

Inhaltsverzeichnis

3.3	Darstellung der Planungen Dritter	2
3.3.1	Planfeststellungsverfahren für die 8-streifige Erweiterung der Autobahn A7 im Planungsabschnitt Altona von der Anschlussstelle Hamburg-Othmarschen bis zur Anschlussstelle Hamburg-Volkspark	4
3.3.2	Planfeststellungsverfahren für die 8-streifige Erweiterung südlich des Elbtunnels - Ersatzneubau des Ingenieurbauwerkes K30	5
3.3.3	Planfeststellungsverfahren für die 8-streifige Erweiterung südlich des Elbtunnels (Hochstraße Elbmarsch - Brückenbauwerk K20)	6
3.3.4	Westerweiterung des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH)	6
3.3.5	Fahrrinnenanpassung - Elbvertiefung zwischen Glückstadt und Hamburg	7
3.3.6	Ersatzbauwerk Köhlbrandquerung	8
3.3.7	Wohnen am Volkspark	9
3.3.8	Erneuerung Straßenraum und Trinkwasserleitung Elbchaussee	9
3.3.9	KWK-Anlage Dradenau	10
3.3.10	Rahmenentwurfsplan Diebsteich	10

3.3 Darstellung der Planungen Dritter

Im Untersuchungsraum für die zu findende Leitungsführung der FWS-West sind derzeit verschiedene Vorhaben Dritter in Planung, befinden sich im Zulassungsverfahren oder schon im Bau. Diese Maßnahmen können einen Einfluss auf die Realisierbarkeit der FWS-West haben und erfordern deshalb frühzeitige Kenntnisnahme und Betrachtung bis hin zur Abstimmung mit den jeweiligen Vorhabenträgern. Diese Vorhaben und Planungen werden im Folgenden kurz beschrieben.

Es handelt sich um die folgenden Maßnahmen (in Klammern der Vorhabenträger):

1. A7, 6-/8-streifige Erweiterung von der AS Hamburg-Othmarschen bis zur Landesgrenze HH/SH, Planungsabschnitt Altona, 8-streifige Erweiterung von der AS Hamburg-Othmarschen bis zur AS Hamburg-Volkspark (FHH, BWVI)
2. A7, 8-streifige Erweiterung südlich des Elbtunnels - Ersatzneubau des Ingenieurbauwerkes K30 (FHH, BWVI)
3. A7, 8-streifiger Erweiterung südlich des Elbtunnels Hochstraße Elbmarsch (Brückenbauwerk K20) (FHH, BWVI)
4. Westerweiterung des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH) (HPA und EUROGATE)
5. Fahrrinnenanpassung - Elbvertiefung zwischen Glückstadt und Hamburg (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes/HPA)
6. Ersatzbauwerk Köhlbrandquerung (HPA)
7. Wohnen am Volkspark (FHH, BSW)
8. Erneuerung Straßenraum und Trinkwasserleitung Elbchaussee (LSBG, HAMBURG WASSER)
9. Errichtung KWK-Anlage am Standort Dradenau (Wärme Hamburg GmbH)
10. Rahmenplan Diebsteich (FHH, BSW)

In der folgenden Abbildung sind die o. g. Bereiche 1 bis 10 der tangierenden Planung dargestellt.

