf Unterlagen Dritter wie die „Studie der Stiftung Lebensraum Elbe von April 2016" – die keinen ersichtlichen Zusammenhang konkret mit dem Vorhaben der Erweiterung des Bauwerks K20 aufweist – mangels Substantiierung keinen Anlass für eine Berücksichtigung im Planfeststellungsbeschluss. Die in der Stellungnahme erhobene Forderung nach Heranziehung gänzlich anderer als von der Vorhabensträgerin als Ausgleichsflächen beantragten Flächen ist nach alledem zurückzuweisen.

Artenschutz: Die temporäre, baubedingte Zerstörung von Brutrevieren gefährdeter Vogelarten (Grauschnäpper, Gelbspötter, Nachtigall, Sumpfrohrsänger) soll – unter Verweis auf die Wiederherstellung der Biotope im Anschluss an die Baumaßnahme – keinen artenschutzrechtlichen Konflikt darstellen. Dies erachten wir als zweifelhaft, denn der Rückbau und die Wiederherstellung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Vegetationsflächen und die Schaffung von Ersatzhabitaten durch u.a. die Anpflanzung von neuen Gehölzen wird erst nach der mehrjährigen Bauzeit erfolgen können. In dieser Hinsicht sehen wir daher die Notwendigkeit von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) gegeben, um sicherzustellen, dass die ökologische Funktion der zerstörten Fortpflanzungsstätten für die betroffenen Arten weiterhin im räumlichen Zusammenhang erfüllt wird.

Vorhabensträgerin: *Die Auffassung steht im Gegensatz zum Artenschutz-Fachbeitrag, der unter Würdigung des zitierten Artenvorkommens und der Absicherung der entsprechenden randlichen Lebensräume keine Notwendigkeit von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sieht. Die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme erfolgte in Abstimmung mit dem Artenschutzfachgutachter.*

Planfeststellungsbehörde: Der Vorhalt der Stellungnahme wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen und Bewer-

tungen zum Artenschutz unter Ziffer 2.6.1.2 sowie Ziffer 4.8.2.1 verwiesen. Demnach wird den Anforderungen des Artenschutzes zuvorderst durch die Bauzeitenregelung als Maßnahme zur Vermeidung von Tötungen aus Anlass von Rodungen in Brutrevieren entsprochen. Die hinsichtlich der gefährdeten Vogelarten betroffenen Habitate werden im Artenschutzfachbeitrag nachvollziehbar als wenig anspruchsvoll beschrieben. Daher ist der Bewertung, dass im Umfeld des Vorhabens vorhandene und vom Vorhaben nicht berührte vergleichbar anspruchslose Habitate für ein bauzeitliches Ausweichen der Vogelarten zur Verfügung stehen, ohne dass es CEF-Maßnahmen bedarf, zu folgen.

Auswirkungen auf den Biotopverbund:

Die Erweiterung der A7 führt zu einer dauerhaften, anlagebedingten Beeinträchtigung des Biotopverbunds.

Diese wird in den Unterlagen nicht ausreichend gewürdigt; es fehlen gezielte Vermeidungs- oder Kompensationsmaßnahmen.

Der betroffene Abschnitt der A 7 zeichnet sich bisher dadurch aus, dass er – im Unterschied zu den südlich angrenzenden Abschnitten – zumindest einen eingeschränkten Austausch von Tier- und Pflanzenpopulationen beiderseits der Autobahn erlaubt. Ursächlich hierfür ist die Bauweise als aufgeständerte Hochstraße mit einem Lückenraum zwischen den Fahrtrichtungen, welcher Licht und Niederschläge durchlässt und die Ausbildung von Vegetation unter/zwischen dem Baukörper zulässt.

Indem die Lücke zwischen den Fahrrichtungen weitgehend geschlossen wird, dürfte sich die Barrierewirkung der Autobahn für viele Tierarten verstärken – insbesondere für Arten mit höheren Ansprüchen an die Faktoren Licht, Feuchtigkeit, Vegetationsbedeckung. Für die Erheblichkeit der negativen Auswirkungen schlägt hierbei insbesondere die Größenordnung der betroffenen Vegetationsfläche zu Buche, die ca. 2,7 ha beträgt.

Diese Beeinträchtigung der Biotopverbundfunktion wirkt sich auf einen größeren Raum östlich und westlich der A 7 aus. Südlich des Altenwerder Hauptdeichs sind beiderseits der A 7 Kern- und Verbindungsflächen innerhalb der Fachgrundlage Biotopverbund Hamburg ausgewiesen.

Es müssen Maßnahmen zur Sicherung des Biotopverbunds festgelegt werden, etwa durch die Optimierung durchleitender Strukturen.

Ein räumlicher Schwerpunkt hierfür sollte der Bereich der Querung der Alten Süderelbe sein.

Vorhabensträgerin: *Dem Erhalt des Biotopverbunds kam bei der Auswahl des Bauverfahrens, der Festlegung der Zufahrten und der Lage der Baustelleneinrichtungsflächen eine hohe Priorität zu. So wurde auf einen umlaufenden Bau- und Unterhaltungsweg verzichtet, der die Randzonen deutlich verschmälert und eine zusätzliche Trennwirkung gehabt hätte. Durch die Wiederherstellung einer großflächigen offenen Bodenstruktur unter dem Brückenbauwerk wird eine, wenn auch eingeschränkte, Wiederbegrünung potenziell ermöglicht, wodurch für viele Tier- und Pflanzenpopulationen die Möglichkeit eines Austausches zwischen den Autobahnseiten bestehen bleibt.*

Auch bleibt der Lauf der Alten Süderelbe unter der Autobahntrasse weiterhin offen bestehen. Entschlammung und eine biotopangepasste Uferprofilierung (LBP-Maßnahme 2.4 V) sind ge-

eignet, die bereits im Bestand durch Bauwerke außerhalb der Hochstraße eingeschränkte Verbundfunktion nun im Bereich der K20 zu verbessern.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt in Ziffer 4.8.1.2 sowie die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche in Ziffer 4.8.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Kennzeichnend für das Vorhaben ist demnach die Beibehaltung der aufgeständerten Bauart des Bauwerks K20 einschließlich der benannten Überspannung der Alten Süderelbe. Die Querungsbedingungen für Tiere, denen eine Durchwanderung des Bestandsbauwerks möglich ist, verschlechtern sich angesichts der bereits vorherrschenden Verschattung und des wenig anspruchsvollen Flurbewuchses zwischen den Fahrbahnen demnach nicht wesentlich. Für das Erfordernis, durchleitende Strukturen für Tiere zu schaffen, bestehen keine artenschutzfachlichen Notwendigkeiten. Der von den Querungsmöglichkeiten für Tiere unabhängige Umstand, dass in der Summe eine beträchtliche Fläche der (indes für sich betrachtet qualitativ wenig wertvollen) Gras-/Krautflur durch die Erweiterung nach innen dauerhaft von Belichtung und Niederschlägen abgeschirmt wird, ist in der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der Eingriffsregelung, Ziffer 4.8.2.2.2 berücksichtigt.

Ersatzzahlung Baumfällung nach Handreichung BUE:

Zum Erzielen einer adäquaten Kompensation verbleibt nach der Handreichung der BUE ein Ersatz-Pflanzbedarf von 315 Bäumen. Dazu heißt es: „Sofern diese nicht im Plangebiet oder an anderer konkreter Stelle gepflanzt werden können, ist nach bisherigem Verfahrensstand eine Ersatzzahlung von 1.000 Euro pro Baum an die Behörde für Umwelt und Energie zu leisten. Die Ersatzzahlung wird über das Maßnahmenblatt 4.4 E der Unterlage 9.3 festgesetzt."

Diese Regelung für den Ersatz der Bäume ist unzureichend. Die Standorte der Ersatzpflanzungen sind anstelle der Ersatzzahlung nachzuweisen.

Vorhabensträgerin: *Die für die Baumaßnahme unvermeidliche Fällung von Bäumen lässt sich weder im Nahbereich der Hochstraße noch im Umfeld über standortkonkrete Nachpflanzungen ausgleichen, da entsprechende Flächen nicht zur Verfügung stehen. Mit der BUE wurde daher eine Ersatzgeldzahlung vereinbart, um die Pflanzung dort vornehmen zu können, wo sie besondere Wirkung im Naturhaushalt bzw. für das Landschaftsbild erzielen können.*

Planfeststellungsbehörde: Die Forderung der Stellungnahme ist zurückzuweisen, da eine mangels Flächenverfügbarkeit nicht mögliche Kompensation der Baumfällungen ausschließlich durch Neupflanzungen der Vorhabensträgerin nicht auferlegt werden kann. Das Einvernehmen der zuständigen Stelle der Behörde für Umwelt und Energie liegt vor. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zum Baumbestand und Eingriffen in diesen unter Ziffer 4.8.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope – Ersatz:

Durch die Herstellung von Bohrgerät-Standflächen im Bereich des Schilf-Röhrichts und des

Rückhaltebeckens, sowie für die Gründung von Verkehrszeichenbrücken sowie durch mögliche bauliche Einträge werden zwei vollständig bzw. teilweise gesetzlich geschützte Biotope beeinträchtigt.

Zu der für die Ausnahme erforderlichen Ersatzmaßnahme gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG heißt es (LBP S. 76):

„Mit Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme 2.2 V „Rückbau seitlicher Arbeitsflächen und –streifen entsprechend Bestand“ sollen diese Beeinträchtigungen ausgeglichen werden.“

Diese Vermeidungsmaßnahme sehen wir nicht als adäquaten Ersatz für die Beeinträchtigungen der § 30 Biotope an. In dieser Hinsicht ist eine Nachbesserung erforderlich.

Vorhabensträgerin: *Im Rahmen der BAB-Erweiterung sind für den Bereich des Schilfröhricht-Biotops im Südosten, mit Ausnahme weniger Verkehrszeichenbrücken-Fundamente, keine Baumaßnahme und somit auch keine Veränderung z. B. des Wasserhaushaltes vorgesehen. Es handelt sich nur um einen temporären und unwesentlichen Eingriff im Bereich der Fundamente mit sehr geringer Flächeninanspruchnahme. Eine dauerhafte Beeinträchtigung erfolgt nicht. Wie für das Schilfröhricht sind auch für das teilweise nach § 30 geschützte Rückhaltebecken an der Westseite entsprechend den LBP-Vorgaben Schutzmaßnahmen (Schutzzaun) festgelegt worden. Eine Kontrolle erfolgt über die Umweltbaubegleitung.*

Planfeststellungsbehörde: Die Forderung der Stellungnahme nach einer Nachbesserung der Vermeidungsmaßnahme wird zurückgewiesen. Zunächst ist dazu festzuhalten, dass nicht substantiiert dargestellt ist, worin der qualitative Mangel der Vermeidungsmaßnahme bestehen soll. Diesbezüglich ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, wie der Beeinträchtigung des Biotops (abgesehen vom Unterbleiben der Baumaßnahme) besser entgegengewirkt werden könnte als durch eine Beschränkung der Inanspruchnahme auf das räumlich und zeitlich unbedingt notwendige Maß sowie eine umfassende Rekultivierung. Diese Maßgaben sind neben der Planfeststellung der Maßnahmenblätter (siehe Ziffer 1.2.4 Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. **des Planfeststellungsbeschlusses) durch umfangreiche Nebenbestimmungen des Beschlusses zum bauzeitlichen Gewässerschutz und bauzeitlichen Umwelt- und Naturschutz einschließlich der Benennung von Bautabuflächen abgesichert, siehe Ziffer 2.1.7, Ziffer 2.1.8 sowie zur Begründung Ziffer 4.9.1.7 und Ziffer 4.9.1.8 des Planfeststellungsbeschlusses.**

Die vorstehenden Einwendungen für Allgemeines, Lärm, Schadstoffe/ Feinstaub und den Ausgleich erfolgen sinngemäß für Neubau der A 26, Landesgrenze bis A 7 und Ausbau der A 7 von Heimfeld bis Moorburg aus Gründen der Effektivität. Falls Sie wegen der noch nicht erfolgten Auslegung der 2. Planänderung rechtswirksam sein können, bitten wir um Nachricht.

Planfeststellungsbehörde: Für die Abgabe von Stellungnahmen, die sich auf die benannten Vorhaben A 26 sowie mögliche weitere Ausbauvorhaben der A 7 beziehen, gelten jeweils die in diesen Verfahren verwaltungsverfahrensrechtlich maßgeblichen Fristen. Die pauschale Ausdehnung der Stellungnahme im vorliegenden Verfahren auf andere Verfahren muss in diesem Planfeststellungsbeschluss sowie in den weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden.

4.10.1.15 Stellungnahme Hauptentwässerungsverband der Dritten Meile Alten Landes (S18)

Der Hauptentwässerungsverband der Dritten Meile Alten Landes (HEV) (…)hat uns in der o.g. Angelegenheit mit der Wahrnehmung seiner Interessen beauftragt. Eine auf unsere Kanzlei lautende Vollmacht ist in der Anlage in Kopie beigefügt.

Der HEV ist als Wasser- und Bodenverband im Sinne des Wasserverbandsgesetzes zusammen mit den ihm angehörenden Verbänden für die Ent- und Bewässerung in seinem Verbandsgebiet verantwortlich. Das westlich des Plangebietes gelegene Verbandsgebiet grenzt zwar nicht unmittelbar an das Plangebiet an, wird jedoch mit Wasser zur Beregnung von mehreren hundert Hektar Obstbauflächen aus der Alten Süderelbe versorgt. Da im Obstbau als einem wichtigen Bereich der Lebensmittelproduktion sehr hohe Anforderungen an die Wasserqualität gestellt werden, müssen Wasserverunreinigungen im Einzugsbereich der Alten Süderelbe ausgeschlossen sein bzw. werden.

Deshalb wird es von Seiten des HEV begrüßt, dass die bisherigen, aus dem Bereich der A 7 herrührenden Zuflüsse ungeklärten Regenwassers in die Alte Süderelbe im Zuge der Durchführung des geplanten Vorhabens beendet werden sollen, indem die Einleitmenge reduziert oder zumindest, wie in dem Entwässerungstechnischen Bericht (Unterlage 18.2) unter den Ziffern 1.2 und 3.5 beschrieben, im Entwässerungsabschnitt EA 5 zunächst in das Regenklärbecken 5 eingeleitet werden sollen, das jeweils mit einem Abscheider für Leichtflüssigkeiten und für grobe Feststofffrachten ausgestattet und mit einem Retentionsfilterbecken versehen werden soll.

Aufgrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit legt der HEV besonderen Wert darauf, dass eine Umkehrung der Fließrichtung der für den Abfluss in Richtung Osten vorgesehenen Abwässer, auch durch unbefugte Eingriffe Dritter, künftig auf jeden Fall ausgeschlossen wird. Ebenso muss ein Überlaufen von Abwasser, das sich dann seinen Weg in die Alte Süderelbe suchen könnte, durch geeignete bautechnische Vorkehrungen ausgeschlossen sein.

Dem Entwässerungstechnischen Bericht zufolge ist vorgesehen, dass das Regenklärbecken 5 in dem südlich angrenzenden Abschnitt BAB 26 errichtet werden soll. Den dazu bislang ausgelegten Planungsunterlagen (siehe zuletzt im Amtlichen Anzeiger vom 09.01.2018) konnten diesbezüglich allerdings noch keine genaueren Angaben entnommen werden. Da dieser Abschnitt Gegenstand eines anderen Planfeststellungsverfahrens ist, kann es zudem dazu kommen, dass die dortige Planfeststellung erheblich später oder nur in geänderter Form verwirklicht werden kann (etwa im Falle von Klageverfahren). Deshalb muss sichergestellt sein, dass auch ein etwaig vorgeschaltetes provisorisches Becken (siehe Ziffer 3.5 des Entwässerungstechnischen Berichts) dieselben Kapazitäten und Standards und bezüglich Reinigung und Abflussdrosselung aufweist wie das endgültige Regenklärbecken.

Vorhabensträgerin: *Der Forderung wird entsprochen. Sofern für das RKB 5 noch kein Baurecht vorliegt, wird im Zuge der BAB-Erweiterung K20 ein Provisorium hergestellt und dafür die wasserrechtliche Erlaubnis bei den zuständigen Fachbehörden erwirkt. Gleichwohl wird auf das parallel laufende Planfeststellungsverfahren zur A 26 hingewiesen. Derzeit läuft eine 2. Planänderung. Mit Abschluss und Erteilung des Beschlusses wird in 2018 gerechnet.*

Planfeststellungsbehörde: **Im Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 26 (Sta-**

de - Hamburg), Bauabschnitt 4 (Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen bis A 7), den Anschluss der A 26 an die A 7 und den Ausbau der an den neuen Anschluss südlich und nördlich angrenzenden Abschnitte der A 7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld im Süden (Km 167+280.000) und Moorburg in Höhe der Alten Süderelbe im Norden (Km 163+542.000) hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Rechtsamt, Planfeststellungsbehörde, am 21. Dezember 2018 den Plan festgestellt. Dieser beinhaltet das in der Stellungnahme benannte Regenklärbecken 5. Entsprechend der Zusage der Vorhabensträgerin, auf die verwiesen wird, ist das Erfordernis der Absicherung der Entwässerung durch ein Provisorium für den Fall, dass das Regenklärbecken 5 nicht rechtzeitig an- bzw. umschlussbereit zur Verfügung steht, als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Diesbezüglich wird auf Ziffer 2.4.5 nebst Begründung in Ziffer 4.9.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4.10.1.16 Stellungnahme Hamburg Wasser (S19)

Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung (HSE):

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken seitens der HSE zum o.g. Planfeststellungsverfahren. Im Plangebiet sind entsprechend der Leitungsbestandspläne zahlreiche Abwasserleitungen der HSE vorhanden. Die im Regelungsverzeichnis aufgeführten Regelungen / Maßnahmen sind mit HSE vorabgestimmt. Vor Beginn der einzelnen Baumaßnahmen an den Leitungen sind diese im Detail mit HSE abzustimmen. Es sind die allgemeinen Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen (Anlage 1) zu beachten.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zu Abstimmungsbedarfen mit Leitungsträgern, Ziffer 2.3.1 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Stellungnahme der Hamburger Wasserwerke (HWW):

Grundsätzlich bestehen gegen das Planfeststellungsverfahren seitens der HWW keine Einwendungen. Im Plangebiet sind entsprechend der Leitungsbestandspläne zahlreiche Versorgungsleitungen und Kabeltrassen der HWW vorhanden. Die im Regelungsverzeichnis genannten Maßnahmen an unseren Versorgungseinrichtungen sind im Vorfeld im Detail mit uns abzustimmen. Grundsätzlich sind bei Tiefbauarbeiten in der Nähe der HWW- Anlagen Sicherheitsabstände entsprechend unseres Merkblattes (Anlage 2) einzuhalten. Die Gefährdung der HWW-Anlagen ist auszuschließen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird berücksichtigt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zu Abstimmungsbedarfen mit Leitungsträgern, Ziffer 2.3.1 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4.10.1.17 Stellungnahme Bezirksamt Harburg (S20)

Der Bezirk Harburg stimmt der 8-streifigen Erweiterung der A 7 südlich des Elbtunnels in dem genannten Abschnitt in der in den Unterlagen dargestellten Ausgestaltung grundsätzlich zu.
Aus Sicht der beteiligten Fachbereiche gibt es darüber hinaus die im Folgenden benannten Inhalte, die in den weiteren Planungsprozess einzubinden sind.

Städtebau / Stadtgestalt

Das Bauvorhaben sieht eine Ergänzung von zwei Fahrstreifen (ein Streifen je Fahrtrichtung) im Bestand bei Beibehaltung der maximalen baulichen Breite der Fahrbahntrasse der A 7 vor. Dazu werden, über einen Großteil der Trasse, zusätzliche Stützen vorgesehen, sowie Brückenbauwerke ergänzt. Weiterhin werden die Fahrbahnbegrenzungen und in Teilen Böschungen und Rampenbauwerke erneuert.
Für das direkte Umfeld sind daher nur unwesentliche räumliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Trasse verläuft hauptsächlich zwischen Hafen-, Industrie und Bahnflächen, ein direkter Bezug zu und erhebliche Auswirkungen auf Siedlungs-, Erholungs- und Naturräume sind nicht zu erwarten. Das Bild der Autobahn wird durch die zusätzlichen Stützen in Einzelbereichen ggf. zusätzlich betont, allerdings ist dies aus Sicht des Bezirksamtes räumlich nicht bedeutend. Aus städtebaulicher und stadtgestalterischer Sicht ist das Bauvorhaben vertretbar.
Planfeststellungsbehörde: Die Bewertung des Vorhabens durch das Bezirksamt Harburg entspricht den Ergebnissen insbesondere der Umweltverträglichkeitsprüfung der Planfeststellungsbehörde. Diesbezüglich wird auf die zusammenfassenden Darstellungen zu den Umweltauswirkungen unter Ziffer 4.8.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Landschaftsplanung

Die Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf Natur und Landschaft sowie auf das Orts- und Landschaftsbild durch das Vorhaben werden vollständig erhoben und bewertet. Das ausgearbeitete Bündel an Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sowie zum Ausgleich (trassennah) und Ersatz (trassenfern im Bezirk Bergedorf) unvermeidbarer und erheblicher Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild ist inhaltlich schlüssig. Dem Konzept der vorgeschlagenen Maßnahmen wird in Art und Umfang zugestimmt. Das umfasst auch ausnahmsweise die Ersatzmaßnahme zur Entwicklung eines artenreichen Feuchtgrünlandes in einer Größe von 4,7 ha in Kirchwerder im Bezirk Bergedorf, die vom Vorhabenträger mit der BUE abgestimmt wurde. Diese Zustimmung für eine Maßnahme außerhalb Harburgs, die nicht mit dem Bezirk Harburg abgestimmt wurde, erfolgt ausdrücklich nur, weil es sich um eine relativ kleine Maßnahme handelt und um das grundsätzlich befürwortete Vorhaben möglichst zügig weiter betreiben zu können. Es wird hier aber noch einmal mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass bei künftigen ausgleichspflichtigen Vorhaben, für die die BUE die zustimmungspflichtige Naturschutzbehörde ist, das Bezirksamt Harburg frühzeitig in die Suche geeigneter Ausgleichsflächen einzubinden ist.
Vorhabensträgerin: *Keine Erwiderung erforderlich. Kenntnisnahme und Zusage der Beteiligung des Bezirksamtes bei künftigen Betroffenheiten.*
Planfeststellungsbehörde: Die planfestgestellte und durch die Nebenbestimmung unter

Ziffer 2.6.1 in Verbindung mit Ziffer 4.8.2.2 zusätzlich gesicherte Kompensation wird durch die Stellungnahme nicht beanstandet. Hinsichtlich der Beteiligung des Bezirksamts Harburg bei zukünftigen Planungen wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Indes besteht für die Planfeststellungsbehörde keine Grundlage, die Vorhabensträgerin mit dem Ziel der Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen zum Rückgriff auf Grundstücke innerhalb des betroffenen Bezirks anzuhalten, soweit Vorhabensträgerin dem Grunde nach zum Ausgleich geeignete Flächen beantragt.

