Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hamburg/Schwerin
Schanzenstraße 80
20357 Hamburg

Az. 571ppi/014-2020#005
Datum: 09.08.2022

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Neubau Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt“

in der Freien und Hansestadt Hamburg

Bahn-km 6,940 bis 8,070

der Strecke 1232 Abzw. Rainweg – HH-Eidelstedt

Vorhabenträgerinnen:
DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg

DB Station & Service AG
Portfoliomanagement
Hachmannplatz 16
20099 Hamburg

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil ... 7
A.1 Feststellung des Plans ... 7
A.2 Planunterlagen ... 8
A.3 Besondere Entscheidungen ... 14
A.3.1 Versickerung von Niederschlagswasser ... 14
A.3.2 Bauzeitliche Grundwasserhaltung ... 21
A.4 Konzentrationswirkung ... 25
A.5 Nebenbestimmungen ... 26
A.5.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz ... 27
A.5.2 Naturschutz und Landschaftspflege ... 32
A.5.3 Artenschutz ... 36
A.5.4 Umweltfachliche Bauüberwachung ... 37
A.5.5 Immissionsschutz ... 38
A.5.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz ... 43
A.5.7 Brand- und Katastrophenschutz ... 47
A.5.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungsarbeiten ... 48
A.5.9 Straßen, Wege und Zufahrten ... 50
A.5.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter ... 51
A.5.11 Bauzeitliche Belange des Schienenverkehrs ... 51
A.5.12 Unterrichtungspflichten ... 52
A.6 Zusagen der Vorhabenträgerinnen ... 52
A.6.1 Zusagen gegenüber Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) 52
A.6.2 Zusage gegenüber dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND) ... 53
A.6.3 Zusagen gegenüber der Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr Einsatzabteilung ... 54
A.6.4 Zusage gegenüber der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE) ... 55
A.7 Vorbehalte ... 55
A.7.1 Vorbehalt zur Ergänzung von Nebenbestimmungen zur Befreiung von Verboten der Trinkwasserschutzgebietsverordnung – Abwasserbehandlungsanlage ... 55
A.7.2 Vorbehalt zur nachträglichen Befreiung von Verboten der Trinkwasserschutzgebietsverordnung – ortsfeste höhenverstellbare Verladeanlage ... 55
A.8 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge ... 56
A.9 Sofortige Vollziehung ... 56
A.10 Gebühr und Auslagen ... 56
A.11 Hinweise zu Kampfmitteln ... 56
B. Begründung ... 57
B.1 Sachverhalt ... 57
B.1.1 Gegenstand des Vorhabens ... 57
B.1.2 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ... 58
B.1.3 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ... 59
B.1.4 Anhörungsverfahren ... 60
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung ... 76

B.2.1 Rechtsgrundlage ... 76
B.2.2 Zuständigkeit ... 76
B.2.3 Einwendungen zum Verfahren ... 76
B.2.4 Einwendungsbefugnis von Einwenderinnen und Einwendern ... 79
B.2.5 Verfahrensbezogene Inhalte von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ... 81
B.3 Umweltverträglichkeit ... 82
B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ... 82
B.3.2 UVP-Bezug der Stellungnahme der BSW ... 103
B.3.3 UVP-bezogene Einwendungen ... 104
B.3.4 Zusammenfassung ... 108
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens ... 109
B.4.1 Planrechtfertigung ... 109
B.4.2 Variantenentscheidung ... 116
B.4.3 Allgemein anerkannte Regeln der Technik ... 128
B.4.4 Eisenbahnbetriebsanlagen und Hochbauten ... 130
B.4.5 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz ... 138
B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege ... 166
B.4.7 Artenschutz ... 178
B.4.8 Immissionsschutz ... 189
B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz ... 232
B.4.10 Brand- und Katastrophenschutz ... 236
B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen ... 245
B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten ... 245
B.4.13 Inanspruchnahme von Grundstücken ... 264
B.4.14 Bauzeitliche Belange des Schienenverkehrs ... 265
B.4.15 Sonstige öffentliche Belange ... 266
B.4.16 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen ... 271
B.5 Gesamtabwägung ... 277
B.6 Sofortige Vollziehung ... 280
B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen ... 281
C. Rechtsbehelfsbelehrung ... 282