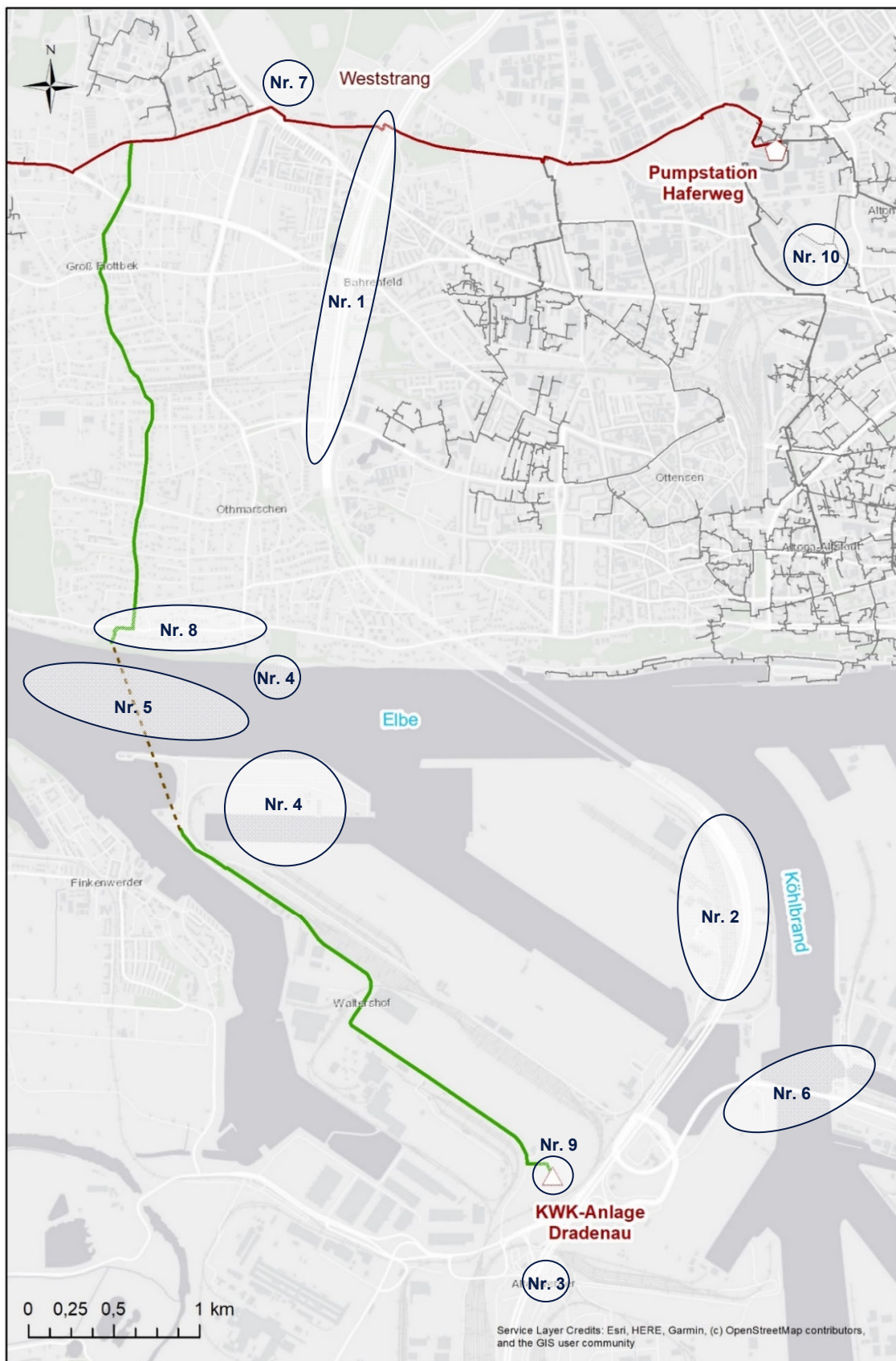


Abb. 3.3–1: Bereiche der tangierenden Planung

3.3.1 Planfeststellungsverfahren für die 8-streifige Erweiterung der Autobahn A7 im Planungsabschnitt Altona von der Anschlussstelle Hamburg-Othmarschen bis zur Anschlussstelle Hamburg-Volkspark

Als eines der größten Autobahnprojekte überhaupt zählt der Ausbau der Autobahn A7. Im Hamburger Westen entsteht die Erweiterung der A7 um zwei Fahrstreifen nördlich des Elbtunnels und damit verbunden ein europaweit zukunftsweisendes Lärmschutzkonzept aus Tunnel, Deckel und Wänden in Altona und Eimsbüttel. [BWVI, 2016b]

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Verlauf des Planungsabschnittes Altona von der Anschlussstelle Hamburg-Othmarschen bis zur Anschlussstelle Hamburg-Volkspark.