Technischer Umweltschutz / Lärmschutz / Luftschadstoffe

Aufgrund der relativ großen Entfernung des geplanten Autobahnabschnittes zu den maßgeblichen Immissionsorten kommt die lärmtechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass keine Lärmwertüberschreitungen durch den Ausbau des Autobahnabschnittes verursacht werden. Es sind daher keine Schutz- oder Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Die Luftschadstoffuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffe NO2 und PM10 maßgeblich durch die Hintergrundbelastung verursacht werden. Der vorhabenbezogene Einfluss wird als sehr gering angesehen und kann daher vernachlässigt werden. Abschließend ist festzustellen, dass einer Umsetzung des Vorhabens aus Sicht des Immissionsschutzes nichts entgegensteht.

Planfeststellungsbehörde: Die Bewertung des Bezirksamtes Harburg ist zutreffend und entspricht den Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zur betriebsbedingten Luftschadstoffbelastung unter Ziffer 4.7.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses.

Wasserwirtschaft

Der von der Baumaßnahme betroffene Bereich der A 7 befindet sich außerhalb der bezirklichen wasserrechtlichen Zuständigkeit. Das anfallende Niederschlagswasser soll in Vorfluter, die auch außerhalb der wasserrechtlichen Zuständigkeit des Bezirksamtes Harburg liegen, eingeleitet werden. In diesem Falle ist die BUE die zuständige Wasserbehörde.

Planfeststellungsbehörde: Die BUE als zuständige Wasserbehörde hat ihr Einvernehmen zu dem Vorhaben unter der Voraussetzung der Aufnahme wasserrechtlicher Bestimmungen erteilt. Diese Aufnahme ist erfolgt, siehe Ziffer 3.7 des Planfeststellungsbeschlusses.

Verkehrsplanung

Durch die Baumaßnahme ist das nachgeordnete Straßennetz nicht betroffen. Verkehrsplanerische Belange des Bezirkes werden nicht berührt. Der Bezirk Harburg bittet, diese Inhalte in das weitere Verfahren und die jetzt einsetzende Phase der Überarbeitung der Planungen einzustellen.

Vorhabensträgerin: *Eine Überarbeitung bzw. Tektur / Planänderung ist nicht beabsichtigt. Es wird zugesagt, das Bezirksamt bei Betroffenheiten, welche sich aus der weiteren Planung ergeben, im nötigen Umfang zu beteiligen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin zur Beteiligung des Bezirksamtes verwiesen. Im Übrigen ist die Koordination der bauzeitlichen

Verkehrsverhältnisse durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses geregelt.

4.10.1.18 Stellungnahme Behörde für Kultur und Medien – Denkmalschutzamt (S21)

Wir haben keine Anmerkungen, denkmalpflegerische Belange sind nicht betroffen. Wir erlauben uns aber den Hinweis und bitten um Aufnahme in den Planfeststellungsbescheid, dass der Elbtunnel Kulturdenkmal nach §4 DSchG ist.

Planfeststellungsbehörde: Die Eigenschaft des Elbtunnels als Kulturdenkmal ist in der Umweltverträglichkeitsprüfung, Ziffer 4.8.1.7 benannt; sie ist verbunden mit dem Hinweis, dass mit dem Vorhaben eine Beeinträchtigung des Kulturdenkmals nicht verbunden ist.

4.10.1.19 Stellungnahme Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen, Technische Aufsichtsbehörde – VM3 (S22)

Die Planfeststellung umfasst eisenbahntechnisch nur die im Antrag beschriebene Anpassung der Oberleitung im Bereich der Gleise ASE702 und HPT703 der Hafenbahn. Die eingereichten Unterlagen wurden eisenbahn-technisch geprüft. Gegen das Planverfahren bestehen seitens der Technischen Landeseisenbahnaufsicht bei Ausführung nach den eingereichten Unterlagen und Beachtung folgender Auflagen grundsätzlich keine Bedenken:

Lastannahmen für Fundamente, Stützmauern. Schächte u.a. im Einflussbereich der Bahn (45°- Linie ab Schwellenende) sowie erforderliche Baugruben, Abfangungen oder Aushöhlungen müssen dem Lastbild UIC 71 entsprechen. Die jeweiligen Berechnungen sind durch einen zugelassenen Prüfingenieur für Baustatik zu prüfen.

Vorhabensträgerin: *Die Ausführungsplanungen werden gemäß des technisch, betrieblichen Regelwerkes der HPA und im Benehmen mit der HPA erstellt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zur Abwehr von Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, Ziffer 2.1.10, sowie die entsprechende Begründung in Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Für die Änderung und Anpassung der Oberleitung und Bahnerdung sind entsprechende Unterlagen im Rahmen der Ausführungsplanung zu erstellen und mit Prüfvermerken eines anerkannten Prüfingenieurs der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

Vorhabensträgerin: *Wird zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zur Abwehr von Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, Ziffer 2.1.10, sowie die entsprechende Begründung in Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Nach dem Umbau und vor der Inbetriebnahme ist die Übereinstimmung der Anlage einschließlich der Triebstromrückführung und geänderte Bahnerdung mit den geprüften Plänen von einem Sachverständigen zu bestätigen. Die Bestätigung ist der Technischen Landesei-

senbahnaufsicht vorzulegen.

Vorhabensträgerin: *Die Erstellung der Bestandsdokumentation wird im Benehmen mit den zuständigen Stellen, hier HPA und DB Netz AG, nach den entsprechenden Richtlinien der DB und dem Neubaustandard der HPA durchgeführt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zur Abwehr von Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, Ziffer 2.1.10, sowie die entsprechende Begründung in Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Im Bereich der Oberleitung am Gleis MUE601, Mast MO-5, ist für den Bau der provisorischen Umfahrung während der Sanierung der Megastützen 69-71, vor Ausführung, der Technischen Landeseisenbahnaufsicht nachzuweisen, dass die Schutzabstände gem. Ebs 02.05.19 in Verbindung mit der DIN EN501122-1 sowie der Richtlinie 997.01XX und 997.02XX der DB AG eingehalten werden.

Am Gleis MUE601, insbesondere im Bereich des Mastes MO-5, sind Schutzmaßnahmen gegen Anprall durch Straßenfahrzeug zu treffen *(Hinweis Vorhabensträgerin: Sofern die Abstände gemäß DS 800.01 Anlage 11 unterschritten werden.)*. Es ist eine Schutzvorrichtung mit einer Aufhaltestufe von mind. H1 und einem Wirkungsbereich von mind. W3 vorzusehen. Die Ausführungsplanung ist vor Ausführung der Technischen Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen.

Vorhabensträgerin: *Mast MO-5 ist uns nicht bekannt, wir gehen aber davon aus, dass hier der Mast N4 gemeint ist. Allgemein ist festgestellt, dass wir uns auf einer Stadtstraße befinden, die keine Schutzeinrichtungen benötigt. Auch der Abstand zum Mast ist groß genug. Dennoch kann man eine TSE (Anmerkung PFBeh: d.h. eine Schutzeinrichtung) zusagen (gemäß RPS). Ein temporäres System H1/W3 gibt es nach unserer Kenntnis nicht (max. wäre H1/W4 oder T3/W1 möglich).*

Planfeststellungsbehörde: Nach Ermittlung des Sachverhalts steht fest, dass mit dem von VM3 als MO-5 bezeichnete Mast der in den HPA-Unterlagen als Mast N4 bezeichnete Mast gemeint ist. Im Übrigen wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die Nebenbestimmungen zur Abwehr von Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, Ziffer 2.1.10, sowie die entsprechende Begründung in Ziffer 4.9.1.10 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4.10.1.20 Stellungnahme Poldergemeinschaft Dradenau, Hochwasserschutzbeauftragter (S23)

Mitgliedschaft in der Poldergemeinschaft Dradenau

Die Entwässerungsabschnitte 2 und 3 liegen innerhalb der durch unsere Hochwasserschutzanlage geschützten Fläche. Bei der Gründung der Poldergemeinschaft Dradenau im Jahre 1977 wurde die Grundfläche der BAB 7 innerhalb unseres Polders flächenmäßig nicht erfasst. Die damalige Argumentation ging davon aus, dass aufgrund der Höhenlage kein Schutzbedürfnis bestehe und eine Beteiligung des Bundes an der Errichtung des Hochwasserschutzes nicht erforderlich sei. Dies mag sicherlich für den Brückenbereich zutreffen, die Flächen unterhalb dieser Brücke werden jedoch nach wie vor von unserer HWS-Anlage mitgeschützt. Dies

ist insbesondere für die Entwässerungsbauwerke von großer Bedeutung, hier besteht eine wechselseitige Abhängigkeit, bei der unser Flutschutz eine wichtige Rolle einnimmt. Seitens der Poldergemeinschaft wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Beitritt des Vorhabenträgers in die Poldergemeinschaft Dradenau zwingend gefordert.

Vorhabensträgerin: *Die Abstimmungen eines eventuellen Beitritts der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Auftragsverwaltung Hamburg, in die Poldergemeinschaft Dradenau sind Gegenstand laufender Verhandlungen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen wird jedoch allein finanzieller Natur sein und eine etwaige Kostenbeteiligung der Bundesrepublik an den Kosten des privaten Hochwasserschutzes Dradenau regeln. Eine Mitgliedschaft der Bundesrepublik in der Poldergemeinschaft Dradenau wird jedoch keinerlei Änderungen an den beantragten Entwässerungsbauwerken der BAB oder der bestehenden Hochwasserschutzeinrichtungen nach sich ziehen. Auch die Zuständigkeiten im Deichverteidigungsfall blieben unverändert. Die wechselseitige Abhängigkeit ist dabei unbestritten und die Ausführungsplanung wird in enger Abstimmung mit der Poldergemeinschaft sowie unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften erarbeitet werden. Aus Sicht des Vorhabenträgers ist die geforderte Mitgliedschaft des Vorhabenträgers in der Poldergemeinschaft jedoch nicht planfeststellungsrelevant und daher auch nicht im Planfeststellungsverfahren zu regeln.*

Planfeststellungsbehörde: Die mit der Mitgliedschaft in der Poldergemeinschaft einhergehende Kostenbeteiligung der Vorhabensträgerin am betroffenen Polder ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Gleichwohl ist der Planfeststellungsbehörde bekannt, dass die Bundesrepublik Deutschland unterdessen die Mitgliedschaft in der Poldergemeinschaft anstrebt, sodass eine Erledigung der Stellungnahme zu erwarten ist.

<u>Entwässerungsbauwerke an der Einleitstelle EA2/3/4</u>

Arbeiten im Schutzstreifen der HWS-Anlage sind nur außerhalb der Bausperrfrist zwischen dem 15. April und dem 01. September zulässig. Der Vorhabensträger hat das Entwässerungssystem ausreichend sicher und leistungsfähig zu dimensionieren. Details zur Leitungsführung an der HWS-Wand, im Schutzstreifen und im Bereich der Uferböschung sind mit dem Polder abzustimmen. Nach den vorliegenden Unterlagen gehen wir davon aus, dass die Entwässerung permanent über ein Pumpwerk bzw. eine Hebeanlage erfolgen soll. Das System ist so zu konzipieren, dass zusätzliche Sicherungsmaßnahmen im Sturmflutfall nicht notwendig werden.

Vorhabensträgerin: *Die Forderungen werden zugesagt, die weiterführende Detailplanung wird einvernehmlich mit HPA und Poldergemeinschaft abgestimmt.*

Planfeststellungsbehörde: Hinsichtlich der Leitungsführung der Autobahnentwässerung und der dabei erforderlichen Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen, die im Erörterungstermin wiederholt wurde. Im Übrigen ist dieser Aspekt der Ausführungsplanung zuzuordnen, da nicht ersichtlich ist, dass für eine hochwasserschutzkonforme Ausführung des Entwässerungssystems nicht dem Grunde nach technisch geeignete Lösungen zur Verfügung stehen. Der Arbeitszeitraum an der HWS-Anlage ist durch eine Nebenbestimmung, Ziffer 2.1.7.3, in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden.

Sicherung der HWS-Wand

In unmittelbarer Nähe der HWS-Wand sind nur schonende Einbringverfahren für Gründungselemente zu wählen. Für Baugruben im Einflussbereich des Hochwasserschutzes sind auch für Bauzwischenzustände statische Nachweise zu erbringen. Vor Beginn dieser Arbeiten ist eine Beweissicherung durchzuführen und vorab mit dem Polder abzustimmen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderungen werden zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin, des Weiteren auf die Nebenbestimmungen zum Gewässer- und Hochwasserschutz, Ziffer 2.1.7.3, sowie die diesbezügliche Begründung in Ziffer 4.9.1.7 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Allgemein

Der Sturmflutschutz darf durch die Maßnahme keine Einbuße erleiden. Die Arbeiten müssen im Interesse der Sicherheit des Gesamtpolders so durchgeführt werden, dass eine Gefahr für den Polder ausgeschlossen ist.

Vorhabensträgerin: *Die Forderungen werden zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin, des Weiteren auf die Nebenbestimmungen zum Gewässer- und Hochwasserschutz, Ziffer 2.1.7.3, sowie die diesbezügliche Begründung in Ziffer 4.9.1.7 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Durch die Erfüllung der gestellten Anforderungen dürfen der POD keine Kosten entstehen.

Vorhabensträgerin: *Grundsätzlich kann die Annahme bestätigt werden. Gleichwohl sind Kostenregelungen nicht Gegenstand der Planfeststellung (s. auch Erwiderung zu Punkt 1).*

Planfeststellungsbehörde: Die Kostenbeteiligung der Vorhabensträgerin am betroffenen Polder ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

Sollten durch die Baumaßnahme Beschädigungen an der HWS-Anlage wie auch im unmittelbaren Schutzstreifen auftreten, sind diese ohne besondere Anforderung zu beseitigen und die Beseitigung dem HWS-Beauftragten der POD anzuzeigen. Der Antragsteller verpflichtet sich, diese Beseitigung auf seine Kosten vorzunehmen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderungen werden zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin, des Weiteren auf die Nebenbestimmungen zum Gewässer- und Hochwasserschutz, Ziffer 2.1.7.3, in welche die Forderung der Poldergemeinschaft aufgenommen worden ist, sowie die entsprechende Begründung, Ziffer 4.9.1.7 verwiesen.

Nach Abschluss der Arbeiten sind Revisionsunterlagen für alle im Schutzstreifen der HWS-Wand verlegten Kabel und Leitungen beim Polder einzureichen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderungen werden zugesagt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen.

Sollten Anpassungsmaßnahmen an der Hochwasserschutzwand eine Verlegung dieser Kabel und Leitungen erfordern, so hat der Antragsteller hier für die Kosten zu übernehmen.
Vorhabensträgerin: *Die Forderungen werden zugesagt.*
Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen.

4.10.2 Einwendungen

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

4.10.2.1 Einwendung Hamburger Hafen und Logistik AG, Poldergemeinschaft Burchardkai (E01)

Die Belange der Poldergemeinschaft „Polder 11 - Burchardkai" sind durch die geplanten Baumaßnahmen an der Autobahn A7 / K20 betroffen. Das Planfeststellungsverfahren berücksichtigt dieses jedoch nicht.
Der Polder 11 ist ein privater Polder, errichtet und finanziert durch die im Polder ansässigen Betriebe. Die Poldergemeinschaft wird durch die Poldergeschäftsführung der „Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft" (HHLA) vertreten. Die HHLA selber ist kein Mitglied der Poldergemeinschaft.
1. Einwendung - Einleiten zusätzlicher Regenwassermengen in den Polder 11
Der Unterlage U18.2, Entwässerungstechnischer Bericht, Seiten drei und vier, ist zu entnehmen, dass zukünftig eine deutlich höhere Regenwassermenge in den Polder 11 eingeleitet werden soll. Regenwasser, welches derzeit direkt von der Autobahn A7 in den Rugenberger Hafen eingeleitet wird, soll zukünftig über den Polder 11 geführt werden.
Von derzeit 263 l/s von der Autobahn A7 in den Polder 11 eingeleitete Regenwassermenge soll die Menge auf 697 l/s ansteigen.
Die Sicherungssysteme des Polders (HWS Wanddurchführungen, HWS Schieber und HWS Pumpen) sind für diese Wassermengen nicht ausgelegt. Der Polder fordert daher die derzeit in den Polder eingeleitete Regenwassermenge nicht zu erhöhen. Sofern dieser Forderung der Poldergemeinschaft nicht entsprochen wird, so ist die Planung der neuen Autobahnentwässerung des Abschnittes 1 zwingend dem Polder zur Prüfung und Freigabe vorzulegen. Eine HWS konforme Bauweise der Entwässerungsanlagen nach TR-HWS-Bau muss sichergestellt werden.
Vorhabensträgerin: *Aufgrund der Erweiterung der K20 kann die Forderung nach einer Nichterhöhung der Einleitmengen nicht entsprochen werden. Das Regenwasser fällt auf natürlichem Weg an. Es wird aber zugesichert, dass die vorhandenen Anlagen geprüft und ggf. angepasst werden. Dem Einwender werden die in der Ausführungsplanung vorgesehenen Maßnahmen zur Abstimmung vorgelegt.*
Planfeststellungsbehörde: Der Verweis der Vorhabensträgerin auf die Ausführungsplanung ist statthaft. Die Entwässerung ist (nur) insofern planfeststellungsrelevant, als si-

chergestellt sein muss, dass selbige gewährleistet und im Einklang mit wasserrechtlichen Bestimmungen errichtet und durchgeführt werden kann. Wie dies im Einzelnen geschieht, kann der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit nicht bereits jetzt erkennbar ist, dass die Problematik nicht wird bewältigt werden können. Dies ist hinsichtlich der Einleitung zusätzlicher Wassermengen in den Rugenberger Hafen nicht der Fall. Diesbezüglich ist ausweislich des Entwässerungstechnischen Berichts (Unterlage 18.2) sowie der Hydraulischen Berechnungen (Unterlage 18.3) nicht erkennbar, dass es keine technische Lösung geben wird, die die Entwässerung gewährleistet. Es wird auf die wasserrechtliche Erlaubnis für Einleitungen entsprechend der Vorgaben der BUE als Wasserbehörde, Ziffer 3.7, sowie den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Ziffer 4.8.2.6 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Demnach sind die zusätzlichen Einleitungen aus der Fahrbahnentwässerung unter den in der Tide-Elbe herrschenden hydraulischen Verhältnissen für diese verkraftbar bzw. wasserfachlich beherrschbar sowie wasser(rahmen)rechtlich zulässig.

Des Weiteren hat die Vorhabensträgerin in ihrer Erwiderung sowie ergänzend im Erörterungstermin zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung die Durchleitung der Wassermengen durch den Polder entsprechend des technischen Regelwerks sowie im Einvernehmen mit dem Einwender durchzuführen. Auf diese Zusage wird verwiesen.

2. Einwendung - Erforderliche Mitgliedschaft des Bundes in der Poldergemeinschaft

Die Poldergemeinschaft Burchardkai wurde gegründet, um für Rechnung der Gesellschafter eine Hochwasserschutzanlage zum Schutz der von den Gesellschaftern innerhalb des Polders genutzten bzw. ihnen gehörenden Grundstücke vor Hochwasser zu errichten, zu erhalten und zu verteidigen. Das bedeutet, dass jeder, der den Schutz durch die HWS Anlage genießen will, auch der Poldergemeinschaft beitreten und sich an den Kosten der Poldererrichtung, Unterhaltung und Verteidigung beteiligen muss.

Wie dem Antrag auf Planfeststellung zu entnehmen ist, wird beabsichtigt, wesentliche Teile der Autobahnentwässerung wie z.B. eine Klärstufe, ein Regenrückhaltebecken und ein Pumpwerk innerhalb des Polders zu errichten. Diese Anlagen benötigen Schutz vor einer Überflutung im Hochwasser-/Sturmflutfall.

Da diese schutzbedürftigen Entwässerungsanlagen innerhalb des Polder 11 errichtet werden sollen, ist der Antragsteller (Eigentümer), die Bundesrepublik Deutschland, Bundesfernstraßenverwaltung (Bund) zu verpflichten, der Poldergemeinschaft Polder 11 beizutreten. Der Bund tritt hierbei dem Polder mit allen seinen Flächen bei, welche innerhalb des Polders liegen, bzw. auch mit den außerhalb des Polders liegenden Flächen des Entwässerungsabschnittes 1.