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Ä	Änderungsverfahren
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ABeh	Anhörungsbehörde
AbfAusschlussVO	Abfall-Ausschlussverordnung der Freien und Hansestadt Hamburg
Abs.	Absatz
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
ALVF	Altlastenverdachtsfläche
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
APA	Automatische Pegelanpassung
ARZ	Autoreisezug
AWS	Automatische Warnsysteme
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
Az.	Aktenzeichen
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BLV	Baulärmverantwortliche/r (Immissionsschutzbeauftrage/r)
4. BImSchV	4. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BIS	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport
BJV	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Justiz und Verbraucherschutz
BKM	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Kultur und Medien
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten
BBodSchVO	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BoVEK	Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSW	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
BTE	Bahn Touristik Express GmbH
BUKEA	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVM	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Ca	Calcium
D	Durchgangswert
DB	Deutsche Bahn AG
DB S&S	DB Station&Service AG
dB(A)	Dezibel
DDm	Bauartbezeichnung offener Gepäckwagen / doppelstöckiger Reisezug-Autotransportwagen
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.

Abkürzung	Erläuterung
DSchG	Denkmalschutzgesetz der Freien und Hansestadt Hamburg
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft
E	Ersatzmaßnahme
eANV	Elektronisches Abfallnachweisverfahren
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBA BGebV	Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV
EdB	Eisenbahnen des Bundes
Ef	Stellwerk Eidelstedt
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EU	Europäische Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
etc.	et cetera
FFH-Gebiet	nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen ausgewiesene Schutzgebiete in Natur- und Landschaftsschutz
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
GEKV	Gefahrerkundung Kampfmittelverdacht
GM	Kennung für Biotoptyp „Artenreiches Grünland frischer Standorte“
GrV	Grundwasserverordnung
HmbAbfG	Hamburgisches Abfallgesetz
HmbAbwG	Hamburgisches Abwassergesetz
HmbBNatSchAG	Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes
HmbBodSchG	Hamburgisches Bodenschutzgesetz
HSE	Hamburger Stadtentwässerung AöR
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HWW	Hamburger Wasserwerke
Hz	Hertz
ICE	Intercity Express
i.V.m.	in Verbindung mit
KampfmittelVO	Kampfmittelverordnung
Kfz	Kraftfahrzeug
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd.	laufende
LSBG	Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
LKW	Lastkraftwagen
kNm	Kilonewton pro Meter
kV	Kilovolt
LLUR	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSW	Lärmschutzwand
LWaldG SH	Landeswaldgesetz Schleswig-Holstein
MELUND	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein
NPK	Düngemittel aus Stickstoff, Phosphor, Kalium
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.ä.	oder ähnliche
o.g.	oben genannte
PAK	Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe
pH	pondus hydrogenii; Potential des Wasserstoffs sauer/basisch

Abkürzung	Erläuterung
PKW	Personenkraftwagen
PlanSiG	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie
Rb	Regionalbereich
Rn.	Randnummer
SchutzgebietsVO	Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen
SE	Bodenklasse eines bestimmten Durchlässigkeitswertes
SGV	Schienengüterverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes–Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft) vom 24. Juli 2002
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V	Vermeidungsmaßnahme
VA	Vermeidungsmaßnahme Artenschutz
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VD	Verkehrsdirektion
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein
vgl.	vergleiche
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VV	Verfahrensvorschrift
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts – Wasserhaushaltsgesetz
z.B.	zum Beispiel