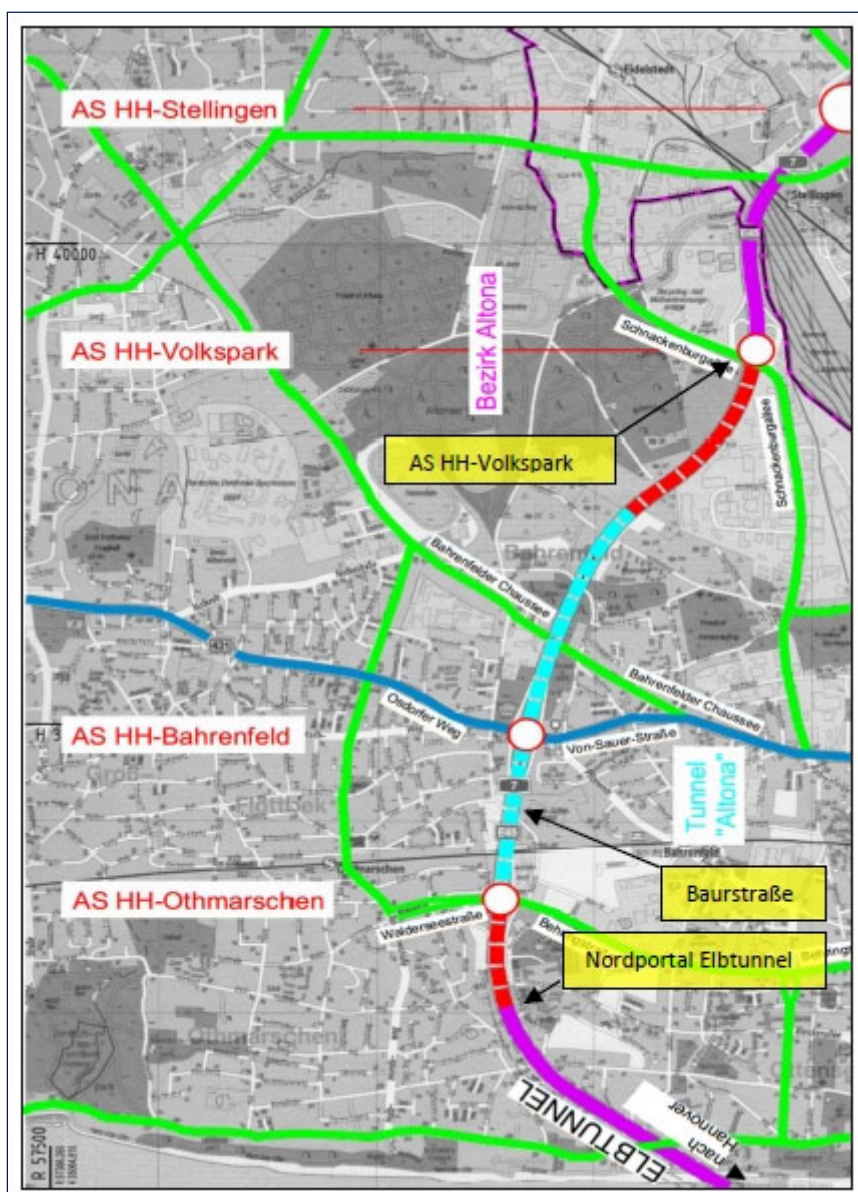


Abb. 3.3–2: Bauabschnitt Altona der Erweiterung der A7 [Hamburg.de, 2018]

Für das gesamte Projekt „A7, 6-/8-streifige Erweiterung von der AS HH-Othmarschen bis zur Landesgrenze HH/SH“ werden abschnittsweise Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Für die FWS-West relevant und deshalb hier dargestellt, wird der Planungsabschnitt Altona, der in Hamburg auch als „Tunnel Altona“ bezeichnet wird. [HAMBURG.DE, 2018a]

Der Abschnitt Altona betrifft die Erweiterung der A7 von der Anschlussstelle Hamburg-Volkspark bis zur derzeitigen Überführung Baurstraße von sechs auf acht Fahrstreifen auf einer Länge von ca. 2,6 km sowie den Umbau der A7 zwischen der derzeitigen Überführung Baurstraße bis zum Nordportal des Elbtunnels auf einer Länge von ca. 0,8 km. Insgesamt handelt es sich somit um 3,4 km Ausbaulänge der Autobahn A7. Aufgrund des vorhandenen Querschnittes mit einem Mittelstreifen bis zu 14 m Breite erfolgt die Erweiterung auf acht Fahrstreifen weitestgehend nach innen zum Mittelstreifen. Mit dem Vorhaben verbunden sind u.a. die Erweiterung und Anpassung von Ein- / Ausfädelungstreifen und Rampen, der Neubau eines Lärmschutztunnels, der Neubau von Stützwänden, Lärmschutzanlagen und Einhausungen sowie die Erneuerung der Fahrbahnbefestigung und der Entwässerungsanlagen. [DEGES, 2017]