Vorhabensträgerin: *Die Abstimmungen eines eventuellen Beitritts der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Auftragsverwaltung Hamburg, in die Poldergemeinschaft Dradenau* (**gemeint nach Auskunft der Vorhabensträgerin: Poldergemeinschaft Burchardkai**) *sind Gegenstand laufender Verhandlungen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen wird jedoch allein finanzieller Natur sein und eine etwaige Kostenbeteiligung der Bundesrepublik an den Kosten des privaten Hochwasserschutzes Dradenau* (**gemeint nach Auskunft der Vor-**

habensträgerin: Poldergemeinschaft Burchardkai) *regeln. Eine Mitgliedschaft der Bundesrepublik in der Poldergemeinschaft Dradenau* (**gemeint nach Auskunft der Vorhabensträgerin: Poldergemeinschaft Burchardkai**) *wird jedoch keinerlei Änderungen an den beantragten Entwässerungsbauwerken der BAB oder der bestehenden Hochwasserschutzeinrichtungen nach sich ziehen. Auch die Zuständigkeiten im Deichverteidigungsfall blieben unverändert. Die wechselseitige Abhängigkeit ist dabei unbestritten und die Ausführungsplanung wird in enger Abstimmung mit der Poldergemeinschaft sowie unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften erarbeitet werden. Aus Sicht des Vorhabenträgers ist die geforderte Mitgliedschaft des Vorhabenträgers in der Poldergemeinschaft jedoch nicht planfeststellungsrelevant und daher auch nicht im Planfeststellungsverfahren zu regeln.*

Planfeststellungsbehörde: Die Mitgliedschaft der Bundesrepublik Deutschland in der Poldergemeinschaft und damit die Kostenbeteiligung der Vorhabensträgerin am betroffenen Polder sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Unbeschadet dessen teilte die Einwenderin mit einem an die Planfeststellungsbehörde gerichteten Schreiben vom 7. Januar 2019 mit, dass die Bundesrepublik Deutschland, Bundesfernstraßenverwaltung, nach Abschluss der Beitrittsvereinbarung zum 1. Januar 2019 der Poldergemeinschaft Burchardkai beigetreten ist. Die Einwendung hat sich daher nach Erklärung der Einwenderin insoweit erledigt. Wegen der bauzeitlichen Schutzanforderung für Hochwasserschutzanlagen wird auf die Nebenbestimmung, Ziffer 2.1.7.3 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.1.7 verwiesen.

4.10.2.2 Einwendung Berding Beton GmbH (E02)

Die Firma Berding Beton GmbH ist Mieterin bzw. Pächterin eines ca. 32.040 qm großen Grundstücks, das unter der Anschrift „Finkenwerder Straße 3“ in Hamburg (Gemarkung Altenwerder) gelegen ist. Ursprünglich sollte ein Großteil dieses Grundstücks während des geplanten Ausbaus der BAB A7 für die Baustelleneinrichtung in Anspruch genommen werden. Gegen diese Inanspruchnahme des Grundstücks wurde eine Einwendung erhoben. Zwischenzeitlich hat die Vorhabensträgerin der Einwendung entsprochen. Im Zuge der fortgeführten Planung und in Auswertung einer abgeschlossenen Pilotmaßnahme konnten die Technologie und der Bauablauf optimiert werden. Im Ergebnis hat die Vorhabensträgerin erklärt, dass auf die BE-Fläche Berding vollständig und ersatzlos verzichtet werden kann und mit Schreiben vom 25. März 2019 eine entsprechende Planänderung eingereicht.

Die Einwendung ist mit der Planänderung gegenstandslos geworden. Wegen der Einzelheiten wird auf Ziffer 3.4 des Planfeststellungsbeschlusses bezüglich der entsprechenden Erklärungen der Vorhabensträgerin sowie auf Ziffer 4.7.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses zu bauzeitlichen Inanspruchnahmen verwiesen.

4.10.2.3 Einwendung Imperial Supply Chain Solutions – Imperial Chemical Logistics GmbH (E03)

In obiger Angelegenheit erheben wir eine Einwendung, wegen des möglicherweise zu geringen, angemessenen Sicherheitsabstandes zwischen unserem Betriebsbereich der Imperial Chemical Logistics GmbH, Altenwerder Hauptstraße 21, 21129 Hamburg und dem Bauvorha-

ben „8-streifige Erweiterung der Autobahn A7 südlich des Elbtunnels Hochstraße Elbmarsch (Brückenbau K20) km 159+704 bis km 163+542“.

Planfeststellungsbehörde: Die Planfeststellungsbehörde ermittelte bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde BUE-IB, dass im Ergebnis einer Begehung des Betriebs der Einwenderin das Vorhaben außerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands dieses Betriebs gelegen und damit vom Vorhaben nicht berührt ist. Die Einwendung ist daher zurückzuweisen, da das Vorhaben keine Einschränkungen für die Betriebsführung der Einwenderin auszulösen vermag, siehe dazu Ziffer 4.8.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses.

4.10.2.4 Einwendung E04

1. Die Feststellungen zur Lärmbelastung werden in Zweifel gezogen. Durch den achtspurigen Ausbau wird eine Zunahme des Verkehrs erwartet. Die Bewertung von Lärmemissionen wird grundsätzlich als falsch angesehen. Insbesondere wird bei der Wahrnehmung von Lärm nicht der unterschiedliche Frequenzbereich von lärmemittierenden Fahrzeugen berücksichtigt. So ist der Lärm eines Motorrads sehr viel stärker belastend als der Lärm eines LKW.

Vorhabensträgerin: *Die Berechnung und Beurteilung des Verkehrslärms erfolgt auf Basis der maßgebenden Gesetze, Richtlinien und Verordnungen, insbesondere BImSchG, 16. BImSchV, Rechenvorschrift RLS-90 und VLärmSchR 97. Die Verkehrszunahme durch den 8-streifigen Ausbau sowie weitere Straßenbaumaßnahmen ist berücksichtigt, da die Verkehrsdaten der Prognose 2030 angewendet wurden. Auf der A7 südlich der AS HH-Waltershof nimmt der Verkehr beispielsweise zwischen Analyse 2013 und Prognose 2030 von rund 104.000 Kfz/24h auf rund 137.000 Kfz/24h zu. Eine Berücksichtigung unterschiedlicher Frequenzbereiche ist in der maßgebenden Rechenvorschrift RLS-90 nicht vorgesehen. Im Übrigen ist eine besondere Belastung durch Motorräder ggf. an touristisch besonders exponierten Strecken zu erwarten, nicht aber im Straßenabschnitt der K20.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen, da eine methodische Fehlerhaftigkeit der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage U 17.1 der Planunterlagen, nicht ersichtlich ist. Dabei wurde insbesondere auch die – zutreffende – Annahme des Einwenders, es sei von einer Zunahme des Verkehrs auszugehen, schallschutztechnisch und immissionsschutzrechtlich bewertet. Des Weiteren ist die Planfeststellungsbehörde mit der Vorhabensträgerin zu der Überzeugung gelangt, dass abgesehen von dem fehlenden rechtlichen Erfordernis der immissionsschutzrechtlichen Bewertung verschiedener Frequenzbereiche der durch Motorräder verursachte Lärm für die im Bereich des Vorhabens vorherrschenden Belastungen (geprägt von der allgemein hohen Verkehrsbelastung mit Kraftfahrzeugen und dem hohen Schwerverkehrsanteil) faktisch nicht relevant ist. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm, Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2. Die Schließung der Lücke zwischen den jetzigen Richtungsfahrbahnen schädigt das Stadtbild erheblich. Durch die Schließung entsteht eine geschlossene Festdecke aus Beton und

Asphalt, die optisch als unangenehm empfunden wird. Verwiesen sei hier auf Bilder von Autobahnen beispielsweise aus Los Angeles oder Shanghai, die in öffentlichen Publikationen als Negativbeispiele dargestellt werden. Dieses negative Merkmal ist die Wahrnehmung einer Stadt, die sich dem Verkehr unterordnet. Es würde somit der Attraktivität Hamburgs entgegenwirken mit den Auswirkungen auf das Siedlungsbestreben für Wohnen und Gewerbe in Hamburg. Es wird hier angeregt, den schmalen Mittelstreifen durch Grünmaßnahmen optisch aufzuwerten. Die Feststellung im UVP-Bericht, Seite 74, Nr. 9.6.2, der zufolge die Stadtbildsilhouette nicht beeinträchtigt ist, ist falsch. (Seite 4 Erläuterungsbericht: Es hätten gestalterische Aspekte in die Planung einbezogen werden müssen. Die Erweiterung des Brückenbauwerks bedeutet optisch eine wesentliche Veränderung).

Vorhabensträgerin: *Der Einwand ist unbegründet und wird zurückgewiesen. Der Bau der A 7 in den 1970er-Jahren berücksichtigte bereits eine spätere symmetrische Verbreiterung nach innen. Die Vollendung bzw. Fortführung der damaligen Ingenieurplanung ist insoweit zweckgemäß, nachhaltig und stellt den geringsten Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die vorhergehenden Planungsphasen haben diese Variante als Günstigste ermittelt und für die weitere Planung festgelegt. Der grundsätzliche Bedarf der Erweiterung ist gemäß Bundesverkehrswegeplan geregelt bzw. festgeschrieben.*

Planfeststellungbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Kern der Einwendung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Kritik an der städtebaulichen Wirkung von Flächeninanspruchnahmen insbesondere in Form von Flächenneuversiegelungen für Straßenverkehrswege. Das vorliegende Vorhaben hat durch die von der Vorhabensträgerin dargestellte Erweiterung nach innen den ausgeprägten Charakter der Nachverdichtung einer unstreitig – bereits seit Jahrzehnten – durch Hafen und Verkehrswege geprägten Stadt- und Landschaftsbildes. Mit Blick auf die gewählte Form der Erweiterung sowie den Umstand, dass in der Freien und Hansestadt Hamburg Flächennutzungen den Instrumenten des Städtebau- wie des Fachplanungsrechts unterworfen sind, vermag die Planfeststellungsbehörde den Vergleich mit ausgesprochen extensiven Formen der Stadtentwicklung entsprechend der vom Einwender angeführten Beispielstädte nicht nachzuvollziehen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Schutzgut Landschaft/Stadtbild, Ziffer 4.8.1.6 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

3. Der Ausbau ist nicht gerechtfertigt vor dem Hintergrund des Baus der A 20, die die A 7 für den überregionalen Verkehr erheblich entlasten wird. Bei den Verkehrsdaten ist dies nicht berücksichtigt worden.

Vorhabensträgerin: *In den Verkehrsdaten wurde der Ausbau der A 20 berücksichtigt. Der Einwand ist somit nicht zutreffend.*

Planfeststellungsbehörde: In der den Erläuterungsbericht ergänzenden Planunterlage U01, Verkehrsprognose 2030 und Berechnung von Planfällen – Schlussbericht, wird auf die Berücksichtigung der A 20 in der Verkehrsprognose 2030 ausdrücklich Bezug genommen. Dabei wird dargestellt, dass insbesondere auch der Prognosenullfall ohne den achtstreifigen Ausbau der A 7 auf den Abschnitten K20 und Altona, aber unter Ein-

beziehung der Vorhaben „Vierstreifiger Neubau der A 20 zwischen Lübeck und der A 21 (Bad Segeberg)“ und „Vierstreifiger Neubau der A 20 zwischen dem Raum Oldenburg und der A 26 bei Stade (Küstenautobahn)“ betrachtet worden ist. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen und ergänzend auf die Planunterlage U01, Verkehrsprognose 2030 nebst Anlagen 1.1 bis 7.4 verwiesen. Im Übrigen wird auf die weiteren Darstellungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens unter Ziffer 4.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4.10.2.5 Einwendung E05

Allgemeines

Moorburg wird als Mischgebiet eingestuft. Bei der Einstufung wird auf die hohe Vorbelastung verwiesen auch wegen der Ausweisung als Hafenentwicklungsgebiet. Auf das Hafenentwicklungsgesetz wird als eine der Rechtsgrundlagen für die Planungen verwiesen, Einschränkungen und Vorbelastungen, die sich daraus für das Schutzgut Mensch und Umwelt ergeben werden unzulässig sein. Das bundesrechtlich gesicherte Schutzgut Mensch kann durch Landesrecht nicht eingeschränkt werden. Entsprechendes gilt für das Bodenrecht. Auf die Zusammenfassung des Gutachtens „Das Hamburger Hafenentwicklungsgesetz" von Dr. Jürgen Kühling vom 5.9.2011 wird verwiesen. Das gesamte Gutachten liegt der Wirtschaftsbehörde vor. Es soll Bestandteil dieser Einwendungen sein und kann – falls erforderlich – nachgereicht werden.

Durch die rechtswidrigen Beschränkungen aus dem Hafenentwicklungsgesetz hat sich Moorburg weitgehend zu einem Wohngebiet mit Naherholungscharakter entwickelt (mit dem morbiden Charme der Unsterblichkeit). Darauf hatte der Senat durch die Stadtentwicklungsbehörde schon beim Planfeststellungsverfahren zur Herrichtung von Flächen für Hafenzwecke in Altenwerder hingewiesen. Die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet unterstreicht die Schutzwürdigkeit als Naherholungsgebiet. Auch der sogenannte Moorburger Berg, entwickelt aus der Hafenerweiterung in Altenwerder, wird inzwischen intensiv für Naherholung genutzt. Niemand weiß heute, wann, wofür und ob überhaupt Flächen in Moorburg für Hafenzwecke weiter herangezogen werden. Vor diesem Hintergrund sollte eine Einstufung als Naherholungs- und Wohngebiet Grundlage für den Ort betreffende Planfeststellungsbeschlüsse sein. Die Menschen in Moorburg, besonders in Moorburg-Mitte, sind aktuell mit einer Vielzahl von Planfeststellungsverfahren konfrontiert, die geeignet sind, die Lebensqualität massiv zu beeinträchtigen:

- A26 West mit Anschluss an die A7 mit inzwischen zwei Änderungsverfahren verbunden mit:
- Erweiterung der A7 von Heimfeld bis Moorburg,
- Erweiterung der A7 von Moorburg bis Waltershof (dieses Verfahren),
- A26 Ost von der A7 bis Moorburger Hauptdeich,
- A26 Ost vom Moorburger Hauptdeich bis Hohe Schaar,
- südliche Straßenanbindung Containerterminal Altenwerder östlich der A7,
- Verlegung und Ertüchtigung der Hafenbahn rund um Moorburg-Mitte.

Die Vielzahl dieser Verfahren, die sich zeitlich überschneiden, machen es den Betroffenen faktisch nicht möglich ihre Interessen wahrzunehmen. Planungen sollen eine konzentrierende

Wirkung haben, damit die Eingriffe und Belastungen insgesamt überschaubar und nachvollziehbar bleiben, Nutzen und Schaden mit dem erforderlichen Ausgleich für die Eingriffe insgesamt abgewogen und fachlich und rechtlich überprüft werden können. Das ist hier nicht leistbar, für alle Beteiligten. Wie das mit dem geltenden Baurecht vereinbar sein soll, bleibt rätselhaft und lebt offensichtlich von der Hoffnung, dass niemand klagt oder klagebefugt ist.

Planfeststellungsbehörde: Rechtsgrundlage der Planfeststellung des gegenständlichen Vorhabens ist nicht das HafenEG, sondern § 17 FStrG in Verbindung mit § 74 HmbVwVfG. Unabhängig von der Frage, ob die bloße Bezugnahme auf Ausarbeitungen Dritter – hier: eines Gutachtens zum Hafenentwicklungsgesetz – als substanzielle Stellungnahme zu betrachten ist, vermag die Planfeststellungsbehörde keinen dezidierten Zusammenhang zwischen der rechtlichen Würdigung des Hafenentwicklungsgesetzes und der achtstreifigen Erweiterung der A 7 im Abschnitt des hier gegenständlichen Bauwerks K20 zu erkennen. Inwiefern Inhalte des von der Stellungnahme in Bezug genommenen Gutachtens konkret gegen die achtstreifige Erweiterung der A 7 streiten, wird in der Stellungnahme nicht dargetan, sodass eine argumentative Auseinandersetzung der Planfeststellungsbehörde mit dem sich in einem Verweis erschöpfenden Vortrag weder möglich noch angezeigt ist. Dasselbe gilt für die Unterlagen „Abgestimmter Entwurf eines gemeinsamen Positionspapiers von BUND, NABU, BV, Landvolk Niedersachsen, OVR, ÖON sowie GVN zur weiteren naturschutzfachlichen Entwicklung der Alten Süderelbe“ sowie „Gemeinsames Positionspapier von Naturschutz-, Obstbau- und Wasserwirtschaftsverbänden zur weiteren naturschutzfachlichen und wasserwirtschaftlichen Entwicklung der Alten Süderelbe“. Denn Gegenstand des Positionspapiers ist die Herstellung eines Gewässers, also einem sich vom plangegenständlichen Vorhaben vollständig abweichenden Projektziel. Für die Planfeststellungsbehörde ist weder unter baufachlichen noch unter fachplanungsrechtlichen Gesichtspunkten ersichtlich, dass das in dem Positionspapier wiedergegebene Ansinnen der Herstellung einer Nebenlinie der Elbe mit einem nach dem FStrG zu genehmigenden Verfahren verfolgt werden könnte.

Soweit in der Stellungnahme Inhalte der Planung der A 26 Ost, der südlichen Straßenanbindung Altenwerder und Vorhaben der HPA-Hafenbahn angesprochen werden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der Planfeststellung alleindas Bauwerk K20 der A 7 ist. Die vom Einwender sinngemäß erhobene Forderung, die Genehmigung sämtlicher in räumlicher Nähe der Ortslage von Moorburg gelegene Infrastrukturvorhaben in einem einheitlichen Verfahren zu konzentrieren, wird zurückgewiesen. Hinsichtlich derjenigen Infrastrukturvorhaben, die unterschiedlichen Genehmigungsregimes unterfallen – Stadtstraßen, Bundesfernstraßen und nach Eisenbahnrecht zu genehmigende Vorhaben – stehen einer Konzentration, wenn es sich wie hier nicht um Folgemaßnahmen des Vorhabens der jeweils anderen Infrastruktur handelt, Grundsätze des Verfahrensrechts entgegen. Auch die Abschnittsbildung hinsichtlich der einzelnen Ausbauvorhaben nach FStrG begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Auch angesichts der Maßgabe, dass Vorhaben (wie etwa die A 26 West und A 26 Ost) bei längeren Strecken oder bei besonders schwierigen ingenieurtechnischen oder sonst komplexen

Verhältnissen in mehrere Planfeststellungsabschnitte aufzuteilen sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21.12.1995, Az. 11 VR 6.95, Rn. 25 ff. und Beschluss vom 09.09.1996, Az. 11 VR 31/95, Rn. 17 ff.), lässt es geboten erscheinen, vorliegend von einer Zusammenfassung des Bauwerks mit weiteren Ausbauvorhaben nach dem FStrG abzusehen.
Im Übrigen führte das Zusammenfassen sämtlicher Bauabschnitte einer Autobahn zu einer nicht förderlichen Konfrontation der Planungsbetroffenen mit einer unüberschaubaren Vielzahl von Unterlagen. Auch diesem Umstand soll mit der Abschnittsbildung gerade entgegengewirkt werden. Somit ist die Bündelung sämtlicher vom Einwender benannter, dem Bundesfernstraßengesetz unterfallender Vorhaben in einem Verfahren weder planfeststellungsrechtlich angezeigt noch verfahrenspraktisch möglich. Das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren wird für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte der A 26 West und A 26 Ost jeweils und unabhängig vom hier gegenständlichen Verfahren über das Vorhaben A 7 K20 nach den gesetzlichen Vorschriften durchgeführt. Beschränkungen hinsichtlich des Rechtsschutzes sind dadurch nicht verursacht.
Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass es zu der beantragten Abschnittsbildung – hier: Beschränkung auf das Bauwerk K20 nach FStrG, keine Bündelung mit weiteren Vorhaben nach FStrG oder anderer Fachgesetze – keine zu bevorzugende Alternative gibt. Das in einen Abschnitt gefasst Vorhaben ist so strukturiert, dass es sowohl baulich als auch verfahrenstechnisch gut beherrschbar ist. Selbst wenn die benachbarten Abschnitte der A 26 West oder der A 26 Ost nicht gebaut würden, bliebe eine eigenständige Verkehrsbedeutung aufgrund der Bedeutung des Vorhabens für den Ausbau der A 7. Durch die Gesamtplanung auftretende Konflikte, die durch die Abschnittsbildung unsichtbar bleiben könnten, sind nicht erkennbar geworden. Ebenso sind keine Konflikte erkennbar, die durch eine andere Abschnittsbildung hätten vermieden werden können.

Lärm: Beim Ist-Zustand der Lärmimmission ist nicht klar, welche Lärmquellen berücksichtigt wurden. Nach den Isolinien der Lärmpegelberechnungen mit der aufgezeigten Schallminderung durch Gebäude dürfte nur die Lärmquelle der A7 des Planungsabschnitts, das diesem Verfahren zu Grunde liegt, berücksichtigt worden sein. Ob oder wieweit Lärm vom Verkehr auf dem Moorburger Elbdeich oder die Hafenbetriebe in Altenwerder berücksichtigt wurden, ist nicht ersichtlich und hätte am Verlauf der Isolinien südlich der Gebäude erkennbar sein müssen. Da der Hauptlärm in Moorburg-Mitte vom Autobahnabschnitt südlich des Planungsgebiets kommt, hätte auch das am Verlauf der Isolinien erkennbar sein müssen. Insgesamt ist der Verlauf der Isolinien am Moorburger Elbdeich zwischen den Hausnummern 249 und 275 mit den starken Ausbuchtungen Richtung Westen nicht plausibel. Das Gleiche gilt für die Prognose 2030 (U17.1.2.5). Danach nimmt die Lärmbelastung ab. Wie das? In Moorburg-Mitte ist durch die geplante die A26-Ost und die Hafenbetriebe in Altenwerder eine Rundum-Verlärmung zu erwarten. Auch das hätte den Verlauf der prognostizierten Isolinien verändern müssen. Aber es bleiben die gleichen Ausbuchtungen. Deshalb ist fraglich, ob der Lärm die Planungen des Anschlusses der A26 an die A7 mit deren südlicher Erweiterung und der A26 Ost überhaupt oder fachgerecht berücksichtigt wurden.