Auf Antrag der DB Netz AG, Großprojekte Rb Nord, sowie der DB Station & Service AG (Vorhabenträgerinnen) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Neubau Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt“ in Hamburg Eidelstedt, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist die Errichtung einer Verladeanlage für Autoreisezüge einschließlich eines Bahnsteigs und eines Servicegebäudes für die Abfertigung von Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (Autoreisezuganlage) auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt, der im Bestand als Betriebsbahnhof dient. Wesentlicher Bestandteil des Vorhabens ist zunächst der Bau zweier an einem Mittelbahnsteig gelegener, mit Oberleitung 15kV 16 2/3 Hertz zu elektrifizierender Stumpfgleise (Gleise 52 und 53), an deren Enden höhenverstellbare Verladerampen zur Überfahrt auf an den beiden Bahnsteiggleisen bereitzustellenden Autotransportwagen errichtet werden. Diese Bahnsteiggleise sollen mit einer Länge zur Aufnahme eines aus bis zu 15 Wagen gebildeten Autoreisezuges ausgeführt werden. Zusammen mit zwei weiteren, kürzeren, westlich der Bahnsteiggleise angeordneten nicht elektrifizierten und ebenfalls mit höhenverstellbaren Verladerampen für Kraftfahrzeuge auszurüstenden Stumpfgleisen (Gleise 50 und 51), zwischen denen ein Bahnsteig für dienstliche Zwecke vorgesehen ist, bilden die im Bahnhof endenden Gleisanlagen eine viergleisige Gleisgruppe. Dieser Gleisgruppe südlich vorgelagert sind elektrifizierte und weitere nicht elektrifizierte Gleisanlagen, mit denen Abstellmöglichkeiten vornehmlich für Wagengarnituren und Bauzüge geschaffen werden, sowie eine Einfahrmöglichkeit in das Streckennetz der Vorhabenträgerin DB Netz AG, Strecken 1220, 1232 und 1234. Soweit im Betriebsbahnhof Hamburg-Eidelstedt auf dem für die Autoreisezuganlage bestimmten Flächen Gleisanlagen vorhanden sind, werden darüber hinaus Veränderungen an vorhandenen Gleisen und Weichen einschließlich der Erneuerung

teilweise stillgelegter Gleise erforderlich. Hinsichtlich der Bezeichnung und Nummerierung der einzelnen Gleise und Weichen wird auf Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Ziffer 2.1, Geplante Maßnahmen, Seite 8 verwiesen. An Hochbauten soll eine aufgeständerte Anlage (Parkdeck) für die Abstellung von Kraftfahrzeugen der in dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG beschäftigten Arbeitskräfte errichtet werden, in die Serviceeinrichtungen und ein Warteraum des Bahnhofs integriert sind. Weiterhin ist eine der Minderung von Anlagenlärm dienende Lärmschutzwand (LSW) vorgesehen. Straßenseitig soll auf dem Gelände der Vorhabenträgerinnen eine Anbindung zwischen Verladeeinrichtung, Parkmöglichkeiten und der Elbgaustraße unter Einbeziehung des bestehenden Erschließungsweges zwischen der Elbgaustraße und dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG hergestellt werden. Auf dem Grundstück werden Entwässerungsanlagen errichtet und verändert. Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Dachbegrünung des aufgeständerten Parkhauses, die Aufwertung einer landwirtschaftlichen Nutzfläche zu einem Biotop im Bezirk Eimsbüttel der Freien und Hansestadt Hamburg sowie die Aufwertung einer forstwirtschaftlich genutzten Fläche im Projektgebiet Glasmoor, Land Schleswig-Holstein, Kreis Segeberg, Stadt Norderstedt vorgesehen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	***Erläuterungsbericht*** vom 22.03.2021, 2. Änderung im Verfahren, Seiten 1 – 83, zzgl. Vorblatt Inhalt der 3. Änderung vom 10.01.2022	*festgestellt*
1a	***Ergänzung zum Erläuterungsbericht*** vom 10.01.2022, 2 Seiten zzgl. Vorblatt 3. Änderung	*festgestellt*
2.1	*Übersichtskarte* vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 60.000, Planzeichen: 4.0.-.--.UE.60000--.a	*nur zur Information*
2.2	*Übersichtslageplan* vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 5.000, Planzeichen: 4.0.-.--.UP.5000---.a	*nur zur Information*
3.1	***Lageplan*** vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 500, Planzeichen: 4.0.-.VA.L5.ANB-ARZ.a	*festgestellt*
3.2	***Lageplan*** vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 500, Planzeichen: 03.2_4.0.-.VA.L5.ARZ----.c	*festgestellt*
4	***Bauwerksverzeichnis*** vom 22.03.2021 (Index a) Seiten 1 – 10, zzgl. Deckblatt	*festgestellt*
5.1.1	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 200, Planzeichen: 4.0.S.VA.BW.DS-BSTG.a	*festgestellt*