Der Planfeststellungsbeschluss für den Planungsabschnitt Altona erfolgte am 18.12.2018. Die Bauzeit ist für den Zeitraum 2020 bis 2025 geplant. [HAMBURG.DE, 2018b]

Aufgrund der umfänglichen und langwierigen Arbeiten und der damit erforderlichen Verkehrsumleitungen ist es für die KOST (Koordinierungsstelle Baumaßnahmen Hamburg) unabdingbar, dass es keine (geplanten) Baumaßnahmen Dritter auf den Hauptumleitungsstrecken gibt. Für die Realisierbarkeit der FWS-West bedeutet dies, dass keine Baugruben, Bereitstellungsflächen etc. auf den ausgewiesenen Umleitungsstrecken, z. B. auf der Ebertallee, zulässig sind. Hierzu hat es ein Abstimmungsgespräch im November 2017 zwischen Vattenfall Wärme Hamburg und der KOST mit dem Ergebnis gegeben, dass einem Bauen in/auf den ausgewiesenen Umleitungsstrecken nicht zugestimmt wird.

Das Ergebnis der Alternativenprüfung für die Wahl der Vorzugstrasse war im Norden wesentlich geprägt durch das Bauverbot der KOST auf den Umleitungsstrecken. Vor allem für den Trassenverlauf durch den Halbmondsweg – Ebertallee wurden entsprechende Konflikte identifiziert und in der Bewertung berücksichtigt (Kap. 3.4.4).

3.3.2 Planfeststellungsverfahren für die 8-streifige Erweiterung südlich des Elbtunnels - Ersatzneubau des Ingenieurbauwerkes K30

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen der Ersatzneubau des bislang als Brückenkonstruktion ausgeführten Ingenieurbauwerkes K30 mit acht Fahrstreifen als Dammbauwerk mit seitlicher Stützung (Stahlbetonwand) in zwei Bauphasen. Neben dem Ersatzneubau des Bauwerkes K30 sind auch die Verkehrszeichenbrücken an der K30 neu herzustellen. [DEGES, 2016]

Das Bauwerk K30 stellt den Übergang von der Hochstraße Elbmarsch (K20) zum Elbtunnel mit dem Trogbauwerk (K31) dar und ist 8-streifig ausgebaut. Der Planungsbereich (Nr. 2)

ist in Abbildung 3.3–1 dargestellt. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 23. November 2017. Vorbereitenden Baumaßnahmen begannen 2019. Derzeit wird von einer Gesamtbauteit von sechs Jahren ausgegangen.

Vor allem für die Trassenalternative Autobahntunnel/Neuer Elbtunnel wurden entsprechende Betroffenheiten bzw. Konflikte identifiziert und in der Bewertung berücksichtigt (Kap. 3.4.2).

3.3.3 Planfeststellungsverfahren für die 8-streifige Erweiterung südlich des Elbtunnels (Hochstraße Elbmarsch - Brückenbauwerk K20)

Gegenstand der Erweiterung der 6-streifigen Autobahn (bezeichnet als Hochstraße Elbmarsch (K20)) ist der Ausbau jeder Richtung auf vier Fahrstreifen, sodass sich insgesamt eine 8-streifige Autobahn ergibt. Der Planungsbereich (Nr. 3) ist in Abbildung 3.3–1 dargestellt.

Die Erweiterung der K20 erfolgt unter Beibehaltung der derzeitigen Autobahnachse, die Länge beträgt ca. 3,8 km. Es wird mit einer Bauzeit von 3,5 Jahren geplant, Baubeginn der Sanierung war 2019. Der Erörterungstermin für dieses Planfeststellungsverfahren fand im Juli 2018 statt. Der Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.

Vor allem für die Leitungsalternative Autobahntunnel / Neuer Elbtunnel wurden entsprechende Betroffenheiten und Konflikte identifiziert und in der Bewertung berücksichtigt (Kap. 3.4.2).