Vorhabensträgerin: *Die Lärmemissionen der A 7 wurden, den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) entsprechend, innerhalb und außerhalb der Planungsgrenzen berücksichtigt. Im Bereich der Gebäude am Moorburger Elbdeich ist dies eindeutig zu erkennen: die Isolinien verlaufen über die Planungsgrenze hinaus annähernd parallel zur A7.*
Eine Gesamtlärmbetrachtung, in der weitere Schallquellen, z. B. Lärmemissionen der Hafenbetriebe berücksichtigt sind, war nicht erforderlich, da im Untersuchungsraum keine Wohngebäude betroffen sind.
Die Gebäude am Moorburger Elbdeich liegen außerhalb der Planungsgrenzen des Abschnitts „K20“, aber innerhalb der Planungsgrenzen des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der A26 West, das auch den 8-streifigen Ausbau der A7 zwischen der AS HH-Moorburg und der AS HH-Heimfeld umfasst. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden die Schallemissionen aus dem Bereich der A7 in voller Länge, also auch aus dem Bereich des Brückenbauwerkes K20, berücksichtigt. Die A 26 Ost ist ebenfalls berücksichtigt. Zusätzlich wurde eine Gesamtlärmbetrachtung durchgeführt, in der auch die durch weitere Straßen und die Hafenbahn verursachten Schallimmissionen berücksichtigt wurden.
Die Unterlagen der 2. Planänderung wurden vom 16. Januar 2018 bis zum 15. Februar 2018 öffentlich ausgelegt. Somit wurden kumulative Lärmeinwirkungen umfassend ermittelt, dargestellt und geprüft.
In der 2. Planänderung des Planfeststellungsverfahrens zur A 26 West wurden für den Schutz von Moorburg-Mitte 4 m hohe Lärmschutzwände beidseitig der A 7 sowie nördlich der A 26 vorgesehen.
Die Abnahme der Lärmbelastung für die Prognose im Vergleich zur Analyse ist darauf zurückzuführen, dass für den gegenwärtigen Straßenbelag eine Korrektur von 0 dB(A) anzusetzen ist. Im Zuge des Ausbaus wird ein Straßenbelag mit einer Korrektur von – 2 dB(A) eingebaut.
Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung hinsichtlich der Bewertung der Lärmemissionen wird zurückgewiesen. Insbesondere entspricht der maßgebliche Untersuchungsraum den Bewertungsanforderungen der 16. BImSchV; die Sachverhaltserhebung, dass Wohnhäuser nicht betroffen sind, ist zutreffend. Für die in der Einwendung bezeichnete Ortslage in Moorburg ergeben sich aus dem gegenständlichen Vorhaben keine Ansprüche auf Schallschutz. Ergänzend wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm und diesen adressierende Lärmschutzmaßnahmen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Nicht berücksichtigt wurde der südliche Straßenanschluss für den Containerhafen Altenwerder östlich der A7 und die sich daraus ergebende Lärmbelastung. Dabei ist nicht klar, wie stark das zu mehr Verkehr auf dem Moorburger Elbdeich führen wird. Die Erfahrung möglichst kurze Wege zu nutzen, spricht für eine Zunahme.
Vorhabensträgerin: *Das ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur „K20“, wurde aber im Planfeststellungsverfahren zur A26 West betrachtet. Die dort enthaltene Gesamtlärmbetrachtung berücksichtigt alle Straßenbaumaßnahmen, deren Umsetzung bis zum*

Jahr 2030 erwartet wird. Für den Moorburger Elbdeich ergibt sich durch den Bau der A26 West ein deutlicher Rückgang der Verkehrsbelastung.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Soweit in der Einwendung Auswirkungen der Planung der südlichen Straßenanbindung Altenwerder angesprochen werden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung, wie aus den Lageplänen sowie den übrigen Unterlagen klar ersichtlich wird, das Bauwerk K20 ist. Wie die Vorhabensträgerin erläutert hat, ist die künftige Verkehrsbelastung des Moorburger Elbdeichs im Zusammenhang mit dem Vorhaben A 26 West untersucht worden. Daraus ergab sich die Erkenntnis einer Verkehrsabnahme trotz Herstellung einer südlichen Straßenanbindung Altenwerder. Abgesehen davon, dass vorliegend keine Gesamtlärmbetrachtung geschuldet war, s.o., ist auch faktisch insoweit keine Lärmzunahme zu erwarten. Ergänzend wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin, sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm und diesen adressierende Lärmschutzmaßnahmen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Nicht berücksichtigt ist außerdem die Lärmentwicklung aus den Planungen der Hafenbahn.

Vorhabensträgerin: *Das ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zur „K20", wurde aber im Planfeststellungsverfahren zur A26 West betrachtet. Die dort enthaltene Gesamtlärmbetrachtung berücksichtigt die Lärmemissionen der Hafenbahn.*

Planfeststellungsbehörde: Der Vorhalt der Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm und diesen adressierende Lärmschutzmaßnahmen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Demnach ist eine Gesamtlärmbetrachtung, hier: unter Einschluss des Schienenverkehrslärms der Hafenbahn, mangels Betroffenheit von immissionsschutzrechtlich schützenswerten Wohnhäusern im vorhabensgegenständlichen Abschnitt des Bauwerks K20 nicht erforderlich. Soweit solche gutachterlichen Erwägungen im gesonderten Verfahren der Planung der A 26 West angestellt wurden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung, wie aus den Lageplänen sowie den übrigen Unterlagen klar ersichtlich wird, das Bauwerk K20 ist. Im Übrigen wurde der Schienenverkehrslärm der Hafenbahn in der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 17.1.1, durchaus auch für das Vorhaben K20 betrachtet. Dieser trägt jedoch ausweislich der schalltechnischen Untersuchung mit zu einer Hintergrundbelastung bei, welche die Wirksamkeit von Maßnahmen aktiven Schallschutzes für die betroffenen, vornehmlich Büro- und Gewerbeobjekte reduziert, was in der Abwägung für die Feststellung der Unverhältnismäßigkeit von Maßnahmen aktiven Lärmschutzes mit ursächlich ist.

Unübersichtlich wird die Sache auch durch eine Behandlung der Immissionen aus dem hier zu behandelnden Planungsabschnitt in dem südlich liegenden Planungsabschnitt. Insbesondere für den Lärmschutz in Moorburg-Mitte ist ein Verfahren erforderlich, das die Belastungen nicht bruchstückhaft behandelt. Bei so vielen Unsicherheiten bei der Prognose ist ein „worst case"

Szenario anzusetzen und aktiver Lärmschutz im gesamten Abschnitt des achtspurigen Ausbaus von Hausbruch bis Altenwerder angemessen.

Vorhabensträgerin: *Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur A 26 West wurden die Lärmemissionen aller Autobahnen (A 7 einschließlich Abschnitt „K 20“ sowie A 26 Ost und West) überlagert. Im Rahmen der Gesamtlärmbetrachtung wurden zusätzlich weitere Straßen und die Hafenbahnstrecken berücksichtigt. In der 2. Planänderung des Planfeststellungsverfahrens zur A 26 West wurden für den Schutz von Moorburg-Mitte 4 m hohe Lärmschutzwände beidseitig der A 7 sowie nördlich der A 26 vorgesehen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Forderungen der Stellungnahme werden im Hinblick auf das hier gegenständliche Vorhaben Bauwerk K20 zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm einschließlich der Grenzen des Untersuchungsraums unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Soweit solche gutachterlichen Erwägungen im gesonderten Verfahren der Planung der A 26 angestellt werden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung, wie aus den Lageplänen sowie den übrigen Unterlagen klar ersichtlich wird, das Bauwerk K20 ist.

St. Gertrud: Völlig unzureichend ist der Lärmschutz für den Friedhof und die Kirche in Altenwerder. Dieser Ort ist mehr als nur Naherholung für viele ehemalige Bürgerinnen und Bürger aus Altenwerder und deren Nachfahren.

Hier sollte der Wert von 55 dB nicht überschritten werden. Das wird nur durch aktiven Lärmschutz möglich sein. Die geprüfte kurze 1 m hohe Lärmschutzwand, die als Lärmschutz verworfen wurde, wird dem nicht gerecht. Wer so eine Variante prüft, prüfen lässt, will das Problem nicht ernsthaft lösen.

Vorhabensträgerin: *Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) enthält keine Immissionsgrenzwerte für Kirchen. Daher wurde hilfsweise auf die Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete zurückgegriffen. Diese betragen 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht. Gemäß VLärmSchR 97, Nr. 10.4, Absatz 2 gehören Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen nicht zur Nachbarschaft, so dass die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht anzuwenden sind. Insofern geht die Einstufung als Mischgebiet für den Friedhof über die Vorgaben der VLärmSchR 97 hinaus. Der genannte Wert von 55 dB(A) entspricht dem schalltechnischen Orientierungswert für städtebauliche Neuplanungen. Für die Anwendung dieses Grenzwertes im vorliegenden Planfeststellungsverfahren gibt es keine rechtliche Grundlage. Selbst im Falle einer städtebaulichen Planung wäre offensichtlich, dass ein Zielwert von 55 dB(A) im Hafengebiet nicht angewendet werden kann.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, der sich mithin mit den für die St. Gertrud-Kirche in Ansatz zu bringenden Lärmschutzerfordernissen ausführlich auseinandersetzt. Demnach ist festzustellen, dass am Immissionsort „Grenze des Friedhofs“ der maximale Beurteilungspegel an der Kirche und am Friedhof 64,1 dB(A), rechnerisch also 65 dB(A) beträgt, der (überobligatorisch) zugrunde gelegte

Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) für Kern-, Dorf- und Mischgebiete mithin nur um 0,1 dB(A) überschritten wird. Soweit die Vorhabensträgerin sich hinsichtlich Kirche und Friedhof auf den überobligatorischen Charakter der Heranziehung des Immissionsgrenzwertes von 64 dB(A) bezieht, ist dies zutreffend; es wird ergänzend auf diese Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen. Insoweit war auch zutreffend nicht zu prüfen, welche schallschutztechnischen Maßnahmen am Bauwerk K20 für die Einhaltung eines Wertes von 55 dB(A) hypothetisch erforderlich wären, was nicht zuletzt vor dem Hintergrund gelten muss, dass bereits die Einhaltung des hilfsweise herangezogenen Immissionsgrenzwertes von 64 dB(A) nicht in verhältnismäßiger Weise mit Maßnahmen aktiven Lärmschutzes erzielt werden kann. Mithin ist es weder immissionsschutzrechtlich geboten noch immissionsschutztechnisch möglich, durch Maßnahmen aktiven Lärmschutzes am Verkehrsweg die Vor- und Hintergrundbelastung des Untersuchungsraums – hier: des Bereichs um die St.-Gertrud-Kirche – mit Lärm insbesondere der Hafenwirtschaft und der Schienenwege zu kompensieren. Eben diese örtlichen Gegebenheiten sind Ausfluss der Einordnung des Untersuchungsraums als Hafengebiet, in dem – wie von der Vorhabensträgerin vorgetragen – ein Immissionsgrenzwert von 55 dB(A) schlechterdings nicht eingehalten werden kann.

Duckdalben: Das Gebäude der Seemannsmission ist offensichtlich vergessen worden. Hier gibt es einen Raum der Stille für alle Religionen und Erholungsflächen außerhalb der Gebäude. Die Lärmschutzanforderungen sind zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Das Gebäude der Seemannsmission Duckdalben ist in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt (siehe Unterlage 17.1.2.3, Tabelle 1, Seite 9, Objekt-Nr. 37). Da die 16. BImSchV keine Immissionsgrenzwerte für Hafengebiete enthält, wurden für die Beurteilung hilfsweise die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete von 69/59 dB(A) tags/nachts herangezogen. Überschreitungen wurden nur für den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) festgestellt. Da keine Nachtnutzung vorliegt, ergeben sich keine Ansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Ausweislich der Unterlagen 7/1 und 17.1.1 bis 17.1.2.6, insbesondere der Unterlage 17.1.2.3 – Zusammenstellung der Beurteilungspegel Prognose 2030, Gebäude innerhalb der Planungsgrenzen – wurden für die Zellmannstraße, d.h. die Seemannsmission Pegel errechnet (Tabelle 1, Seite 9 der Unterlage). Soweit im UVP-Bericht die Nachtnutzung der Seemannsmission in Erwägung gezogen worden ist, hat sich dies bei Nachermittlungen der Planfeststellungsbehörde nicht bestätigt (vgl. auch dazu die konkreten Ausführungen unter Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses), sodass mit der schalltechnischen Untersuchung bei dem Objekt Seemannsmission zutreffend allein auf den Tageszeitraum abzustellen ist.

Schadstoffe/ Feinstaub: Die Darstellung des Ist-Zustands ist nicht nachvollziehbar. Wann wurde wo was gemessen? Die Emissionsquellen sind nicht benannt. Sie liegen auf der Hand. Die Prognose scheint nur die Emission aus dem Planungsabschnitt dieses Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen. Auch hier wird wie beim Lärm eine nachvollziehbare Darlegung der sich aus den anstehenden Planungen ergebenden Gesamtbelastung gefordert.

Vorhabensträgerin: *Die Immission eines Schadstoffes im Nahbereich von Straßen setzt sich aus der großräumig vorhandenen Hintergrundbelastung und der straßenverkehrsbedingten Zusatzbelastung zusammen. Die Hintergrundbelastung entsteht durch Überlagerung von Immissionen aus Industrie, Hausbrand, nicht detailliert betrachtetem Nebenstraßenverkehr und weiter entfernt fließendem Verkehr sowie überregionalem Ferntransport von Schadstoffen. Es ist die Schadstoffbelastung, die im Untersuchungsgebiet ohne Verkehr auf den explizit in die Untersuchung einbezogenen Straßen vorliegen würde.*

Zur Ableitung der Hintergrundbelastung zeigt das Luftschadstoffgutachten die verfügbaren Luftschadstoffmessungen der jüngeren Vergangenheit auf. Berücksichtigung finden die nächstgelegenen (Dauer-) Messstationen des Hamburger Luftmessnetzes sowie zeitlich befristete NO2-Messungen der Freien und Hansestadt Hamburg im Untersuchungsgebiet.

Aufgrund dieser Messwerte wurde in Abstimmung mit dem Institut für Hygiene und Umwelt (Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz der Freie und Hansestadt Hamburg) die Hintergrundbelastung des Untersuchungsgebietes festgelegt. Für die NO2-Hintergrundbelastung wurde sogar eine räumliche Differenzierung berücksichtigt, um das örtliche Gefälle der Messdaten abzubilden. Die Ableitung der Hintergrundbelastung stützt sich also auf Messdaten, welche die Luftschadstoffbelastung aller Emissionsquellen beinhaltet. Emissionsquellen werden daher nicht separat aufgeführt.

Die Beurteilung der Luftschadstoffe erfolgt anhand der Gesamtbelastung. Diese setzt sich aus der örtlichen Hintergrundbelastung und der berechneten straßenverkehrsbedingten Zusatzbelastung der A 7 sowie der relevanten Hauptverkehrsstraßen, z. B. der Finkenwerder Str. oder der Köhlbrandbrücke, zusammen. In diesem Projekt wurden zudem die Zusatzbelastungen des Bahnverkehrs berücksichtigt. Dabei wurden die Emissionsquellen (Straße und Schiene) in einer ausreichenden Entfernung zu den Planungsgrenzen berücksichtigt, um die Luftschadstoffsituation am Rand des Untersuchungsgebietes nicht zu unterschätzen. Weiterhin wurden die Verkehrszahlen im Luftschadstoffgutachten dem objektbezogenen Verkehrsgutachten entnommen, welches für diese Planungsmaßnahme erstellt wurde. In der Verkehrsprognose sind auch andere Planvorhaben enthalten. Die damit verbundenen ggf. erhöhten Verkehrsmengen sind somit auch in der Luftschadstoffuntersuchung eingeschlossen. Die Beanstandung ist damit nicht nachvollziehbar.

Der Wohnort des Einwenders ist so weit von der geplanten Erweiterung der A 7 entfernt gelegen, dass kein relevanter Einfluss auf die Luftschadstoffsituation am Wohnort zu erwarten ist.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Bewertung der betriebsbedingten Luftschadstoffbelastung in Ziffer 4.7.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen; die Vorhalte der Einwendung sind zurückzuweisen. An der Nachvollziehbarkeit des Luftschadstoffgutachtens, Unterlage 17.2, bestehen keine begründeten Zweifel. Die dem Luft-

schadstoffgutachten zugrunde liegende Kombination aus der Messung der Hintergrundbelastung, verbunden mit der Berechnung von Parametern anhand der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung entsprechend der aktuellen und prognostizierten Verkehrszahlen, stellt ein geeignetes Bewertungsverfahren der Luftschadstoffbelastung dar. Messstationen sind in Tabelle 4.2 des Luftschadstoffgutachtens ausdrücklich benannt. Es liegt auf der Hand, dass das Luftschadstoffgutachten für ein konkretes Vorhaben wie die hier gegenständliche Erweiterung der A 7, Bauwerk K20 die Grundlagen schafft, um die Auswirkungen eben dieses Vorhabens bewerten zu können, und dafür ein Abgleich mit der Vor- und Hintergrundbelastung erforderlich ist, die für die immissionsschutzrechtlich relevanten Parameter auch ermittelt wurde. Die vorhabensbezogene Bewertung beim Abgleich aktuell und prognostiziert errechneter Werte der relevanten Parameter kann insoweit nicht ernstlich als methodischer Fehler in Betracht kommen.

Ausgleich: Der vorgesehene Ausgleich ist nicht ortsnah. Auch in Anbetracht des Ausgleichsnotstands in Hamburg sowie bei den oben genannten Planungen sollte der Ausgleich für eine Reaktivierung der Alten Süderelbe genutzt werden. Hierzu sei auf die Studie der Stiftung Lebensraum Elbe von April 2016 verwiesen. Sie liegt der Wirtschaftsbehörde vor und soll Bestandteil dieser Einwendungen sein. Außerdem wird ein Positionspapier aus dem Arbeitskreis Obstbau-Naturschutz vom 17.2.2002 zum Thema beigefügt. Die Reaktivierung könnte zunächst im Osten zwischen der A 26, Landesgrenze bis A 7 und Ausbau der A 7 von Heimfeld bis Moorburg erfolgen.

Vorhabensträgerin: *Die Maßnahme Kirchwerder Wiesen ist geeignet, den durch die innenseitige Verbreiterung bewirkten qualitativen Verlust an Gras-Krautfluren unter der Hochstraße im Sinne eines Ersatzlebensraumes mit hoher Bedeutung für den Artenschutz zu kompensieren. Die Maßnahme wurde im Vorfeld mit der BUE /NGE einvernehmlich abgestimmt.*

Entsprechende Flächenanteile stehen aufgrund von Nutzungs- und Eigentumsansprüchen weder eingriffsnah noch im weiteren Umfeld zur Verfügung.

Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabensträgerin kommt der naturschutzrechtlichen Verpflichtung des Ausgleichs unvermeidbarer Eingriffe nach, vgl. den planfestgestellten LBP. Dies wird zusätzlich durch die Nebenbestimmung unter Ziffer 2.6.1 in Verbindung mit Ziffer 4.8.2.2 gesichert. Damit ist sichergestellt, dass das Punktwert-Defizit entsprechend dem Staatsrätemodell der Freien und Hansestadt Hamburg (d.h. das vom Staatsräte-Arbeitskreis am 28.05.1991 erarbeitete „Verfahren zur Anwendung der Eingriffsregelung nach § 9 Hmb. Naturschutzgesetz"), auf das im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag, Unterlage 19.1.1, Kapitel 7 ausdrücklich Bezug genommen wird, vollständig in Ausgleich gebracht bzw. vorliegend noch überkompensiert wird. Der Verweis der Vorhabensträgerin auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde ist zutreffend. Entsprechend der obigen Darstellungen der Vorhabensträgerin besteht für die Planfeststellungsbehörde keine Grundlage, die Vorhabensträgerin mit dem Ziel der Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen zum Rückgriff auf Grundstücke anzuhalten, die aus Sicht des Einwenders umweltfachlich für eine Aufwertung

besser geeignet wären als die von der Vorhabensträgerin beantragten Flächen. Im Übrigen gibt der bloße Verweis auf Unterlagen Dritter wie die „Studie der Stiftung Lebensraum Elbe von April 2016" – die keinen ersichtlichen Zusammenhang konkret mit dem Vorhaben der Erweiterung des Bauwerks K20 aufweist – mangels Substantiierung keinen Anlass für eine Berücksichtigung im Planfeststellungsbeschluss. Die in der Stellungnahme erhobene Forderung nach Heranziehung gänzlich anderer als von der Vorhabensträgerin als Ausgleichsflächen beantragten Flächen ist nach alledem zurückzuweisen.