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.1.2	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 200, Planzeichen: 4.0.S.VA.BW.SC-BSTG.a	*festgestellt*
5.2.1	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 10.01.2022 (Index c), Maßstab 1 : 200, Planzeichen: 4.0.N.HB.BW.AN-PARK.c	*festgestellt*
5.2.2	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 10.01.2022 (Index c), Maßstab 1 : 200, Planzeichen: 4.0.N.HB.BW.GR1PARK.c	*festgestellt*
5.2.3	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 10.01.2022 (Index c), Maßstab 1 : 200, Planzeichen: 4.0.N.HB.BW.GR-DACH.c	*festgestellt*
5.2.4	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 10.01.2022 (Index c), Maßstab 1 : 200, Planzeichen: 4.0.S.HB.BW.GR0PARK.c	*festgestellt*
5.3.1	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 100, Planzeichen: 4.0.S.HB.BW.GR-SERV.a	*festgestellt*
5.3.2	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 100, Planzeichen: 4.0.S.HB.BW.SC-SERV.a	*festgestellt*
5.3.3	***Bauwerksplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 100, Planzeichen: 4.0.S.HB.BW.AN-SERV.a	*festgestellt*
6	***Grunderwerbsverzeichnis*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), 3 Blätter zzgl. Deckblatt mit Index a	*festgestellt*
7.1	***Grunderwerbsplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen: 4.0.N.VA.GE.GRUND-1.a	*festgestellt*
7.2	***Grunderwerbsplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen: 4.0.N.VA.GE.GRUND-2.a	*festgestellt*
7.3	***Grunderwerbsplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen: 4.0.N.VA.GE.GRUND-3.a	*festgestellt*
8	***Höhenplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 1.000/1:100, Planzeichen 4.0.N.VA.HP.HÖHENPL.a	*nur zur Information*
9.1	***Regelquerschnitt*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 100, Planzeichen: 4.0.N.VA.RQ.KM7-200.a	*nur zur Information*
9.2	***Regelquerschnitt*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 100, Planzeichen: 4.0.N.VA.RQ.KM7-750.a	*nur zur Information*
9.3	***Regelquerschnitt*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 100, Planzeichen: 4.0.N.VA.RQ.KM7-900.a	*nur zur Information*
9 – 5.2.5	***Querschnitt/Bauwerksplan Rampe*** vom 30.09.2021 (Index b), Maßstab 1 : 50, Planzeichen: 4.0.N.VA.RQ.RAMP.b	*nur zur Information*
10	***Baustelleneinrichtungs- und Baustellenerschließungsplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021	*festgestellt*