3.3.4 Westerweiterung des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH)

Die Westerweiterung des EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH) erfolgt auf dem Gelände des ehemaligen Petroleumhafens. Ziel der Maßnahme ist die Erweiterung der CTH-Kapazitäten um jährlich zwei Mio. TEU auf sechs Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Units). Dafür soll eine neue Terminalfläche von ca. 38 ha durch die Verfüllung des Petroleumhafens und die Sanierung der bestehenden Flächen nördlich des Petroleumhafens geschaffen werden. Gleichzeitig werden neue Liegeplätze für zwei Großcontainerschiffe und einen Feeder (Frachtschiff für Containerzubringerdienste) geschaffen. Der Drehkreis für die Schiffe soll zudem von 480 m auf 600 m erweitert werden [BWVI 2016c].

Zu den Erweiterungsmaßnahmen auf dem Gelände des ehemaligen Petroleumhafens (Abb. 3.3–3, Nr. 1) gehören noch drei weitere Baumaßnahmen:

1. Erweiterungsbereich Containerterminal
2. Unterfeuer am Bubendey-Ufer
3. Radarstation am Waltershofer Hafen
4. Radarstation am Nordufer der Elbe in Övelgönne

Die folgende Abbildung verdeutlicht die Lage der einzelnen Vorhabenbestandteile:

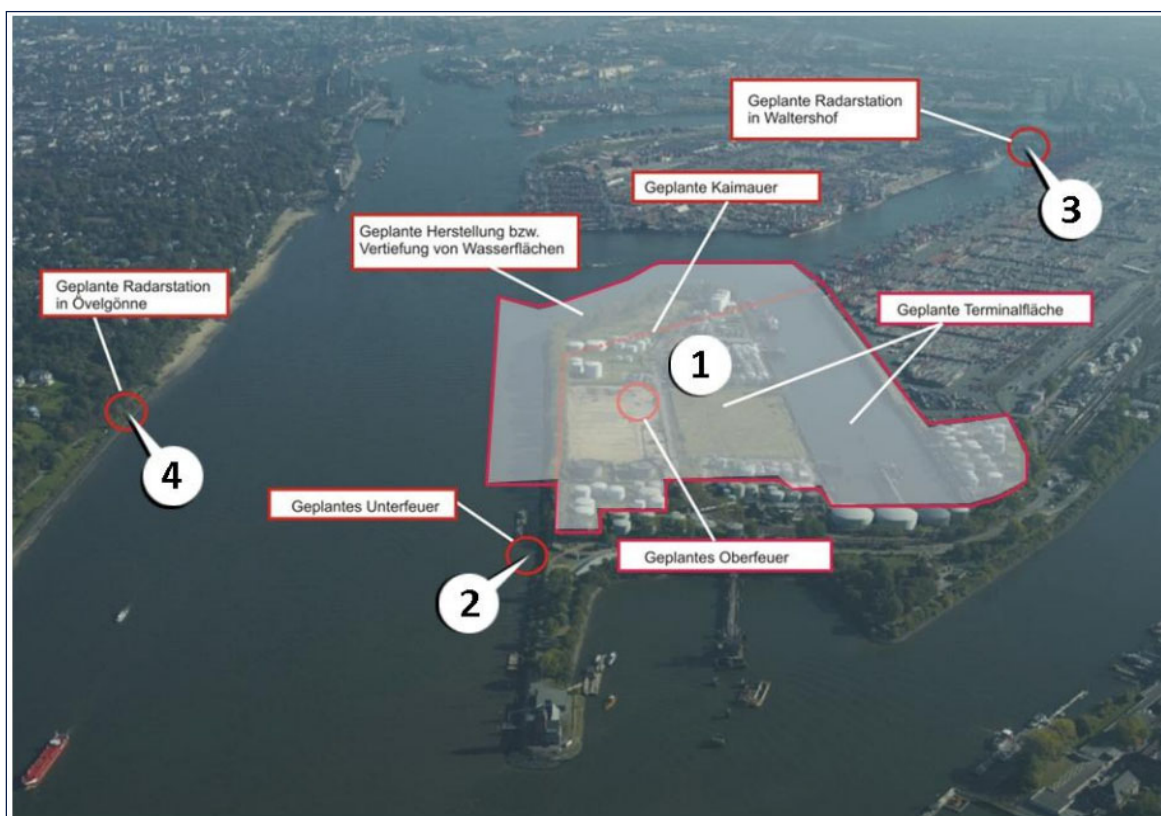


Abb. 3.3–3: Gesamtübersicht Westerweiterung EUROGATE (CTH) [IBL, 2011]

Im Rahmen des Bewertungsverfahrens zur Bestimmung der Vorzugstrasse wurde das Gelände für die Westerweiterung hinsichtlich eines möglichen Startschachtes für den Tunnelvortrieb (Elbquerung) bewertet (Kap. 3.4.2). Ebenso wurden die zusätzlichen Baumaßnahmen (z. B. Radarstation Övelgönne) in der Bewertung für mögliche Zielschächte am Nordufer der Elbe berücksichtigt.