Entwässerung der Brückenbauwerke: Die Entwässerung der Brückenbauwerke wurde Anfang bis Mitte der 1990er Jahre im Zuge der Neuordnung der Wasserwirtschaft in Moorburg und der Flächenherrichtung für Hafenzwecke planfestgestellt. Der Beschluss wurde nicht und sollte mit der Veränderung durch dieses Planfeststellungsverfahren aufgehoben werden, falls er sich inzwischen nicht erledigt hat.
Planfeststellungsbehörde: Maßgeblich ist die mit dem Planfeststellungsbeschluss konzentrierend erteilte wasserrechtliche Erlaubnis, deren Inhalte der Tenorierung sowie den Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.4 einschließlich der Begründung unter Ziffer 4.9.4 zu entnehmen sind. Im Übrigen wird auf Ziffer 3.7 verwiesen.

Die vorstehenden Einwendungen für Allgemeines, Lärm, Schadstoffe/ Feinstaub und den Ausgleich erfolgen sinngemäß für Neubau der A 26, Landesgrenze bis A 7 und Ausbau der A 7 von Heimfeld bis Moorburg aus Gründen der Effektivität. Falls Sie wegen der noch nicht erfolgten Auslegung der 2. Planänderung rechtswirksam sein können bitten wir um Nachricht.
Planfeststellungsbehörde: Die pauschale Ausdehnung der Einwendung im vorliegenden Verfahren auf andere Verfahren erfüllt hinsichtlich der außerhalb des Vorhabens A 7 K20 gelegenen Planungen die formalen Anforderungen an die Abgabe von Einwendungen nicht, sodass die vorliegende Einwendung hinsichtlich der weiteren benannten Verfahren nicht zu berücksichtigen ist. Hinsichtlich des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens ist die Einwendung insoweit nicht substantiiert.

Nachtrag: In meiner Einwendung zu den obengenannten Verfahren und in anderen Einwendungen ist der Anhang „Positionspapier" nicht aktuell. Ich schicke auch per Post eine aktuelle Endfassung, siehe Anlage. Es wäre wunderbar, wenn nicht nur bei mir, sondern auch in allen anderen Fällen, diese aktuelle Endfassung verwendet werden würde und sie Grundlage bei der Erörterung und Abwägung wäre. Ich werde die Einwender darüber per Mail informieren. […]
Planfeststellungsbehörde: Dem Ansinnen des Einwenders, nicht nur hinsichtlich der von ihm abgegebenen Einwendung, sondern bei allen Einwendern, die ebenfalls Bezug auf das benannte Anlagenmaterial genommen haben, die aktuelle Endfassung als Grundlage „bei der Erörterung und Abwägung" zu verwenden, kann nicht entsprochen werden. Der Umstand, dass die Planfeststellungsbehörde im Anschluss an die Übermittlung der Einwendung durch den Einwender eine Anzahl gleichlautender Einwen-

dungen erreichten, begründet keine Vertretungsbefugnis des Einwenders für andere Einwender. Eine Vollmacht hat der Einwender im Verfahren nicht vorgelegt, auch wurde von der Einwender im Zuge des Verfahrens von keiner anderen Person wirksam zum Vertreter bestellt. Zur fehlenden Berücksichtigungsfähigkeit von Einwendungen, die lediglich (ohne eigene Substanz) auf den Vortrag Dritter (hier: Positionspapier) Bezug nehmen, verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihr Ausführungen zum Punkt „Allgemeines" der Einwendung.

4.10.2.6 Einwendung HHLA CTB (E06)

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

Bezüglich der gesamten Unterlagen möchten wir darauf hinweisen, dass der CTB die westlich und östlich an die K 20 / A7 angrenzenden Flächen von der HPA gemietet hat. Die Firma HCCR ist Untermieter des CTB im Bereich der östlich an die K 20 / A7 angrenzenden Flächen.

Zum Erläuterungsbericht Kapitel 4.9 „Öffentliche Verkehrsanlagen":

• ÖPNV

Während der Baumaßnahme ist durch die Umleitung und Verengung des Verkehrs auf der A 7 in beiden Richtungen, sowie den Sperrungen der Straßen, Gleise und Auffahrtsrampen mit deutlichen Verkehrsbehinderungen im gesamten westlichen Hafen zu rechnen. Dies wird die Erreichbarkeit der von HCCR, CTB, des HHLA Container Terminals Altenwerder und anderen Standorten der HHLA operativ genutzten Flächen für Kunden und Mitarbeiter stark einschränken. Zur Minimierung dieser Einschränkung, Entlastung der Straßen und Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit unserer Anlagen insbesondere während der Baumaßnahmen sind eine Ausweitung des ÖPNV, insbesondere des vom Straßenverkehr unabhängigen Fährverkehrs der HADAG, unerlässlich. Hierzu ist die Frequenz des Fährverkehrs auf der Linie 61 deutlich zu erhöhen und durch eine weitere Haltestelle im Bereich des HHLA Container Terminals Altenwerder bzw. Güterverkehrszentrums Altenwerder aufzuwerten. Nur so kann es während der Baumaßnahmen gelingen, die Straßen vom Personenindividualverkehr durch die Mitarbeiter der HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort, der Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH, der HCCR sowie diverser Logistikbetriebe im GVZ Altenwerder zu entlasten und dadurch die Erreichbarkeit der operativen Anlagen sicherzustellen.

Vorhabensträgerin: *Die Forderung wird mit Hinweis auf fehlende Zuständigkeit zurückgewiesen, Belange des ÖPNV sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.*

Planfeststellungsbehörde: Während der Baumaßnahme wird eine ständige 6-streifige Verkehrsführung bei leichter baustellenbedingter Verengung der Fahrstreifen aufrechterhalten. Die durch die Verengung der Fahrstreifen bedingte auf die Baustellensituation abgestimmte Geschwindigkeitsbeschränkung führt angesichts der weitgehenden Vorkehrungen, bauzeitlich keine Fahrstreifen einzuziehen, zu hinnehmbaren Verkehrsbehinderungen. Insoweit wird auf die Ausführungen zur bauzeitlichen Verkehrsführung in Ziffer 4.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Eine Verpflichtung der Vorhabensträgerin zu einer Ausweitung des ÖPNV scheitert bereits an der rechtlichen Un-

möglichkeit einer solchen Nebenbestimmung. Die Vorhabensträgerin selbst betreibt keinen ÖPNV und ist auch nicht in der Lage, die Betreiber zu einer Ausweitung anzuhalten. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen.

Hafengelände

Im Plan 14/1 ist unterhalb der Autobahn (Fahrtrichtung Flensburg) ein Unterhaltungsweg eingezeichnet. Aus dem Plan geht nicht hervor welcher Streckenabschnitt der K20 hiervon betroffen ist. Der CTB geht davon aus, dass die unter der A 7 gemieteten Flächen zwischen km 160+245 bis km 159+410 nicht von diesem Weg (und damit dem Entfall dieser Fläche für die Nutzung durch HCCR) betroffen sind.

Vorhabensträgerin: *Die Unterlage 14/1 stellt einen Straßenquerschnitt der Gesamtmaßnahme dar, in den exemplarisch ein Unterhaltungsweg eingetragen wurde. Der geplante Verlauf dieser Unterhaltungswege ist in den Lageplänen U5.2 dargestellt. Für den Einwender gilt dabei U5.2/6, aus dem erkenntlich ist, dass über seine gepachteten Flächen keine Unterhaltungswege verlaufen werden.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie Ziffer 2.1.3 des Planfeststellungsbeschlusses zur räumlichen Begrenzung der Flächeninanspruchnahme verwiesen. Die Inanspruchnahme der von der Einwenderin benannten Fläche ist ausweislich des Grunderwerbsplans und des Grunderwerbsverzeichnisses nicht vorgesehen.

Zum Erläuterungsbericht Kapitel 4.10 „Leitungen" und Kapitel 7 „Kosten" in Verbindung mit Unterlage 11 „Regelungsverzeichnis" und Unterlage 16.4

„Leitungsplan“:

HHLA-Kabeltrasse „Power Barge-Kabeltrasse" (Lfd. Nr. 187 bei A7-Betriebs-km 160+080):

- Die Freilegung der Kabeltrasse durch die DEGES und alle sonstigen Erdarbeiten im Umfeld der Kabeltrasse müssen in Handschachtung erfolgen.
- Die erforderliche Sicherung der Trasse muss durch die DEGES erfolgen.
- Die Arbeiten im Umfeld der Kabeltrasse sind rechtzeitig vor Baubeginn eng mit der HHLA-Fachabteilung TE5 (Anlagentechnik) abzustimmen. Ansprechpartner hierfür ist Herr Peters (Tel.: 040-3088-2226, Mail: Peters-H@hhla.de)
- Die Kosten für die Handschachtung und die Sicherung der Trasse müssen durch die DEGES getragen werden.
- Hinweis: Die Betriebs-km-Angabe im Erläuterungsbericht passt nicht zu den Angaben in früheren DEGES-Schriftstücken. Die HHLA prüft diese Angaben nicht.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis zur Kostentragung wird geprüft, sofern gemäß Rahmenvertrag keine anderslautende Festlegung getroffen ist, wird die Kostenübernahme für die Handschachtung zugesagt. Im Übrigen ist keine Erwiderung erforderlich.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Nebenbestimmungen zur Kommunikation und Koordination bei Leitungsarbeiten, Ziffer 2.3.5 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.3.5 verwiesen, mit denen den Forderungen der Einwendung insoweit entsprochen wird. Die konkrete Durchführung der Leitungsarbeiten ist Bestandteil der Ausfüh-

rungsplanung und ebenso wie die Kostentragung nicht Gegenstand der Planfeststellung. Hinsichtlich der beanstandeten Kilometrierung handelt es sich lediglich um einen redaktionellen Fehler.

HHLA-Schmutzwasser-Druckleitung (Lfd. Nr. 188 bei A7-Betriebs-km 160+070):

- Die Anpassung der Höhenlage (Tieferlegung) erfolgt abstimmungsgemäß im Zuge der Leitungsarbeiten der DEGES durch den CTB. Die Kosten für die Tieferlegung trägt der CTB.
- Die erforderliche Sicherung der Trasse (sowohl vor als auch nach der Tieferlegung) muss durch die DEGES erfolgen. Die Kosten für die Sicherung müssen von der DEGES getragen werden.
- Hinweis: Die Betriebs-km-Angabe im Erläuterungsbericht passt nicht zu den Angaben in früheren DEGES-Schriftstücken. Die HHLA prüft diese Angaben nicht.

Vorhabensträgerin: *Die Anpassung der Höhenanlage erfolgt vor der Maßnahme der DEGES. Der Hinweis wird geprüft, sofern gemäß Rahmenvertrag keine anderslautende Festlegung getroffen ist, wird die Sicherung und Kostenübernahme zugesagt. Im Erläuterungsbericht handelt es sich um einen Schreib- und Kopierfehler. Alle km-Angaben „190+XXX“ müssen entsprechend „160+XXX“ lauten.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Nebenbestimmungen zur Kommunikation und Koordination bei Leitungsarbeiten, Ziffer 2.3.5 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.3.5 verwiesen, mit denen den Forderungen der Einwendung insoweit entsprochen wird. Die konkrete Durchführung der Leitungsarbeiten ist Bestandteil der Ausführungsplanung und ebenso wie die Kostentragung nicht Gegenstand der Planfeststellung. Hinsichtlich der beanstandeten Kilometrierung handelt es sich lediglich um einen redaktionellen Fehler. Auf die korrigierenden Angaben der Vorhabensträgerin wird verwiesen.

HHLA-Kabeltrasse „CTT-Versorgungstrasse" (bei A7-Betriebs-km 159+930):

Diese im Leitungsplan (Blatt 16.4/6) dargestellt Kabeltrasse wird im Erläuterungsbericht Tabelle 8 aufgeführt, jedoch nicht im DEGES-Regelungsverzeichnis (Unterlage 11). Welchen Grund gibt es hierfür?

In dem DEGES-Leitungsplan 6 vom 24.03.2017 wird dieser Leitung noch die lfd. Nr. 191 zugeordnet. In dem diesen Planfeststellungsunterlagen beiliegenden Leitungsplan (Blatt 16.4/6) wird der Leitung keine Nummer zugeteilt. Welchen Grund gibt es hierfür?

Vorhabensträgerin: *Diese Leitung ist nicht Gegenstand der Baumaßnahme K20, sondern der Baumaßnahme K30.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf den am 23. November 2017 von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erlassenen Planfeststellungsbeschluss für den Ersatzneubau des Ingenieurbauwerkes K30 (BAB A7) im Zuge der achtstreifigen Erweiterung südlich des Elbtunnels, der diese Leitung beinhaltet, sowie die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.

Die Freilegung der Kabeltrasse (CTT-Versorgungstrasse) durch die DEGES und alle sonstigen Erdarbeiten im Umfeld der Kabeltrasse müssen in Handschachtung erfolgen.

- Die erforderliche Sicherung der Trasse muss durch die DEGES erfolgen.
- Die Arbeiten im Umfeld der Kabeltrasse sind rechtzeitig vor Baubeginn eng mit der HHLA-Fachabteilung TE5 (Anlagentechnik) abzustimmen. (...)
- Die Kosten für die Handschachtung und die Sicherung der Trasse müssen von der DEGES getragen werden.
- Hinweis: Im Leitungsplan (Blatt 16.4/6) fehlt die Darstellung des Anschlussschachtes.
- Hinweis; Die Betriebs-km-Angabe im Erläuterungsbericht passt nicht zu den Angaben in früheren DEGES-Schriftstücken. Die HHLA prüft diese Angaben nicht.

Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird geprüft, sofern gemäß Rahmenvertrag keine anderslautende Festlegung getroffen ist, wird die Sicherung und Kostenübernahme zugesagt. Im Erläuterungsbericht handelt es sich um einen Schreib- und Kopierfehler. Alle km-Angaben „190+XXX" müssen entsprechend „160+XXX" lauten.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie auf die Nebenbestimmungen zur Kommunikation und Koordination bei Leitungsarbeiten, Ziffer 2.3.1 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.3.1 verwiesen.

Zum Erläuterungsbericht Kapitel 9 „Durchführung der Maßnahme" in Verbindung mit Unterlage 16.3 „Bauablaufplanung":

Die DEGES weist auf S. 61 auf Vollsperrungen der Rampen der AS HH-Waltershof und den für Sperrzeiten angedachten 3-Schicht-Betrieb hin. Wir erheben Einspruch gegen die Sperrungen und weisen auf den notwendigen Zu- und Abfluss zum Terminal hin. Die Sperrzeiten und -dauern sind nicht näher genannt und können zu einer maßgeblichen Verschlechterung der Erreichbarkeit der HHLA Container Terminals Burchardkai, Altenwerder und Tollerort, der Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH sowie HCCR führen. Sollte eine Sperrung über einen Tag /Wochenende hinausgehen, fordern wir die Ausführung im 3-Schicht-Betrieb, um die Sperrungen so kurz wie möglich zu halten.

Vorhabensträgerin: *Wie im Erläuterungsbericht beschrieben werden seitens des Vorhabenträgers ausschließlich Verkehrseinschränkungen in dem bereits dargestellten Maß in verkehrsschwachen Zeiten geplant.*

Planfeststellungsbehörde: Die Minimierung der bauzeitlichen Verkehrsbeschränkungen auf der A 7 selbst, der Anschlussstelle Waltershof sowie den kreuzenden und tangierenden Verkehrswegen, die für die Zufahrt zu dem Grundstück der Einwenderin bedeutsam sind, ist im Baukonzept der Vorhabensträgerin verankert und darüber hinaus Gegenstand zahlreicher Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses. Abgesehen von der Aufrechterhaltung der sechsstreifigen Befahrbarkeit der A 7 (siehe Ziffer 4.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses) hat die Vorhabensträgerin zugesagt, Arbeiten an Rampen der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof, die Sperrungen erforderlich machen, zeitlich vom achtstreifigen Ausbau der A 7 zu entkoppeln und sodann in der Weise durchzuführen, dass stets nicht mehr als eine Rampenzufahrt einer Fahrtrichtung betroffen ist, siehe Ziffer 4.5.2 des Planfeststellungsbeschlusses. Hinsichtlich der

betroffenen, von der A 7 gequerten oder berührten Straßen ist der Vorhabensträgerin neben der Aufstellung und Abstimmung eines bauzeitlichen Verkehrskonzepts (siehe Ziffer 2.2.1 in Verbindung mit Ziffer 4.9.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses) die Minimierung der Beeinträchtigung der betreffenden Verkehrswege nach Art und Dauer auferlegt, siehe Ziffer 2.2.5 in Verbindung mit Ziffer 4.9.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses. Die Möglichkeiten einer Minderung der Betroffenheit des Straßenverkehrs einschließlich der Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des Grundstücks der Einwenderin auf öffentlichen Verkehrswegen sind damit – unter Abwägung mit dem Interesse der Umsetzung des Vorhabens in einer angemessenen Bauzeit – ausgeschöpft, die verbleibenden Einschränkungen sind unvermeidbar und zumutbar.

Zum Erläuterungsbericht Kapitel 9 „Durchführung der Maßnahme" – Unterpunkt Einschränkungen der Hafenbahn:

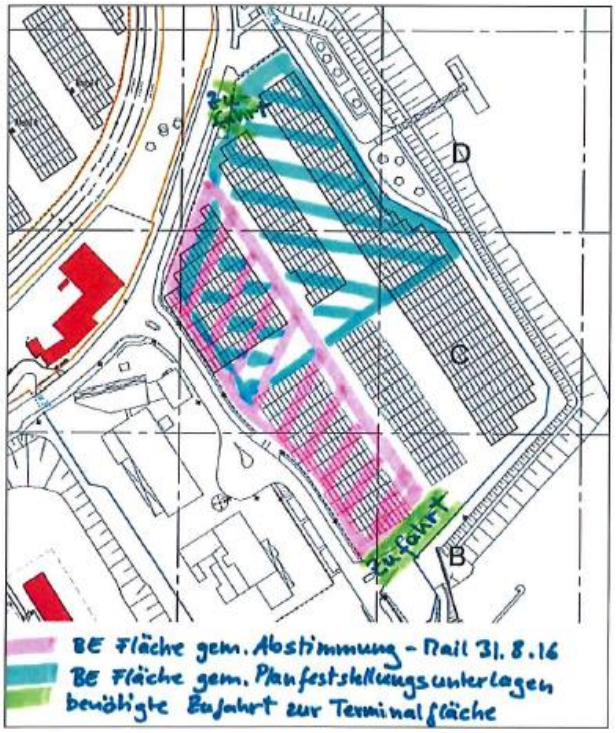
Die DEGES führt die Sperrung des Zuführungsgleises zum HCCR-Gleis auf. Diese soll 3 Wochen andauern. Wir erheben Einspruch gegen diese Sperrung. Es handelt sich hierbei um die Zuführung zum Abfertigungsgleis auf dem Köhlbrand. Bei einer Vollsperrung ist kein bahnseitiger Umschlag mehr möglich. Der Bahnumschlag ist essentiell für den Betrieb von HCCR. Eine ununterbrochene Sperrung in der Dauer in der Länge ist nicht akzeptabel. Die Sperrung ist auf ein unbedingt notwendiges Mindestmaß, d.h. maximal auf einzelne Tage oder Zeiten außerhalb der Öffnungszeiten des Depots (6:00 bis 22:00 Uhr) zu beschränken.

Planfeststellungsbehörde: Der Einwendung wird teilweise abgeholfen, jedoch hinsichtlich der Forderung der Begrenzung der Sperrung auf einzelne Tage oder Öffnungszeiten des Depots (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) zurückgewiesen. Mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 28. Januar 2019 wurde der Planfeststellungsbehörde ein Konzept zur Durchführung von Baumaßnahmen im Querungsbereich des Bauwerks K20 mit dem betreffenden Gleis dargelegt, welches die Notwendigkeit einer mehrwöchigen (gemäß Aussage der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin jedenfalls dreiwöchigen) Sperrung des Gleises entfallen lässt. Ausgelöst werden die Baumaßnahmen im Kreuzungsbereich mit der Gleistrasse durch die Erforderlichkeit eines Lagerwechsels an den Brückenträgern der Pfeilerachse 97, der dem Grunde nach nicht entfallen kann, sodass auch eine Abstützung der Träger in Höhe des Gleisbereichs unabdingbar bleibt. Das dazu erforderliche Traggerüst unterhalb des Bauwerks K20 wird gegenüber der ursprünglichen Planung konstruktiv so verändert, dass die Baustrecke von der Hafenbahn weiter unterquert werden kann. Die Vorhabensträgerin sagte in diesem Zusammenhang zu, täglich 1 bis 2 Zeitfenster für Zugdurchfahrten oder flexible Zeiten mit mindestens 24-stündiger Vorankündigung für Zugdurchfahrten mit der Einwenderin zu vereinbaren. Die Gleislage muss dabei nicht verändert, jedoch der Gleisbereich zur Überfahrbarkeit mit Baufahrzeugen ausgebohlt werden. Die Vorhabensträgerin legte dar, dass zur Einrichtung der Baustelle sowie zur Durchführung von Arbeiten, für die eine Einhausung erfolgen muss, eine Vollsperrung von einer Woche unvermeidlich ist. Im Übrigen gilt die Zusage der Vorhabensträgerin zur Ermöglichung von Zugdurchfahrten nach Absprache mit der Einwenderin. Zwar

beeinträchtigt auch eine einwöchige Sperrung des Zufahrtsgleises die Bereitstellung und Abfuhr von vor Ort fertig gebildeten Containerzügen, die nach Darstellung der Einwenderin im Erörterungstermin vordringlich aus Containertragwagen bestehen, welche auf dem Gelände der Einwenderin mit (Leer-)Containern beladen werden, die dort zuvor mit speziellen Innenausbauten für die Automobilteilelogistik versehen worden sind. Eine Unmöglichkeit, jedenfalls für den Zeitraum einer Woche eine Wagenreihung unbeladener Containertragwagen an anderer geeigneter Stelle (z.B. auf einem anderen straßenbündigen Ladegleis der Einwenderin oder Dritter im Hafenbereich) mit den am Logistikstandort der Einwenderin dafür präparierten Containern zu beladen (z.B. mit einem Reachstacker) oder die Logistikkette anderweitig zu strukturieren, etwa unter abschnittsweisem Einsatz von Lkw, ist indes nicht dargetan. Dem steht gegenüber, dass die bautechnischen Möglichkeiten der Reduzierung der Belastungen für die Einwenderin mit Blick auf die baulogistischen und sicherheitstechnischen Anforderungen des Vorhabens aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angesichts der mit großem Aufwand durch die Vorhabensträgerin angestrengten technischen Sonderlösung ausgeschöpft sind. Mithin wird der ursprünglich vorgesehene Zeitraum einer Vollsperrung durch diese Lösung um zwei Drittel verkürzt; dieser verbleibende Umfang der Sperrungen ist der Einwenderin angesichts der im Übrigen zugesagten Abstimmung und Koordinierung zwischen Vorhabensträgerin und Einwenderin zumutbar.