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	(Index a), Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen: 4.0.N.VA.BS.BASTEIP.a	
11	***Kabel- und Leitungslageplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen: 4.0.N.VA.LT.KALELAP.a	*nur zur Information*
12.1	***Schematischer Übersichtsplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 5.000 in der Länge, Planzeichen: 4.0.-.--SIST-ARZ----.0	*nur zur Information*
13.1	***Trassierungslageplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 500, Planzeichen: 4.0.N.VA.TR.ANB-ARZ.a	*nur zur Information*
13.2	***Trassierungslageplan*** vom 18.12.2019 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 500, Planzeichen: 13.2_4.0.N.VA.TR.ARZ----.a	*nur zur Information*
14.1	***UVP-Bericht*** vom 20.12.2019 (Antragsfassung vom 11.06.2020, Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), 83 Seiten zzgl. 1 Vorblatt Änderungsübersicht	*nur zur Information*
14.2.1	***Übersichtslageplan Bestand und Bewertung, Schutzgut Menschen, zum UVP-Bericht*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 5.000, Planzeichen: 4.0.-.UV.UP.SCH-MEN.a_UVP_SG_Mensch	*nur zur Information*
14.2.2	***Übersichtslageplan Bestand und Bewertung, Schutzgut Tiere und Pflanzen, zum UVP-Bericht*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 5.000, Planzeichen: 4.0.-.UV.UP.SCH-BIO.a_UVP_SG_Tiere_Pflanzen	*nur zur Information*
14.2.3	***Übersichtslageplan Bestand und Bewertung, Schutzgut Boden, zum UVP-Bericht*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 5.000, Planzeichen: 4.0.-.UV.UP.SCH-B-F.a_UVP_SG_Boden	*nur zur Information*
14.2.4	***Übersichtslageplan Bestand und Bewertung, Schutzgut Wasser, Klima, zum UVP-Bericht*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 5.000, Planzeichen: 4.0.-.UV.UP.SCH-WKL.a_UVP_SG_Wasser_Klima	*nur zur Information*
14.2.5	***Übersichtslageplan Bestand und Bewertung, Schutzgut Landschaft, Kultur, Sachgüter, zum UVP-Bericht*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1:5.000, Planzeichen: 4.0.-.UV.UP.SCH-LES.a_UVP_SG_Landschaft_KuSa	*nur zur Information*
14.3	***Übersichtslageplan Auswirkungsprognose, Umweltverträglichkeitsprüfung,*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 5.000, Planzeichen: 4.0.-.UV.UP.AUS-PRO.a_UVP_Auswirkungsprognose	*nur zur Information*
15.1	***Landschaftspflegerischer Begleitplan*** vom 20.12.2019 (Index 0) Erläuterungsbericht in der Fassung vom 30.09.2022 (Index b), 78 Seiten zzgl. Deckblatt, Änderungsübersicht	*festgestellt*
15.1a	***Stellungnahme zur 3. Änderung im Verfahren hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. UVPG und die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft*** vom 10.01.2022, 5 Seiten	*nur zur Information*