Für die Trassenalternative Dradenaustraße können sich verkehrliche Konflikte ergeben, die bei der Bewertung zu berücksichtigen sind (Kap. 3.4.4).

3.3.5 Fahrrinnenanpassung - Elbvertiefung zwischen Glückstadt und Hamburg

Die weltweit eingesetzten Großcontainer- und Massengutschiffe verfügen mittlerweile über Tiefgänge, die in der Regel die heute auf Unter- und Außenelbe zulässigen Höchst-tiefgänge überschreiten. Dies gilt insbesondere für die Containerschiffe, die in der für den Hamburger Hafen so wichtigen Ostasienfahrt eingesetzt werden. Begegnungsverkehr, also zwei sich passierende Schiffe, ist auf der Unterelbe zwischen Glückstadt und der Hamburger Landesgrenze nur bei Schiffen möglich, deren addierte Breite 90 m nicht überschreitet. [PBF, 2006]

Nach der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sollen Schiffe unter folgenden Bedingungen den Hamburger Hafen anlaufen beziehungsweise verlassen (Grundlage ist ein Bemessungsschiff mit 350 m Länge, 46 m Breite und 14,50 m Tiefgang):

- tideunabhängig einkommend: max. 13,80 m Tiefgang*
 - tideunabhängig auslaufend: max. 13,80 m Tiefgang*
 - tideabhängig einkommend: max. 15,90 m Tiefgang*
 - tideabhängig auslaufend: max. 14,80 m Tiefgang*
- *bezogen auf Frischwasser

Die Ausbaumaßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Oberelbe bestehen im Kern aus dem Ausbaggern von unzureichend tiefen Abschnitten der Fahrrinne und einer teilweisen Verbreiterung des Fahrwassers. [PBF, 2006] Um das zu erreichen, soll die Elbfahrrinne in der Deutschen Bucht von NHN -16,98 m auf NHN -19,00 m vertieft werden, im mittleren Bereich zwischen der Nordsee und Hamburg von NHN -15,80 m auf NHN -17,30 m und vom Zusammenfluss von Norder- und Süderelbe (Stromkilometer 626) bis zum Containerterminal Altenwerder (Stromkilometer 619,5) von NHN -16,70 m auf NHN -17,40 m.

Die nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses in 2012 erlassenen Ergänzungsbeschlüsse haben keine Relevanz für das hier beantragte Vorhaben. Aktuell liegen drei Änderungsbeschlüsse zum Planfeststellungsbeschluss vom 23.04.2012 [BWVI 2012] vor, die jedoch nicht die planfestgestellte Tiefe der Fahrrinnenanpassung betreffen. Der 1. Ergänzungsbeschluss vom 01.10.2013 beinhaltet Aussagen zu Ergänzungen des Fachbeitrags zur WRRL und der Darstellung des öffentlichen Interesses an der Fahrrinnenanpassung [BWVI 2013]. Der 2. Ergänzungsbeschluss vom 24.03.2016 beinhaltet Aussagen zur WRRL sowie Flora und Fauna [BWVI 2016a]. Der 3. Ergänzungsbeschluss vom 23.08.2018 beinhaltet Aussagen zu ergänzenden Kohärenzsicherungsmaßnahmen, zur habitatschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sowie zu Ergänzungen der Nebenbestimmungen zu den Schiffsgeschwindigkeiten [BWVI 2018].