Zum Erläuterungsbericht Kapitel 9 „Durchführung der Maßnahme“ – Unterpunkt „Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrten“ in Verbindung mit Unterpunkt „Grunderwerb“ sowie Unterlage 16.2 „Übersichtslageplan Baustelleneinrichtungsflächen“ und Unterlage 10 „Grunderwerb“:

In den Blättern 10.1/6 und 16.2/1 wird die BE-Fläche 7a abweichend von der besprochenen Lage dargestellt. Die veränderte Lage wurde am 31.08.2016 von HCCR an die DEGES per Mail aufgegeben.



Vorhabensträgerin: *Nach Kenntnis der Vorhabenträgerin wurde die Fläche […] abgestimmt und ist so in die Unterlagen übernommen worden. Die geänderte Lage gemäß der beiliegenden Skizze stellt einen Flächentausch dar, die Gesamtfläche ist davon nicht beeinträchtigt. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die rot dargestellte Fläche ausreichend ist und im Weiteren so berücksichtigt werden kann.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Demnach hat sich die Einwendung insoweit erledigt, als dass auf eine bauzeitlich vorübergehende Inanspruchnahme des nordöstlichen Teilbereichs der im obigen Planauszug nur blau schraffiert, nicht rot überschraffiert dargestellten und im Grunderwerbsplan, Unterlage U 10.2, und dem Grunderwerbsplan, Unterlage U 10.1, Blatt 6 unter den Flurstücksnummern 823, 842, 1221, 1225, 1267 und 1270 geführten Grundstücke (Lfd. Nr. 6.5.01, 6.6.01, 6.10.01, 6.11.01, 6.14.01, 6.15.01) verzichtet wird. Die Einwenderin hat der bauzeitlichen Inanspruchnahme der auf obigem Planauszug rot schraffierten Fläche ausweislich dem übersandten Lageplan („gem. Abstimmung – Mail 31.8.16“) zugestimmt.

Die Zufahrt zu der nicht als BE-Fläche in Anspruch genommenen Teilfläche muss sowohl für LKW, als auch für Hafenumschlagsgeräte in einer Breite von mindestens 10 m sowohl von Süden (Rugenberger Damm), als auch von Norden (Altenwerder Damm) ständig möglich sein. Die entsprechenden baulichen Änderungen (Absenkung der Bordsteine, Änderungen der Zäune und Tore) und eine Sicherung der nicht in Anspruch genommenen Teilfläche gegen unbefugtes Betreten ist in der gesamten Zeit sicherzustellen.

Vorhabensträgerin: *Die Vorhabenträgerin sagt zu, die grün dargestellte Zufahrt frei zu halten und die Einzäunung incl. der Tore anzupassen.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die den Forderungen der Einwendung entsprechende Nebenbestimmung, Ziffer 2.3.5 nebst Be-

gründung unter Ziffer 4.9.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der in Blatt 10.1/6 blau dargestellte und dort als „... dauerhaft zu belastende Fläche" bezeichnete Streifen neben der Autobahn befindet sich auf unserer Pachtfläche. Eine dauerhafte Einschränkung dieser Fläche wurde bisher nicht mit uns besprochen. Die direkte Nachfrage bei der DEGES dazu ergab, dass diese Fläche als „frei von Bewuchs und Bebauung" zu halten ist (E-Mail […] vom 07.12.2017). Wir gehen somit davon aus, dass diese Fläche von uns weiterhin gepachtet und genutzt werden kann und es über das bestehende Maß hinaus keine weiteren Einschränkungen für HCCR/CTB geben wird.
Vorhabensträgerin: *Der Hinweis wird geprüft und im Rahmen der Einholung der Bauerlaubnisse abgestimmt bzw. geklärt.*
Planfeststellungsbehörde: Die Freihaltung des benannten Seitenstreifens von Bewuchs und Bebauung entlang des Hochstraßenbauwerks wird nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde und Auskünften der Vorhabensträgerin für die Zugänglichkeit, im Wesentlichen die Einsehbarkeit des Bauwerks für Kamerafahrten benötigt. Zugänglichkeit und Einsehbarkeit sind demnach Teil des Konzepts der fortwährenden Nutzung des Bestandsbauwerks einschließlich verkürzter Prüfungsintervalle des Bauwerkszustands. Die plangegenständliche Inanspruchnahme des Grundstücks ist daher erforderlich, vgl. Ziffer 4.7.1 des Planfeststellungsbeschlusses. Die Inanspruchnahme ist zu entschädigen. Deren Umfang ist indes nicht Teil der Planfeststellungsentscheidung.

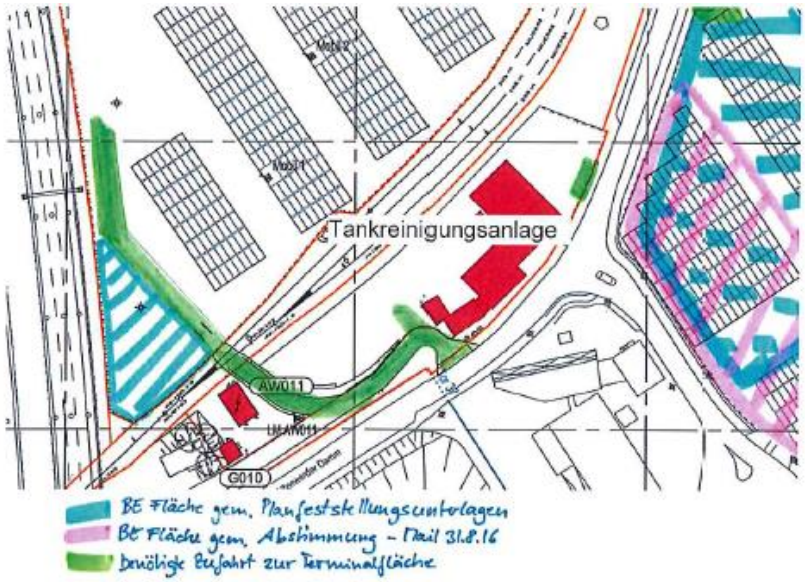
Bei der in Blatt 16.2/1 gekennzeichneten BE-Fläche Nr. 7 b handelt es sich um operativ wichtige Flächen, die als Vorstau für die angrenzende Tankreinigung genutzt werden. Die Inanspruchnahme der Fläche ist zeitlich auf das absolut zwingend notwendige Mindestmaß zu beschränken und die daraus Inanspruchnahme entstehenden Mehrkosten (insb. Transportkosten für zusätzliche Transporte und Wegstrecken) auszugleichen.
Die Zufahrt zu der BE-Fläche 7 b führt über die Zufahrten vom Altenwerder Damm sowie von den operativen Terminalflächen zur Tankreinigungsanlage. Es ist essentiell für den Betrieb der Tankreinigungsanlage, dass diese während der Öffnungszeiten zwischen 6:00 und 22.00 Uhr für Trucks (vom Altenwerder Damm) und für Tankcontainer (von den operativen Depotflächen über den Bahnübergang) erreichbar ist. Es ist deshalb mit der DEGES besprochen, dass die Anlieferung der Brückenteile auf die BE Fläche Nr. 7 b nur in der Nachtzeit, außerhalb der Öffnungszeiten der Tankreinigungsanlage und des Depots erfolgt. Hierzu wird auf das Protokoll zur K20 vom 18.08.2016 K20 Protokoll HHLA BE verwiesen.
Vorhabensträgerin: *Die dargestellte Fläche wird für den Neubau der K20 zwischen Achse 97 und 110 benötigt. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Nutzung mit dem Einwender abgestimmt und auf das notwendige Maß beschränkt wird.*
Entschädigungen sind nicht Sache des Planfeststellungsverfahrens.
Die Forderung des Einwenders ist zurückzuweisen. In der Besprechung vom 18.08.2016 wurde die Forderung zwar erhoben, der Vorhabenträger hat dieser Forderung aber nicht zugestimmt. Eine ausschließliche Verlagerung des Transportes der Halbfertigteile in die Nachtstunden würde zu einer Einschränkung im Bauablauf der K20, damit zu einer Bauzeitverlänge-

rung und einer Verlängerung der Verkehrseinschränkungen auf der Autobahn führen. Es wird darauf verwiesen, dass der Transport der Bauteile mit Schwerlastroller über die grün dargestellte Zufahrt max. 15 – 20 min in Anspruch nehmen wird und max. 3x am Tag erfolgt , so dass die Behinderungen hier hinnehmbar wären.

Es wird dem Einwender aber zugesagt, dass für die Transporte ein Konzept entwickelt und mit ihm abgestimmt wird.

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die den Forderungen der Einwendung teilweise – hinsichtlich der Abstimmungserfordernisse sowie der Minimierung der Belastungen der innerbetrieblichen Verkehrswege der HHLA – abhelfende Nebenbestimmung, Ziffer 2.3.5 nebst Begründung unter Ziffer 4.9.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Forderung der Einwenderin nach einer Verlagerung sämtlicher Transporte von Halbfertigteilen über das Grundstück der Einwenderin in die Nachtzeit, d.h. außerhalb der Öffnungszeiten der Tankreinigungsanlage wird zurückgewiesen. Zwar ist das wirtschaftliche Interesse der Einwenderin an einer von baulogistischen Prozessen unbeeinträchtigten Erreichbarkeit der Tankreinigungsanlage nachvollziehbar. Diesem Interesse steht hier aber die Sachlage entgegen, dass es sich bei dem als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch zu nehmenden Grundstück der Einwenderin um eine der wenigen Flächen handelt, auf der die Zuführung der Brückenbauteile zu der Baustelle des Vorhabens überhaupt möglich ist. Mithin wäre es in eklatanter Weise dem Baufortschritt eines wichtigen, dem vordringlichen Bedarf zugeordneten Vorhabens abträglich, die Zuführung von Bauteilen auf den Zeitraum von lediglich 8 Stunden pro Tag zu begrenzen und damit an 16 Stunden pro Tag auszuschließen. Dies gilt umso mehr angesichts der hohen logistischen Anforderungen des Umgangs bzw. des Transports der Brückenbauteile, die sich nur unter großem Aufwand auf- und abladen und dementsprechend nicht nach Belieben lagern oder vor Ort auf Vorrat halten lassen. Eine derartige Erschwernis der baulichen Umsetzung des Vorhabens ist angesichts der ihm zukommenden Bedeutung und der demgegenüber vergleichsweise geringen Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Tätigkeit der Einwenderin – diesbezüglich wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin hinsichtlich des überschaubaren Zeitraums des jeweiligen Transportprozesses verwiesen – nicht gerechtfertigt.



Zur Unterlage 6 „Höhenplan“:

In Blatt 6/6 sind die beiden querenden HHLA-Kabeltrassen und auch die querende HHLA-Schmutzwasserdruckleitung nicht dargestellt.

Vorhabensträgerin: *Die Leitungen sind bekannt und werden in der Ausführungsplanung ergänzt.*

Planfeststellungsbehörde: Es wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin sowie die in der Nebenbestimmung, Ziffer 2.3.1 in Verbindung mit der Begründung, Ziffer 4.9.3.1 festgelegten Koordinationsanforderung verwiesen. Diese gelten auch für nicht explizit in Nebenbestimmungen aufgeführte Leitungen, so auch für solche der HHLA.

Zur Unterlage 16.2.1 „Übersichtslageplan Baustelleneinrichtungsflächen“:

Wir erheben Einspruch gegen die Lage der Baustelleneinrichtungsfläche am Waltershofer Damm (Achse 78) für die Aufstellung der Verkehrszeichenbrücke soweit die Straßenbreite des Waltershofer Damms betroffen ist. Sollte die Fläche für den Bauablauf zwingend erforderlich sein, ist die Inanspruchnahme der Flächen auf die zwingend notwendige Flächen zu begrenzen und möglichst aus der Straße heraus zu halten. Wird an dieser Stelle die Straßenbreite verringert, ist die Erreichbarkeit des CTB sowie von HCCR gefährdet.

Vorhabensträgerin: *Die BE-Fläche wird für die Herstellung der Verkehrszeichenbrücke benötigt und ist in Abstimmung mit HPA bereits auf das Mindestmaß reduziert. Hier muss zum einen das Bohrgerät für die Gründungspfähle platziert werden, zum anderen erfolgt von hier die Herstellung des Fundaments (Betonarbeiten). Die Gesamtzeit dieser Arbeiten wird mit ca. 14 Tagen in 2 Arbeitsgängen eingeschätzt.*

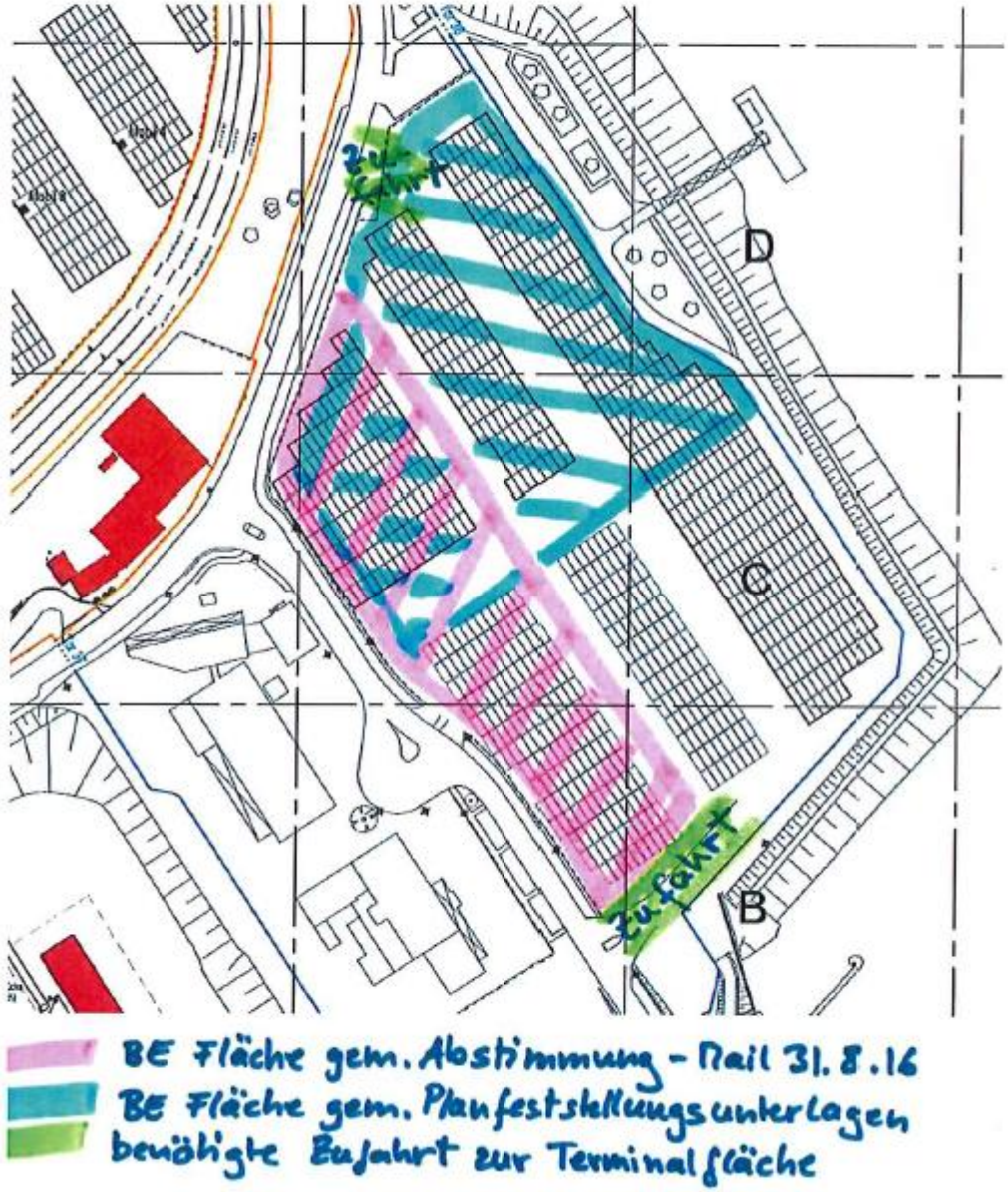
Die Vorhabenträgerin sagt aber zu, dass die Arbeiten auf die Wochenenden (Sa/So) verlagert werden können.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit mit ihr der Verzicht auf jedwede Einschränkung für Fahrstreifen des Waltershofer Damm gefordert wird. Angesichts der räumlich beengten Lage des Gründungsstandortes für die Verkehrszeichenbrücke am Verkehrsknoten Altenwerder Damm/ Finkenwerder Straße/ Waltershofer Damm ist die Notwendigkeit der temporären Inanspruchnahme eines Fahr-

streifens des Waltershofer Damm plausibel, Standortalternativen für das erforderliche Bohrgerät sind nicht ersichtlich. In Kenntnis der für den Verkehrsfluss sensiblen Lage der in Anspruch zu nehmenden Fläche ist die Minimierung der Belastung für den Straßenverkehr nach Art und Dauer der Maßnahme als Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss festgelegt, siehe Ziffer 2.2.5 in Verbindung mit der Begründung unter Ziffer 4.9.2.5 des Planfeststellungsbeschlusses. Im Übrigen wird auf die Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen.

Skizzen zur Einspruch zum Planfeststellungsverfahren zur K20

Skizze zur BE Fläche auf der Wenk-Insel



Skizze zur BE-Fläche auf dem Altenwerder Damm sowie Zufahrt zur Tankreinigungsanlage

4.10.2.7 Einwendung HHLA HCCR (E07)

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

Bezüglich der gesamten Unterlagen möchten wir darauf hinweisen, dass der CTB die westlich und östlich an die K 20 / A7 angrenzenden Flächen von der HPA gemietet hat. Die Firma HCCR ist Untermieter des CTB im Bereich der östlich an die K 20 / A7 angrenzenden Flächen.

Planfeststellungsbehörde: Soweit und im Übrigen ist die Einwendung E07 gleichlautend mit der Einwendung E06 und unterscheidet sich von dieser lediglich durch eine zusätzlich angefügte Übersichtskarte der sogenannten Wenkinsel. Diese Übersichtskarte ist nicht entscheidungserheblich. Zur Begründung der Bewertung der Einwendung wird daher insgesamt auf die zur Einwendung E06 gegebenen Begründungen verwiesen. Der Einwendung wird entsprechend der Entscheidung über die Einwendung E06 abgeholfen, soweit die Vorhabensträgerin durch Nebenbestimmungen verpflichtet wird, die Beeinträchtigungen der Einwenderin auszuschließen oder zu mindern. Die Einwendung hat sich entsprechend der Entscheidung über die Einwendung E06 erledigt, soweit die Vorhabensträgerin die vereinbarten Minderungen der bauzeitlichen Inanspruchnahme zugesagt hat. Im Übrigen wird die Einwendung entsprechend der Entscheidung über die Einwendung E06 zurückgewiesen.

4.10.2.8 Einwendung E08

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie entspricht dem Wortlaut der Stellungnahme der Umweltvereinigung AG Naturschutz bzw. der Einwendung E05 und unterscheidet sich von dieser nur dadurch, dass die Anlagen nicht mitgesandt wurden. Es wird daher auf die Begründung der Planfeststellungsbehörde zur Einwendung E05 verwiesen. Eine Betroffenheit der Einwenderin in subjektiven Rechten ist angesichts des Abstands zwischen ihrem Wohnort und dem Vorhaben nicht ersichtlich.

4.10.2.9 Einwendung E09

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie entspricht dem Wortlaut der Stellungnahme der AG Naturschutz bzw. der Einwendung E05 und unterscheidet sich von dieser nur durch ein individualisiertes Vorwort ohne konkrete Bezugnahme auf das Vorhaben. Es wird daher auf die Begründung der Planfeststellungsbehörde zur Einwendung E05 verwiesen. Eine Betroffenheit der Einwenderin in subjektiven Rechten ist angesichts des Abstands zwischen ihrem Wohnort und dem Vorhaben nicht ersichtlich.

4.10.2.10 Einwendung E10, E31, E32, E36 bis E43, E45 bis E69

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie entsprechen dem Wortlaut der Stellungnahme der Umweltvereinigung AG Naturschutz bzw. der Einwendung E05. Es wird daher auf die Begründung der Planfeststellungsbehörde zur Einwendung E05 verwiesen. Eine Betroffenheit der Einwender in ihren subjektiven Rechten ist angesichts des Abstands zwischen dem jeweiligen Wohnort und dem Vorhaben nicht ersichtlich.