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.2	***Maßnahmenblätter*** vom 20.09.2021, Fassung der Antragsunterlagen vom 30.09.2021 (Index b), 17 Seiten	*festgestellt*
15.3	***Bestands- und Konfliktplan*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 10.01.2022 (Index c), Maßstab 1 : 2.000, Planzeichen-Nr.: 4.0.-.LP.UP.BES&KON.c_BuK_gez	*festgestellt*
15.4.1	***Maßnahmenplan*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen-Nr.: 4.0.-.LP.L5.ANB-ARZ.a_Massnahmen_Plan1	*festgestellt*
15.4.2	***Maßnahmenplan*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 10.01.2022 (Index c), Maßstab 1 : 1.000, Planzeichen-Nr.: 4.0.-.LP.L5.ARZ----.c_Massnahmen_Plan2	*festgestellt*
15.4.3	***Maßnahmenplan*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 2.000, Planzeichen-Nr.: 4.0.-.LP.UP.ERS-MAß.a_Massnahmen_Extern	*festgestellt*
15.4.4	***Maßnahmenplan*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 30.09.2021 (Index b), Maßstab 1 : 2.000, Planzeichen-Nr.: 15.4.4_4.0.-.LP.UP.ERS-MA2.b_Massnahmen_Extern_2	*festgestellt*
15.5	***Maßnahmenübersichtsplan*** vom 11.06.2020 (Index 0) in der Fassung vom 22.03.2021 (Index a), Maßstab 1 : 40.000, Planzeichen-Nr.: 4.0.-.LP.UK.ANB-ARZ.a_Massnahmen_Übersicht	*nur zur Information*
16	***Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag*** vom 15.12.2020, Stand der Antragsunterlagen vom 22.03.2021 (Index a), 24 Seiten zzgl. Änderungsübersicht	*nur zur Information*
17.1	***Wasserrechtlicher Fachbeitrag*** vom 20.12.2020, Stand der Antragsunterlagen vom 22.03.2021 (Index a), 58 Seiten	*nur zur Information*
17.2	***Begründung zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis Versickerung von Niederschlagswasser***, Stand der Antragsunterlagen vom 22.03.2021 (Index a), 14 Seiten, mit: - Anlage 1, Flurkartenauszug, 1 Blatt - Anlage 2, Lage- und Übersichtsplan, 1 Blatt - Anlage 3, Schichtenprofile Baugrund, 8 Blatt - Anlage 4, Entwässerungsnachweis (DWA-A 138) einschließlich Kostra-Daten, 6 Blatt - Bewertungsverfahren nach DWA-M 153, 5 Blatt - Prinzipskizzen der Versickerungseinrichtungen, 2 Blatt - Antrag auf Erteilung einer Wasserrechtlichen Erlaubnis, 3 Blatt	*nur zur Information*
17.3	***Begründung zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis Vorübergehende Grundwasserabsenkung,*** Stand der Antragsunterlagen vom 22.03.2021 (Index a), 6 Seiten, mit: - Anlage 1, Übersichtsplan Gründung, 1 Blatt - Anlage 2, Schnitt, 1 Blatt - Anlage 3, Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis, 8 Blatt - Anlage 4, Antrag auf Einleitgenehmigung, 5 Blatt	*nur zur Information*
18.1	***Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen – Erläuterungsbericht*** vom 21.01.2020, 34 Blatt	*festgestellt*
18.1.1	***Anlage 18.1.1 Tabelle 1*** zur Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen vom 21.01.2020, 3 Blatt	*nur zur Information*

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
18.1.2	***Unterlage 18.1.2 Lageplan Schalltechnische Untersuchung (Betriebsbedingte Schallimmissionen***) vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.000, Planzeichen Nr.: 4.0.-.SU.SU.VLÄRM01.0	*nur zur Information*
18.1.3	***Anlage 18.1.3 Tabelle 1*** zur Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen vom 21.01.2020, 4 Blatt	*nur zur Information*
18.1.4	**Unterlage 18.1.4 Lageplan Schalltechnische Untersuchung (Betriebsbedingte Schallimmissionen)** vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.000, Planzeichen Nr.: 4.0.-.SU.SU.ALÄRM01.0	*nur zur Information*
18.1.5	**Unterlage 18.1.5 Lageplan Schalltechnische Untersuchung (Betriebsbedingte Schallimmissionen)** vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.000, Planzeichen Nr.: 4.0.-.SU.SU.ALÄRM02.0	*nur zur Information*
18.1.6	***Unterlage 18.1.6 Ergänzende Stellungnahme*** zur betriebsbedingten schalltechnischen Untersuchung vom 21.01.2020, vom 22.02.2021, 6 Blatt	*nur zur Information*
18.2	***Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen – Erläuterungsbericht*** vom 21.01.2020, 31 Blatt	*festgestellt*
18.2.1	***Lageplan Schalltechnische Untersuchung (Baubedingte Schallimmissionen)*** vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.500, Planzeichen Nr.: 4.0.-.SU.SU.BLÄRM01.0	*nur zur Information*
18.2.2	***Lageplan Schalltechnische Untersuchung (Baubedingte Schallimmissionen)*** vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.500, Planzeichen Nr.: 4.0.-.SU.SU.BLÄRM02.0	*nur zur Information*
18.2.3	***Lageplan Schalltechnische Untersuchung (Baubedingte Schallimmissionen)*** vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.500, Planzeichen Nr.: 4.0.-.SU.SU.BLÄRM03.0	*nur zur Information*
18.2.4	***Lageplan Schalltechnische Untersuchung (Baubedingte Schallimmissionen)*** vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.500, Planzeichen Nr.: 4.0.-.SU.SU.BLÄRM03.0	*nur zur Information*
18.2.5	***Lageplan Schalltechnische Untersuchung (Baubedingte Schallimmissionen)*** vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.500, Planzeichen Nr.: 4.0.-.SU.SU.BLÄRM05.0	*nur zur Information*
18.2.6	***Anlage 18.2.6 zur Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen – Erläuterungsbericht vom 21.01.2020,*** Prognoseszenario 1, 2 Blatt	*nur zur Information*
18.2.7	***Anlage 18.2.7 zur Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen – Erläuterungsbericht vom 21.01.2020,*** Prognoseszenario 2, 3 Blatt	*nur zur Information*
18.2.8	***Anlage 18.2.8 zur Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen – Erläuterungsbericht vom 21.01.2020,*** Prognoseszenario 3, 2 Blatt	*nur zur Information*
18.2.9	***Anlage 18.2.9 zur Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen – Erläuterungsbericht vom 21.01.2020,*** Prognoseszenario 4a, 3 Blatt	*nur zur Information*
18.2.10	***Anlage 18.2.7 zur Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen – Erläuterungsbericht vom 21.01.2020,*** Prognoseszenario 4b, 6 Blatt	*nur zur Information*
19	***Baugrundgutachten*** vom 11.11.2019, Planungsstand 22.03.2021 (Index a), 26 Seiten, mit Anlagen gemäß Anlagenverzeichnis Ziffer 2: - Anlage 1 Lage- und Aufschlusspläne, 2 Blatt - Anlage 2 Bohrprofile und Pegelausbau, 2 Blatt - Anlage 3 Bodenmechanischer Laborprüfbericht, Nr. 1, 19 Blatt	*nur zur Information*