Für das Vorhaben FWS-West mit einer Elbquerung etwa bei Stromkilometer 627,0 ergeben sich keine Betroffenheiten, da die Tunneloberkante bei ca. NHN -29,1 m am Bumbendey-Ufer und NHN -26,6 m am nördlichen Rand der Fahrrinne liegt und somit ca. 9,5 m unter der Solltiefe (NHN -17,3 m) bzw. ca. 11 m unter der derzeit bekannten Tiefe der Fahrrinne / Elbe. Für die Ermittlung der Tiefenlage des Tunnels wurde die geplante Elbvertiefung (NHN -17,3 m) unter zusätzlichem Ansatz einer Baggertoleranz (1,0 m), einer Ankereindringtiefe (3,0 m) sowie einer Kolkausbildung (1,0 m) berücksichtigt.

3.3.6 Ersatzbauwerk Köhlbrandquerung

Die 1974 eröffnete Köhlbrandbrücke stellt die Anbindung des östlichen Hafens an die Autobahn A7 dar. Aufgrund des Alters und der zu geringen Durchfahrtshöhe für die prognostizierten Schiffsgrößenentwicklungen gibt es drei Querungsvarianten für ein Ersatzbauwerk: Bohrtunnel, Absenktunnel und Hochbrücke. Im Rahmen von Machbarkeitsstudien

wurde als Ergebnis festgestellt, dass die Varianten Bohrtunnel und Hochbrücke nahezu gleichwertig sind, während der Absenktunnel insbesondere angesichts der Einschränkungen für den Hafenbetrieb in der Bauphase nicht weiter betrachtet werden sollte. Die Hamburg Port Authority AöR als Bauherr der Neuen Köhlbrand-Querung (NKBQ) hat auf der Basis der Machbarkeitsstudien die stufenweise Erarbeitung einer Entwurfslösung für einen Bohrtunnel und eine Hochbrücke ausgelobt. Die Entwurfsplanung für den Bohrtunnel wurde in 2019 beauftragt.

Die Trassenalternative „Klärwerk Köhlbrandhöft“ ist wesentlich in ihrer Leitungsführung von der neuen Köhlbrandquerung betroffen (Kap. 3.4.2), da für eine Querung des Köhlbrands mit einem Fernwärmehautunnel landseitig entsprechende Schächte sowie die Hinführung der Fernwärmeleitungen erforderlich sind.

3.3.7 Wohnen am Volkspark

Ausgangspunkt für das Planungsvorhaben „Wohnen am Volkspark“ ist die Überdeckung der Bundesautobahn A7 von Bahrenfeld bis Othmarschen mit der Schaffung eines neuen Grünzuges auf dem Deckel vom Altonaer Volkspark bis zur Elbe (Kap. 3.3.1). Die vom Lärm der Autobahn befreiten Bereiche und die dadurch mögliche Verlagerung von Grün- und Kleingartenflächen auf den Deckelgrünzug ermöglicht Potenziale für den Wohnungsbau und eröffnet die Chance, zwischen Trabrennbahn und Holstenkamp neue Flächen für die Stadtentwicklung zu gewinnen. So sollen am Altonaer Volkspark auf rund 65 Hektar in grüner Umgebung mehrere hundert Wohnungen entstehen; das Projekt trägt den Namen „Wohnen am Volkspark“. [PPL, 2012]

Zur Erschließung der Baugebiete ist eine Straße notwendig, die die entstehenden Ziel- und Quellverkehre aus den neuen Wohnquartieren aufnimmt und die Anbindung an das bestehende Straßennetz gewährleistet. Die Haupteerschließungsstraße soll später den Charakter einer Quartiersstraße mit Aufenthaltsqualität haben, von einer Buslinie befahren werden und Platz für eine neue Radwegeverbindung bieten. [PPL, 2012]

Das gegenständliche Untersuchungsgebiet grenzt unmittelbar nördlich an den Ebertplatz an, wo die Alternative Halbmondsweg – Ebertallee einbinden würde. Eine parallele Bautätigkeit der beiden Vorhaben wird gegenseitige Betroffenheiten auslösen, die in die Alternativenprüfung betrachtet werden (Kap. 3.4.4).

3.3.8 Erneuerung Straßenraum und Trinkwasserleitung Elbchaussee

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, die Elbchaussee von der Manteuffelstraße bis zum Altonaer Rathaus zu sanieren. Parallel dazu wird von Hamburg Wasser die Erneuerung der Haupttrinkwasserleitung (DN 850/800) in der Elbchaussee geplant. Die beiden Sanierungsvorhaben sollen parallel in einem Bauablauf integriert werden, dafür werden drei Abschnitte gebildet (West – Mitte – Ost). Aktuelle Planungen zufolge soll Mitte / Ende 2020 in der Elbchaussee mit dem Bereich West zwischen Parkstraße und Manteuffelstraße mit der Sanierung der Straße und Erneuerung der Haupttrinkwasserleitung

begonnen werden. In diesem Abschnitt soll die bestehende Trinkwasserleitung durch Einziehen einer neuen Leitung ertüchtigt werden.