4.10.2.11 Einwendung E11

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie entspricht dem Wortlaut der Stellungnahme der Umweltvereinigung AG Naturschutz bzw. der Einwendung E05 und unterscheidet sich von dieser nur dadurch, dass die Anlagen nicht mitgesandt wurden. Es wird daher auf die Begründung der Planfeststellungsbehörde zur Einwendung E05 verwiesen. Eine Betroffenheit der Einwenderin in subjektiven Rechten ist angesichts des Abstands zwischen ihrem Wohnort und dem Vorhaben nicht ersichtlich.

4.10.2.12 Einwendung E12

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie entspricht dem Wortlaut der Stellungnahme der Umweltvereinigung AG Naturschutz bzw. der Einwendung E05. Es wird daher auf die Begründung der Planfeststellungsbehörde zur Einwendung E05 verwiesen. Eine Betroffenheit des Einwenders in subjektiven Rechten ist angesichts des Abstands zwischen seinem Wohnort und dem Vorhaben nicht ersichtlich.

4.10.2.13 Einwendungen E13 bis E22, E24 bis E30, E33 bis E35

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine Betroffenheit der Einwenderinnen und Einwender in subjektiven Rechten ist angesichts des jeweiligen Abstands zwischen ihrem Wohnort und dem Vorhaben nicht ersichtlich. Die Einwendungen entsprechen dem Wortlaut der Stellungnahme der Umweltvereinigung AG Naturschutz bzw. der Einwendung E05 – auf die dort gegebene Begründung der Planfeststellungsbehörde wird hiermit verwiesen – mit Ausnahme der folgenden Zusätze:

Vergleich der Varianten

Der Variantenvergleich umfasst nicht die Untersuchung und die Abwägung der Möglichkeiten, die angestrebte Verstetigung des Verkehrsflusses und damit die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erzielen, ohne die Anzahl der Fahrstreifen zu erhöhen (Null-Variante). Hierzu sind beispielhaft die generelle Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h, die strikte Geschwindigkeitsüberwachung und die Optimierung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu nennen. Der Variantenvergleich ist daher unvollständig und im Ergebnis nicht valide. Aus verfahrensrechtlichen Gründen und insbesondere auch wegen der enormen Kosten des Vorhabens und wegen der unvermeidlichen Eingriffe in die Schutzgüter kann auf die substanzielle Prüfung der Null-Variante nicht verzichtet werden. Sie ist zwingend zum Gegenstand der Abwägung zu machen.

Vorhabensträgerin: *Gemäß Regelwerk RAA ist eine Erweiterung auf 8 Fahrstreifen bei den gegebenen und prognostizierten Verkehrsbelastungen notwendig. Gemäß Bundesverkehrswegeplan ist die Maßnahme Bestandteil des vordringlichen Bedarfs.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden auch hinsichtlich des Vorhalts der unzureichenden Variantenprüfung zurückgewiesen. Mit der fehlenden Tauglichkeit der Nullvariante zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen hat sich die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss auseinandergesetzt. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie auf die Begründung des Vorhabens hinsichtlich der Planrechtfertigung in Ziffer 4.2 des Planfeststellungsbeschlusses sowie hinsichtlich der Variantenprüfung in Ziffer 4.4 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Lärm

Die vorliegende lärmtechnische Untersuchung (IBA-Anhaus, 24.10.2016) berücksichtigt gemäß 16. BImSchV lediglich rechnerisch die Ist-Situation (Analysefall) und die Prognose der erwarteten Schallemissionen, die von dem geplanten Streckenabschnitt der A 7 ausgehen. Damit bleiben systematisch die erheblichen Schallemissionen unberücksichtigt, die von den vorhandenen Stadtstraßen und Schienenwegen herrühren. Die tatsächliche auf die Wohnbebauung in Moorburg und die anderen betroffenen Gebäude entlang der Ausbaustrecke einwirkende Lärmimmission ist um ein Vielfaches höher als die rechnerisch ermittelten Werte, sie findet bei der Betrachtung der Erfordernisses von Lärmschutzmaßnahmen aber keinen Niederschlag.

In der Abwägung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen wird in der lärmtechnischen

Untersuchung explizit als wichtiges Kriterium für den Verzicht auf aktive Maßnahmen angeführt, dass die „anspruchsberechtigten Gebäude in einem stark vorbelasteten Hafengebiet liegen, das vom Eigenlärm des Gewerbes sowie erheblichem Lärm auf Stadtstraßen und Schienenwegen geprägt ist."

Aufgrund der Besorgnis, dass die geplante Erweiterung der A 7 im Zusammenwirken mit den vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege und Emissionsquellen insgesamt eine Lärmbelastung erreicht, die zu Gesundheitsgefahren oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führen, ist es dringend geboten, eine Gesamtlärmbetrachtung anzustellen und die geplante Maßnahme in den Kontext der Gesamtbelastung zu stellen. Aus Art. 2 Absatz 2 Satz 1 bzw. Art. 14 Absatz 1 Satz 1 GG folgt, dass der Staat durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die zu einem nicht zu rechtfertigenden Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum führen kann (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 C 9/95, Rn. 35). Aus diesem Grund dürfen zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen nicht eine Gesamtbelastung erreichen, die eine Gesundheitsgefährdung erreicht (BVerwG, Urt. v. 11.01.2001, 9 A 13/99, Rn. 51)

Soweit eine solche Betroffenheit substantiiert vorgetragen wird oder sich Planfeststellungsbehörde als solche angesichts der konkreten Situation aufdrängt, hat sie derartige Umstände in ihre Abwägung regelmäßig einzustellen (BVerwG, Urt. v. 20.05.1998, 11 C 3/97; Urt. v. 10.11.2004, 9 A 67/03, Rn. 51). Der substantiierte Vortrag erfolgt hier durch den Vorhabenträger selbst, da er die erhebliche Vorbelastung mit der lärmtechnischen Untersuchung fachlich bescheinigt. Die konkrete Situation ist bei der Betrachtung des räumlichen Umfelds und der laufenden Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrswegen augenfällig und die Betroffenheit drängt sich auch für fachliche Laien auf.

Vorhabensträgerin:

Eine Gesamtlärmbetrachtung, in der weitere Schallquellen, z. B. Lärmemissionen der Hafenbetriebe berücksichtigt sind, war nicht erforderlich, da im Untersuchungsraum keine Wohngebäude betroffen sind.

Die Gebäude am Moorburger Elbdeich liegen außerhalb der Planungsgrenzen des Abschnitts „K20", aber innerhalb der Planungsgrenzen zum Bau der A26 West. Das entsprechende Planfeststellungsverfahren (2. Planänderung) umfasst auch den 8-streifigen Ausbau der A7 zwischen der AS HH-Moorburg und der AS HH-Heimfeld. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden die Schallemissionen aus dem Bereich der A7 in voller Länge, also auch aus dem Bereich des Brückenbauwerkes K20, berücksichtigt. Die A 26 Ost ist ebenfalls berücksichtigt. Zusätzlich wurde eine Gesamtlärmbetrachtung durchgeführt, in der auch die durch weitere Straßen und die Hafenbahn verursachten Schallimmissionen berücksichtigt wurden.

Die Unterlagen der 2. Planänderung wurden vom 16. Januar 2018 bis zum 15. Februar 2018 öffentlich ausgelegt. In der Gesamtlärmbetrachtung wurden kumulative Lärmeinwirkungen umfassend ermittelt, dargestellt und geprüft.

In der 2. Planänderung des Planfeststellungsverfahrens zur A 26 West wurden für den Schutz von Moorburg-Mitte 4 m hohe Lärmschutzwände beidseitig der A 7 sowie nördlich der A 26 vorgesehen.

Die Abnahme der Lärmbelastung für die Prognose im Vergleich zur Analyse ist darauf zurück-

zuführen, dass für den gegenwärtigen Straßenbelag eine Korrektur von 0 dB(A) anzusetzen ist. Im Zuge des Ausbaus wird ein Straßenbelag mit einer Korrektur von – 2 dB(A) eingebaut.
Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden hinsichtlich des Vorhalts unzureichender schalltechnischer Untersuchungen zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm in Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Demnach ist eine Gesamtlärmbetrachtung mangels Betroffenheit von immissionsschutzrechtlich schützenswerten Wohnhäusern im vorhabensgegenständlichen Abschnitt des Bauwerks K20 nicht erforderlich. Mithin sind die Einwender durch das Vorhaben K20 in ihren subjektiven Rechten nicht betroffen.
Soweit gutachterliche Erwägungen zur Gesamtlärmbetrachtung im gesonderten Verfahren der Planung der A 26 angestellt werden, bleibt klarzustellen, dass der Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung, wie aus den Lageplänen sowie den übrigen Unterlagen klar ersichtlich wird, das Bauwerk K20 ist. Wegen der Inhalte des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der A 26 (Stade – Hamburg), Bauabschnitt 4 (Landesgrenze Hamburg/Niedersachsen bis A 7), den Anschluss der A 26 an die A 7 und den Ausbau der an den neuen Anschluss südlich und nördlich angrenzenden Abschnitte der A 7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld im Süden (Km 167+280.000) und Moorburg in Höhe der Alten Süderelbe im Norden (Km 163+542.000) wird auf den Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2018 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Rechtsamt, Planfeststellungsbehörde, verwiesen.

Die lärmtechnische Untersuchung ist fachlich fehlerhaft. Die Ermittlung der Schallimmissionen (Pegelwert und Iso-Linien) der vorliegenden lärmtechnischen Untersuchung basiert auf der Berücksichtigung von lärmarmem Straßenbelag, wodurch die Lärmpegel sich rechnerisch erheblich vermindern (D_{StrO}=-2dB(A)). Diese Annahme ist falsch, da diese Spezifikation nicht Bestandteil der Straßenplanung ist. Die Planung sieht die Herstellung der Fahrbahnoberfläche mit Gussasphalt MA 8S vor (Unterlage 14/1), sodass die lärmtechnische Untersuchung auf diese Asphaltsorte abzustellen ist und die Immissionspegel entsprechend hochgesetzt werden müssen.
Der Verzicht auf den Einbau von lärmminderndem Asphalt ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass der Einbau auf Brückenbauwerken mit erheblich höheren Bau- und Unterhaltungskosten verbunden ist und zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen kann.
Die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit liegt in der erhöhten Glättebildung der lärmmindernden Asphalte bei Frosteinwirkung begründet. Die Nutzungsdauer lärmmindernder Asphaltsorten erreichte bei Versuchen in verschiedenen Bundesländern kaum mehr als 8-10 Jahre, so dass die Unterhaltungskosten erheblich höher als bei Standardasphalt liegen. Außerdem nimmt die Wirksamkeit der Schallreduzierung lärmmindernder Fahrbahnbeläge bereits weit vor Erreichen der ohnehin schon kurzen Haltbarkeitsdauer deutlich ab, so dass die Schallemissionen schon nach kurzer Zeit erheblich höher liegen als berechnet und die Erneuerung der Deckschicht vorzeitig erforderlich wird.
Vorhabensträgerin: *Der Vorhabenträger sichert den Einbau eines Straßenbelags mit DStrO*

= - 2 dB(A) zu.

Dies (**Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: gemeint sind die dem offenporigen Asphalt im letzten Absatz zugeschriebenen negativen Effekte hinsichtlich Wartungsintensität und Dauerwirksamkeit**) *gilt nur für offenporige Asphalte mit DStrO = - 5 dB(A).*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Berücksichtigung der schalltechnischen Wirkungen lärmmindernden Asphalts, dessen Verwendung die Vorhabensträgerin zugesagt hat, in der schalltechnischen Untersuchung ist sowohl lärmschutzfachlich sinnvoll als auch immissionsschutzrechtlich zulässig. Demgegenüber unterbleibt die Verwendung des sogenannten Offenporigen Asphalts (OPA) nicht zuletzt aufgrund der in der Einwendung benannten Gründe sowie in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsdirektion der Polizei. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm in Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die lärmtechnische Untersuchung ist zudem fachlich fehlerhaft, da das angewandte Berechnungsverfahren nicht die verstärkte Ausbreitung des Lärms bei Wind berücksichtigt. Der gesamte Streckenabschnitt verläuft in Nord-Süd-Richtung aufgeständert auf ca. 10 m Gradientenhöhe, der Lärm wird daher aufgrund der örtlich üblichen Windverhältnisse mit häufig lebhaften bis starken Winden, vorherrschend aus West, in vielfach weitere Entfernung getragen als mit der Berechnung ermittelt. Es sind daher die überwiegend herrschenden Windverhältnisse bei der Berechnung der Lärmausbreitung zu berücksichtigen.

Vorhabensträgerin: *Das den Berechnungen zugrundeliegende Rechenverfahren RLS-90 geht grundsätzlich von einer Mitwindsituation (leichter Wind von 3 m/s von der Straße zum Immissionsort) aus. Insofern besteht eine gewisse Sicherheit bezüglich der Windverhältnisse. Eine zusätzliche Berücksichtigung spezieller Windverhältnisse ist nicht vorgesehen. Die aufgeständerte Lage wird im Rechenmodell berücksichtigt und wirkt sich insbesondere durch eine geringere Boden- und Meteorologiedämpfung aus.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, da die schalltechnische Untersuchung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch hinsichtlich der Berücksichtigung des Einflusses von Wind auf die Bewertung von Schallimmissionen methodisch korrekt ist. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie ergänzend die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm in Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Gemäß § 41 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Bei der Abwägung aktiver/passiver Lärmschutz gilt der Vorrang des aktiven vor passiven Lärmschutzes (BVerwG, Urt. v. 24.09.2003, 9 A 69/02, Rn. 43). Es ist daher verfehlt, wenn die Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes – wie hier geschehen – damit abgelehnt wird, dass die nach § 42 Absatz 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Schallschutz deutlich günstiger ausfallen (BVerwG, Urt. v. 15.03.2000, 11 A 42/97, Rn. 54).

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden hinsichtlich des Vorhalts der Ablehnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen aus bloßen Kostengründen zurückgewiesen und insoweit auf die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm in Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Entscheidung für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes stützt sich demnach nicht allein auf Kostenargumente; maßgeblich für die Entscheidung ist die Wirksamkeit der jeweiligen Maßnahme, die sodann mit den Kosten zur Bewältigung der jeweiligen Schutzfälle in Verhältnis zu setzen ist. Mithin sind vorliegend in nicht zu beanstandender Weise eine insgesamt geringe Zahl von Schutzfällen sowie eine den gesamten Untersuchungsraum prägende Vor- und Hintergrundbelastung mit Emissionen der Hafenwirtschaft und der zahlreichen weiteren Verkehrswege ermittelt worden, welche die Wirksamkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf das Vorhaben von vornherein stark absenken. Im Übrigen stehen keinem der Einwenderinnen und Einwendern durch das Vorhaben begründete individuelle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen zu.

Eine effektive Reduzierung der Lärmemissionen wäre durch die Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus der Fahrzeuge zu erreichen. Es ist daher unverständlich, warum die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit in Fahrtrichtung Süd auf 80 km/h lediglich zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bei Nässe erfolgen soll (U01, Ziffer 4.1.3) und nicht generell zur Verminderung der Verkehrslärmemission. In Fahrtrichtung Norden soll die Höchstgeschwindigkeit wie bisher über die VBA geregelt werden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird bei geringer Verkehrsbelastung jedoch nicht generell auf 80 km/h begrenzt.
Der Verzicht auf die generelle Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit widerspricht der Zielsetzung des BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden. Die Reduzierung der Lärmemissionen durch Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist technisch sehr einfach umzusetzen und muss daher in dem Planungsabschnitt zu Schutz der dort im Umfeld wohnenden Menschen umgesetzt werden.
Vorhabensträgerin: *Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Lärmbetroffenheiten ist weder notwendig noch geboten. Ferner liegt eine Entscheidung darüber im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbehörde.*
Planfeststellungsbehörde: Die in den Einwendungen erhobene Forderung nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung wird zurückgewiesen. Zunächst sind die Einwender durch das Vorhaben in Ihren subjektiven Rechten nicht betroffen. Sodann ergibt sich aus der von den Einwendern angeführten Zielstellung des BImSchG, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden, kein pauschaler Anspruch auf Minderung von Immissionen. Vielmehr wird das BImSchG u.a. durch die hier einschlägige 16. BImSchV konkretisiert. Ein Rechtsanspruch ergibt sich somit nicht aus den grundsätzlichen Zielstellungen des BImSchG, sondern nach § 41 Absatz 1 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV. Vorliegend werden weder die Immissionsgrenzwerte überschritten noch ergibt die Abwägung die Erforderlichkeit einer Absenkung der Immissionen beispielsweise durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Grundsätzlich steht das mit FStrG und Bundesverkehrswegeplan in Einklang befindliche Vorhabens-

ziel – also der Ausbau einer Autobahn zur Kapazitätserweiterung und Verflüssigung des Verkehrsgeschehens – einer starren Geschwindigkeitsbegrenzung entgegen. Es ist der Straßenverkehrsbehörde vorbehalten, eine Handhabung treffen zu können, um je nach Verkehrslage steuernd einzugreifen, oder Beschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit zu verfügen, wie hier streckenweise begründet durch die geringe Querneigung.

Moorburg:

Warum ein Dorfgebiet kein Wohngebiet ist und somit nur einen mittleren funktionalen Wert (Stufe II) haben soll, erschließt sich mir nicht.

Vorhabensträgerin: *Für die Beurteilung der Lärmimmissionen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) maßgebend. Für Kern-, Dorf- und Mischgebieten gelten demnach um 5 dB(A) höhere Grenzwerte als für Wohngebiete. Wohngebäude im Außenbereich sind ebenfalls wie Kern-, Dorf- und Mischgebiete zu beurteilen.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwender sind durch das Vorhaben in Ihren subjektiven Rechten nicht betroffen. Im Übrigen wird auf die rechtlich zutreffenden Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm in Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die unterschiedlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ergeben sich aus den üblicherweise in Dorfgebieten anfallenden landwirtschaftlichen Tätigkeiten, die dort zu einer geringeren Schutzwürdigkeit führen als in einem Wohngebiet, das lediglich Wohnzwecken dient.

Autohof Altenwerder

Meines Wissens wohnt der Pächter dort, also besteht nächtliche Dauerbelastung für Menschen.

Vorhabensträgerin: *Für schutzbedürftige Räume in der Wohnung des Pächters sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Durch den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen kann ein ausreichender Schallschutz auch für den Nachtzeitraum gewährleistet werden.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die mit dem Autohof nicht in Verbindung stehenden Einwender sind durch das Vorhaben in Ihren subjektiven Rechten nicht betroffen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Darstellungen zu betriebsbedingtem Verkehrslärm in Ziffer 4.7.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, der auch die Entschädigungsansprüche hinsichtlich des Autohofs dem Grunde nach feststellt.

Rodungen

Hier gibt es widersprüchliche Angaben, einmal sollen 44 Bäume gerodet werden, dann wieder 140, woanders wird von 46 Bäumen plus Ersatzpflanzbedarf von 315 Bäumen gesprochen. Wenn 140 Bäume gerodet werden, warum müssen dann 361 Bäume ersetzt werden? Diese unterschiedlichen Angaben lassen auch Zweifel an anderen Daten aufkommen.

Vorhabensträgerin: *Es bleibt unklar, auf welche Quellen sich die Einwendung bezieht, daher ist der Einwand nicht nachvollziehbar; vermutlich sind die unterschiedlichen Tabellenbezüge zum Baumverlust nicht verstanden worden.*

Die Tabellen zu Kapitel 7.4 der Unterlage 19.1.1 beinhalten Angaben zu 185 zu fällenden Bäumen. Davon werden 140 Bäume baubedingt gefällt und 45 anlagebedingt (Tab. 10, S. 80). Die Bäume unterscheiden sich aufgrund des Stamm- und Kronendurchmessers, der Vitalität und der Bedeutung u.a. für das Landschaftsbild. Aufgrund dieser Unterschiede erfolgt kein Ausgleich im Verhältnis 1:1, sondern unter Heranziehung der Berechnungsgrundlage der BUE, eine Werteinstufung pro Baum mit entsprechenden Zuschlägen.

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, da aus den von der Vorhabensträgerin benannten Gründen ein Ersatz der zu rodenden Bäume im Verhältnis 1:1 nicht ausreichend ist; diesbezüglich besteht Einvernehmen mit der zuständigen Stelle der Behörde für Umwelt und Energie. Im Übrigen wird auf die Darstellungen zu Baumbestand und Baumeingriffen in Ziffer 4.8.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, der sich mit dem Verhältnis von Rodungen, Ausgleich und Ersatz ausführlich auseinandersetzt.

<u>Grundwasserbelastung</u>

Im Bericht wird zwar erwähnt, dass die Baumaßnahme zu einer Verbesserung der Methodik des Abflusses der Fahrbahnabwässer („Streusalz, Reifenabrieb, Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe aus Abtropfverlusten von Schmier- und Betriebsmitteln“) führen wird. (Interessant zu lesen, dass diese Abwässer seit Anbeginn direkt in den Rugenberger Hafen und die Süderelbe eingeleitet worden sind und noch werden, was beide Gewässer schwer geschädigt hat). Jedoch wird gleich wieder darauf hingewiesen, dass ein Retentionsfilterbecken auf einem Großteil der Strecke nicht gebaut werden kann, und daher der Gewässerschutz durch die genannten Schrägklärer immer noch nicht viel besser werden wird als bisher. Zudem wird auf die Grundwasserfreilegung durch die Bohrungen und damit die Gefahr des Schadstoffeintrags hingewiesen. Dabei heißt es, dass momentan keine Unterlagen und Kenntnisse vorhanden sind, um die Gefahr für das Schutzgut Mensch durch die Baumaßnahmen beurteilen zu können. Daher besteht auch hier eine unzulängliche Situation, da eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen wird.