In der durchgeführten Bewertung der Trassenalternativen wurde die Betroffenheit durch das Sanierungsvorhaben der Trinkwasserleitung und Erneuerung des Straßenraums als Kriterium berücksichtigt. Sowohl für die Vorzugstrasse (Alternative Parkstraße – Notkestraße) und Trassenalternative Halbmondsweg – Ebertallee als auch für die Standorte der Zielschächte in den entsprechenden Kreuzungsbereichen der Elbchaussee ergeben sich erhebliche Betroffenheiten bei einer Überschneidung der Baumaßnahmen (Kap. 3.4.4).

3.3.9 KWK-Anlage Dradenau

Für den Ersatz des HKW Wedels ist das „Neue Erzeugungskonzept Wärme“ aufgestellt worden, dessen Kern der „Energiepark Hafen“ mit der KWK-Anlage am Standort Dradenau ist. Über die hier beantragte FWS-West wird die KWK-Anlage mit dem Fernwärmenetz im Westen Hamburgs verbunden. Der Standort Dradenau wurde gewählt, da in unmittelbarer Nähe diverse Industriebetriebe ansässig sind, deren Abwärme zurzeit ungenutzt ist und dem Fernwärmenetz zur Verfügung gestellt werden kann (Kap. 3.2).

Die KWK-Anlage wird über ein eigenständigen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zugelassen, der Antrag nach BImSchG ist im 1. Quartal 2020 eingereicht worden, Baubeginn ist für das 4. Quartal 2021 vorgesehen.

Die KWK-Anlage stellt den Ausgangspunkt der FWS-West für alle im Süden geprüften Trassenalternativen da. Eine Betroffenheit mit der FWS-West kann sich bei Überschneidung der tatsächlichen Bautätigkeiten am „Werkzaun“ (Abschnitt 1 Dradenustraße; Kap. 3.10.5) ergeben, die sich dann im Wesentlichen auf eine abzustimmende Logistik beschränken wird. In dem Prüfprozess der Leitungsalternativen wurde diese Betroffenheit nicht berücksichtigt, da sie sich aus dem Vorhaben heraus zwingend ergibt.

3.3.10 Rahmenplanentwurf Diebsteich

Der Rahmenentwurfsplan Diebsteich dient der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwicklung im erweiterten Umfeld des geplanten Fern- und Regionalbahnhofs Diebsteich. Durch vorbereitende Untersuchungen sowie einer Öffentlichkeitsbeteiligung werden seit dem Frühjahr 2018 Ideen gesammelt, die in die Erstellung des Rahmenplans einfließen können. Im November 2019 ist der Erläuterungsbericht zum Rahmenplanentwurf Diebsteich den Trägern öffentlicher Belange vorlegt worden und die Beteiligung dieser hat begonnen. [FHH, BSW 2019] Die Zeitplanung sieht vor, dass im Frühjahr 2020 der fertige Rahmenplan an die Träger öffentlicher Belange zur Kenntnis verschickt wird. Mit dem Versand des fertigen Planbildes wird die Rahmenplanung abgeschlossen sein. Der finalisierte Rahmenplan wird im Frühjahr 2020 auch der Öffentlichkeit vorgestellt. Eine politische Befassung von Senat und Bürgerschaft zu den Ergebnissen der VU und zum Rahmenplan wird voraussichtlich in 2020 erfolgen. Danach erfolgen die detaillierte Ausgestal-

tung sowie die Ausführungsplanung der einzelnen Teilbereiche. Es werden unter anderem Bebauungsplan- und Wettbewerbsverfahren folgen, in deren Rahmen die Träger öffentlicher Belange erneut die Gelegenheit erhalten, sich zum jeweiligen Planungsvorhaben zu äußern.

Eine Betroffenheit für das Vorhaben FWS-West ergibt sich nur bei der Trassenalternative Mitte Altona, da diese durch das Planungsgebiet führt.