Vorhabensträgerin: *Der Einsatz eines sog. Schrägklärers ist mit einem Retentionsbodenfilter in seiner Wirkungsweise vergleichbar. In beiden Anlagen wird die Fließgeschwindigkeit des Wassers so reduziert, dass sich auch die Schmutzfrachten AFS_{fein} zurückhalten lassen (gemäß Merkblatt DWA-A 102). Der Unterschied ist lediglich, dass für die erforderliche Bodenpassage des Wassers in einem Retentionsbodenfilter ein wesentlich größer Platzbedarf (offenes Becken) und spezielle Anforderungen an die Lage (z.B. nicht im Schatten, um die belebte Bodenpassage zu erhalten) gestellt werden. Diese Flächen sind im Hafengebiet nicht vorhanden, so dass hier ein platzsparender Schrägklärer eingesetzt wird.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendungen hinsichtlich des Vorhalts der nicht auszuschließenden Gesundheitsgefährdung durch Schadstoffeinträge in Gewässer werden zurückgewiesen. Beide Varianten der Aufbereitung der Fahrbahnabwässer entsprechen

dem Stand der Technik, das Konzept der Gewässeraufbereitung mittels Schrägklärern im nördlichen Teil des Vorhabens ist allein den – evident beengten – Platzverhältnissen geschuldet, die eine Anlage von Regenklärbecken neben der Fahrbahn nicht erlauben. Im Zuge des Vorhabens werden sämtliche auf der Fahrbahn gefasste Niederschlagsabwässer einer Aufbereitung zugeführt und damit die in Gewässer eingeleiteten Schadstofffrachten signifikant abgesenkt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin und die Bewertungen der Aussagen des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie in Ziffer 4.8.2.6 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, der sich insoweit ausführlich mit den Fragen der Verringerung der Einleitung von Schadstofffrachten auseinandersetzt. Der Vorhalt der unterbliebenen Ermittlung bau-, anlagen- und betriebsbedingter Wirkungen auf das Grundwasser sowie das Schutzgut Mensch ist zurückzuweisen. Soweit der UVP-Bericht (in Ziffer 9.4.1) das Risiko von Schadstoffeinträgen durch Freilegen von Grundwasser klar benennt und daraus auf eine mittlere Beeinträchtigung des Schutzgutes schließt, stellt dies eine Bewertung auf der sicheren Seite dar, die Anlass zu dem entgegenwirkenden Schutzauflagen gibt, siehe Ziffer 2.1.7 und Ziffer 4.9.1.7.

4.10.2.14 Einwendung E23

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen; die Einwenderin ist durch das Vorhaben in ihren Belangen nicht betroffen. Die Einwendung entspricht dem Wortlaut der Einwendung E13ff. – auf die dort gegebene Begründung der Planfeststellungsbehörde wird hiermit verwiesen – mit Ausnahme der folgenden Zusätze:

Eine der ersten Auffälligkeiten Ist die Beobachtung, dass die Planer sich mit den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort offenbar nicht vertraut gemacht haben. So wird Moorburg und dem Moorburger Berg die Eigenschaft als Naherholungsgebiet abgesprochen (s.u.), jedoch immer wieder ein sogenannter Hundesportplatz als Erholungsort erwähnt, welcher meines Wissens seit Jahren brachliegt. Moorburg wird nur als Mischgebiet eingestuft. Jedoch heißt es da:

Eine hohe Bedeutung für die Bevölkerung besteht nicht. Die Gebiete mit Mischnutzung sind in die Stufe mit dem höchsten funktionalen Wert einzuordnen, da im Hinblick auf die Schutzwürdigkeit des Menschen die Wohnnutzung im Vordergrund steht. Dieses ist widersprüchlich. Bei der Einstufung wird auf die hohe Vorbelastung verwiesen auch wegen der Ausweisung als Hafenentwicklungsgebiet. Auf das Hafenentwicklungsgesetz wird als eine der Rechtsgrundlagen für die Planungen verwiesen. Einschränkungen und Vorbelastungen, die sich daraus für das Schutzgut Mensch und Umwelt ergeben werden unzulässig sein.

Vorhabensträgerin: *Es gibt zwei Hundesportplätze (östlich und westlich der A 7), von denen einer bis vor kurzem noch genutzt wurde. Der Bereich bis zum Moorburger Elbdeich liegt zwar randlich noch im UVS-Untersuchungsraum, allerdings nicht mehr im eigentlichen Eingriffsbereich des Vorhabens K20. Es besteht insofern kein direkter Bezug zum Vorhaben.*

Planfeststellungsbehörde: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Moorburg, insbesondere die Bebauung des Moorburger Elbdeich, liegt lediglich am Rande des Untersuchungsraums der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Wegen des Fehlens dortiger entscheidungserheblicher vorhabensbedingter Betroffenheiten sowie wegen des Be-

stands von Hundesportplätzen – die Planfeststellungsbehörde hat eigene diesbezügliche Ermittlungen angestellt – wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin sowie die Umweltverträglichkeitsprüfung bezüglich des Schutzgutes Menschen, Ziffer 4.8.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4.10.2.15 Einwendung E44

Die nicht unterschriebene Einwendung wurde nicht formgerecht eingereicht und ist bereits aus diesem Grund im Verfahren nicht zu berücksichtigen. Im Übrigen ist unter Berücksichtigung des Abstands des Wohnortes zum Vorhaben eine Betroffenheit des Einwenders in seinen subjektiven Rechten nicht ersichtlich. Inhaltlich entspricht die Zuschrift der Einwendung E10 f., sodass sie aus den dort gegebenen Begründungen der Planfeststellungsbehörde auch inhaltlich zurückzuweisen wäre.

4.10.2.16 Einwendung Holborn Europa Raffinerie GmbH (E70)

Die Einwenderin hatte ursprünglich eine Einwendung erhoben, diese jedoch mit Schreiben vom 26. April 2019 zurückgezogen und sich auf die Anmerkung beschränkt, dass die Belange der Mineralölfernleitung bei der Planung dergestalt zu berücksichtigen seien, dass durch das Vorhaben und dessen Ausführung keine negativen Auswirkungen auf den Bestand und den Betrieb der Mineralölfernleitung zu befürchten sind. Die Vorhabensträgerin hat diesbezüglich zugesagt, die Hinweise der Einwenderin zu berücksichtigen, die Mineralölfernleitung tangierende Bauarbeiten rechtzeitig anzuzeigen und in enger Abstimmung mit der Einwenderin vorzunehmen, sowie konkret für die Querung der Mineralölfernleitung zwischen Achse 34 und 35 Schutzmaßnahmen vorzusehen. Im Übrigen wird hinsichtlich des Schutzes der Mineralölfernleitung vor den Auswirkungen des Baustellenverkehrs auf die diesbezügliche Nebenbestimmung, Ziffer 2.3.7, und die Begründung unter Ziffer 4.9.3.7 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4.10.2.17 Einwendungen E71 bis E76

Die Einwendungen wurden, da erst nach dem 22. Januar 2018 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen, nicht fristgerecht eingereicht und sind bereits aus diesem Grund im Verfahren nicht zu berücksichtigen. Im Übrigen ist angesichts des Abstands des jeweiligen Wohnortes der Einwenderinnen und Einwender zum Vorhaben eine Beeinträchtigung in deren subjektiven Rechten durch das Vorhaben nicht ersichtlich. Inhaltlich entsprechen die Zuschriften der Einwendung E10 f., sodass sie aus den dort gegebenen Begründungen der Planfeststellungsbehörde auch inhaltlich zurückzuweisen wären.

5 GESAMTABWÄGUNG

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange gegen- und untereinander ist in angemessener Weise all das eingestellt worden, was nach der Lage der Dinge erkennbar oder zu ermitteln war. Dazu gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben ver-

folgten Zielen und den dahinter stehenden Interessen auch alle mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen, insbesondere des öffentlichen Straßenverkehrs und der hier vorliegend im Wesentlichen der Hafenwirtschaft zuzurechnenden Anlieger sowie die Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Der Bedarf an einer Erweiterung der A 7 im Abschnitt des Bauwerks K20 ist durch Kategorisierung der Maßnahme als solche des vordringlichen Bedarfs gesetzlich festgestellt. Sämtliche im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hergereichten prognostischen Unterlagen zur Verkehrsentwicklung, namentlich die Verkehrsprognose, bestätigen diese Bedarfsfeststellung. Mit Blick auf die Ausführungen der mit dem Ausbau zu erzielenden, in Verkehrsstufen zu messenden Verkehrsqualität ist die Erweiterung um einen Fahrstreifen dabei nicht nur als essenziell, sondern auch als maßvoll zu bezeichnen. Dabei liegt es auf der Hand, dass die achtstreifig planfestgestellten oder bereits im Bau bzw. Betrieb befindlichen nördlich angrenzenden Abschnitte der A 7 (Bauwerk K30, Elbtunnel, A 7-Abschnitte Altona, Stellingen, Schnelsen) sowie der ebenfalls achtstreifig vorgesehene südliche Anschluss die ihnen zugedachte verkehrliche Wirkung nur entfalten können, wenn die A 7 im Abschnitt des Bauwerks K20 ebenfalls auf 8 Fahrstreifen erweitert wird. Schließlich wird mit der Maßnahme auch die Gewährleistung der vollständigen Ausnutzung der Lebensdauer des Bestandsbauwerks planerisch bewältigt. Nach alledem rechtfertigen die Gewährleistung der sicheren und reibungslosen Bewältigung des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens unter Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Ausbaumaßnahme.

Den ebenfalls mit dem Vorhaben verbundenen zahlreichen Beeinträchtigungen wird mittels entsprechender Planungsdetails sowie Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Dem Umstand, dass die A 7 im Vorhabensbereich als europäische Verkehrsachse sowie mit der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof für die Erschließung des Wirtschaftsraums Hamburger Hafen von zentraler Bedeutung ist, wurde durch eine Reihe von planerischen Entscheidungen Rechnung getragen, die dem Zweck dienen, die bauzeitliche Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses zu vermindern. Dies wird insbesondere an der durchgängigen Aufrechterhaltung von sechs Fahrstreifen über die gesamte Bauzeit hinweg sowie der Vermeidung der Sperrungen der Anschlussstelle Hamburg-Waltershof deutlich. Weiteres, möglicherweise nicht ausgeschöpftes Optimierungspotenzial zur Verringerung der bauzeitlichen Belastungen für den öffentlichen Straßenverkehr ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Dasselbe gilt für die Beeinträchtigung des nachgeordneten Verkehrs auf den bedeutsamen Zufahrtsstraßen, insbesondere der Finkenwerder Straße, dem Altenwerder Hauptdeich, der Waltershofer Straße und der Zufahrt zur Köhlbrandbrücke. So zielt die vorgelegte Planung durch die zeitlich eng begrenzte Durchführung von Baustellen-Schwertransporten und der flächensparsam gewählten Platzierung von Baugerät auf die Minimierung der temporären Einziehung von Fahrspuren auf den vorgenannten Verkehrswegen. Dies dient nicht nur dem Interesse der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, sondern damit einhergehend auch der angemessenen Berücksichtigung der im Planfeststellungsverfahren vielfach geäußerten Forderung, die straßenseitige Erreichbarkeit von Betrieben der Hafenwirtschaft bauzeitlich zu gewährleisten.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen der Hafenwirtschaft und die damit verbundene Störung von innerbetrieblichen Abläufen und Logistikprozessen bei privatrechtlich organisierten Unternehmen als signifikante, im Ergebnis aber zumutbare Rechtsbeeinträchtigung an. Auch insoweit ist die Planung von einer Beschränkung auf den nach Ausmaß, Lage und Dauer baulogistisch zwingenden Umfang gekennzeichnet. Dabei sind weitere im Verfahren angestrengte Bemühungen der Vorhabensträgerin bekannt und dokumentiert, die zur weiteren Reduzierung der Störungen auf den betroffenen Betriebsgrundstücken führen. Hervorzuheben sind dabei die mit einigem planerischen Aufwand verbundenen Bemühungen der Vorhabensträgerin, die Planungen hinsichtlich der bauzeitlichen Aufrechterhaltung des vom Bauwerk K20 gequerten Gleisanschlusses zu einem Container-Logistikstandort zu optimieren. Soweit Beeinträchtigungen verbleiben, sind diese im Ergebnis unvermeidbar und nach sorgfältiger Abwägung auch zumutbar.

Das Vorhaben ist dadurch gekennzeichnet, dass im Verhältnis zum erheblichen verkehrlichen Mehrwert der Umfang der dauerhaften Inanspruchnahmen von Grundstücken äußerst gering ist und die neu in Anspruch zu nehmenden Flächen sich bis auf wenige Ausnahmen auf Grundstücke beschränken, die sich im Verwaltungsvermögen der öffentlichen Hand befinden. Mithin führt die gewählte Variante der Verbreiterung nach innen von vornherein zu einer engen Begrenzung der Inanspruchnahmen von Grundstücken. Soweit diese Inanspruchnahmen, insbesondere für die Herrichtung eines freizuschneidenden Wartungsstreifens, gleichwohl zu in absoluten Zahlen nicht unerheblichen Flächeninanspruchnahmen führen, sind diese unvermeidlich, weil sie die in vielerlei Hinsicht beeinträchtigungsreduzierende Erhaltung und Einbeziehung des Bestandsbauwerks erst ermöglichen.

In der Gesamtschau ebenfalls als gering einzustufen sind die Ansprüche auf Schallschutz bzw. Entschädigungen, die aus verkehrslärmbedingten Mehrbelastungen der Anlieger herrühren. Insoweit wirkt die Lage des Vorhabens im von Lärm (und weiteren Immissionen) stark vorbelasteten Hafengebiet unbeschadet der mit den Steigerungen der Verkehrsmenge einhergehenden zusätzlichen Lärmimmissionen zugunsten des Vorhabens, da diese zusätzlichen Lärmimmissionen in Umfang und Wahrnehmbarkeit hinter die vom Vorhaben nicht berührten Hafen-, Gewerbe- und weiteren Verkehrsimmissionen zurückfallen. Diese vom Vorhaben nicht zu adressierenden Vor- und Umfeldbelastungen führen zwar dazu, dass die Planfeststellungsbehörde keine Variante aktiven Schallschutzes als verhältnismäßig ansehen kann. Im Ergebnis hat dies aber zur Folge, dass an Gebäuden, die zum Aufenthalt von Menschen dienen, im Wege des entschädigungshalber zu leistenden passiven Lärmschutzes Maßnahmen umgesetzt werden können, die diese Gebäude nicht nur vom betriebsbedingten Lärm des Vorhabens, sondern auch vom Lärm des Umfelds (passiv) abschirmen. In der Konsequenz machen sich die durch das Vorhaben erforderten Entschädigungen demnach weit überwiegend als faktische Verbesserung auch gegenüber der Bestandssituation bemerkbar. Wo dies nicht der Fall ist, wie etwa bei der St.-Gertrud-Kirche oder dem angrenzenden Friedhof, liegt jedenfalls keine relevante Verschlechterung der die Bestandssituation prägenden Verlärmung des Umfelds der A 7 vor.

Auch im Übrigen wird, soweit das Vorhaben Rechte und Belange Dritter beeinträchtigen kann, dies durch Nebenbestimmungen verhindert oder werden die Folgen zumindest vermindert.

Das Ergebnis ist in der planfestgestellten Form allen Betroffenen zumutbar. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der weit überwiegende Teil der potenziellen Beeinträchtigungen lediglich mittelbarer und temporärer Natur sein wird. Im Übrigen erfordert das Wohl der Allgemeinheit die Feststellung des Plans.

Individuelle Ansprüche auf vorhabensbezogene Maßnahmen der Luftreinhaltung sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, weil eine Verringerung der Luftschadstoffbelastung im Vorhabensgebiet der Luftreinhalteplanung überlassen werden kann und angesichts der spezifischen Gegebenheiten im Vorhabensgebiet auch überlassen werden muss. Da wie dargestellt mit dem Vorhaben verbundene Steigerungen der Emissionen von Feinstaub und Kohlenstoffdioxid sich von Entwicklungen im Prognosenullfall kaum unterscheiden und im Übrigen von den Belastungen weiterer Emittenten im Vorhabensgebiet überlagert werden, vermögen sich Verbesserungen nur bei entsprechend konzertierten Maßnahmen der Luftreinhalteplanung ergeben. Da die Planfeststellungsbehörde nach obigen Maßgaben keine Anhaltspunkte dafür hat, dass das Vorhaben der Wirksamkeit der Luftreinhalteplanung die Grundlage entzieht, vermag die spezifische, unter Einbeziehung des Vorhabens im Vorhabensgebiet prognostizierte Luftschadstoffbelastung keinen entscheidenden Ausschlag zuungunsten des Vorhabens zu geben.

Die spezifische Lage des durch den Hafen verlaufenden Vorhabens führt zu Nähebeziehungen mit angrenzenden Störfallbetrieben. Die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens angestellten Ermittlungen zu den angemessenen Sicherheitsabständen dieser Störfallbetriebe haben ergeben, dass Überlappungen des Vorhabens mit angemessenen Sicherheitsabständen durch Logistikunternehmen der Hafenwirtschaft bestehen, mithin solchen Betrieben, die sich historisch gewachsen zur Verbesserung ihrer Erschließung in der Nähe der Autobahn befinden. Somit wird der immissionsschutzrechtlich zu unterstellende Konflikt zwischen dem Aufenthalt von Menschen – hier: in Kraftfahrzeugen – und dem Gefahrenpotenzial der Störfallbetriebe manifestiert, jedoch vom Vorhaben nicht neu ausgelöst. Eine Aufhebung des in der Bestandssituation gegebenen Konflikts ist nicht geschuldet, jedoch darüber hinaus auch technisch und planerisch nicht bzw. nicht mit vertretbarem Aufwand möglich. Im Ergebnis ist die mit dem Vorhaben verbundene Fortsetzung der Konfliktlage auch deswegen hinnehmbar, weil sich mit den durch die Erweiterung zu erzielenden Steigerungen des Verkehrsflusses prognostisch eine Verkürzung der Verweildauer von Personen in Bereichen der Unterschreitungen angemessener Sicherheitsabstände ergibt. Diese Verstetigung ist mithin geeignet, die Effekte einer Erhöhung der Verkehrsmengen zu egalisieren.

Unter Umweltgesichtspunkten erweisen sich sowohl das Konzept der bereits beim Bau des Bestandsbauwerks vorgesehenen Erweiterung nach innen als auch die in Wahrnehmung dieses Konzeptes nunmehr getroffene Variantenentscheidung als vorteilhaft und sind diese jeweils geeignet, für die getroffene Abwägungsentscheidung zu streiten. Unter der Prämisse der Grundsatzentscheidung für die Erweiterung der Autobahn von sechs auf acht Fahrspuren ist für die Planfeststellungsbehörde keine Planung ersichtlich, mit der die Umsetzung des Planungsziels auf eine weniger flächen- und sonst eingriffsintensive Art und Weise verfolgt werden könnte. Dem entspricht zunächst der Ausschluss von für Teilstrecken in Betracht gezogenen Dammvarianten, mit denen eine umfangreichere Neuversiegelung, intensiverer Baustel-

lenverkehr und insgesamt größere Baustelleneinrichtungsflächen einhergegangen wären. Im Rahmen der gewählten Variante ist zur Eingriffsreduzierung positiv in Ansatz zu bringen, dass die anlagenbedingt neu in Anspruch genommenen Flächen – gerade weil es sich um solche in der Mitte zwischen der bestehenden Autobahn handelt – weit überwiegend von nur geringem funktionalem Wert sind. Hinsichtlich der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme ist festzustellen, dass die Umweltrelevanz durch den Umstand der hafengewerblichen und infrastrukturellen Vorprägung des nördlichen Vorhabensgebiets stark vermindert ist. Soweit im südlichen Vorhabensgebiet baubedingt sowie zur Herstellung von Baustelleneinrichtungsflächen auf unversiegelte Flächen zurückgegriffen wird, liegt eine Beeinträchtigung für Fauna und Flora überwiegend weniger wertvoller Flächen auf überprägten Böden vor, die zudem nach der Umsetzung des Vorhabens rekultiviert werden. Die Wirkung des Bauwerkes selbst auf das Stadt- und Landschaftsbild ist angesichts der Erweiterung nach innen marginal. Bauzeitliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser, denen indes mit Schutzauflagen entgegengewirkt wird, werden durch die im Ergebnis als Verbesserung für den Gewässerhaushalt wirksame Verbesserung der Autobahnentwässerung mehr als aufgewogen.

Konkret wird den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Artenschutzbelangen insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen angemessen Rechnung getragen. Auch diese Belange sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Die diesbezüglichen Beeinträchtigungen bergen insgesamt gesehen lediglich ein geringes bis mittleres ökologisches Risiko. Diejenigen Eingriffe, die als unvermeidbar akzeptiert werden müssen, sind vom Vorhabensträger auszugleichen. Dieser Ausgleich ist vorliegend verpflichtend planfestgestellt worden, indem der landschaftspflegerische Begleitplan zum Gegenstand der Planfeststellung erhoben wurde, vgl. Ziffer 1.2.4 und Ziffer 4.8.2. Angesichts der vom Vorhaben ausgehenden nachhaltigen Verbesserungen des Verkehrsflusses sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erscheint die mäßige Zurücksetzung der Umweltbelange als gut vertretbar. Auch insoweit steht der Zulassung des Vorhabens nichts entgegen.

Das Vorhaben ist geeignet und erforderlich, um die angestrebten Planungsziele herbeizuführen. Ihm stehen keine Belange von so großem Gewicht entgegen, dass dies zu einer Versagung der Zulassung führen oder zu Planänderungen Anlass geben würde. Eindeutig vorzugswürdige Alternativen, mittels derer das verfolgte Planungsziel mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen entgegenstehender Rechte und Belange erreicht werden könnte, sind nicht erkennbar.

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

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

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Planfeststellungsbehörde

Hamburg, den 2. August 2019

Matthias Hacker