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	- Anlage 4 Prüfbericht Wasser, 2 Blatt - Anlage 5 Filterstabilität Untergrund / Korngemisch KG 2 - Anlage 6 Fundementdiagramme, darunter Anlage 6.1.1, Streifenfundamente, Einbindung rd. t = 0,8 m; Anlage 6.1.2, Streifenfundamente, Einbindung rd. t = 2,0 m; Anlage 6.2.1, Einzelfundamente, Einbindung rd. t = 0,8 m; Anlage 6.2.2, Einzelfundamente, Einbindung rd. t = 2,0 m	
20.1	***Brandschutzkonzept***, 3. Fassung vom 14.02.2022, Fassung der Antragsunterlagen vom 10.01.2022 (Index c), 61 Blatt, mit Anhängen gemäß Ziffer 17: - Anhang 1, Übersichtsplan, 1 Blatt - Anhang 2, EG Übersichtsplan, 1 Blatt - Anhang 3, Graphische Darstellung der brandschutztechnischen Maßnahmen (Erdgeschoss), 1 Blatt - Anhang 4, Graphische Darstellung der brandschutztechnischen Maßnahmen (Parkdeck), 1 Blatt - Anhang 5, Ansichten/Schnitte Parkdeck, Gleis 52/53, 1 Blatt - Anhang 6, Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten, 4 Blatt, mit Anhang 1.1, Rettungswegemöglichkeiten vom Bahnsteig Gleis 52/53, 2 Blatt; Festlegung zu treffender Maßnahmen, 2 Blatt - Anhang 7, Löschwassernachweis - Anhang 8, Regelquerschnitt Rampe 23	*nur zur Information; Anhang 7, Löschwasser-nachweis entspricht Unterlage 20.2; Anhang 8, Regelquersch nitt Rampe, entspricht Unterlage 9 – 5.2.5*
20.2	***Löschwassernachweis*** vom 30.01.2020, Planungsstand 22.03.2021 (Index a), 3 Blatt, mit Anlagen gemäß Anlagenverzeichnis, Seite 3: - Anlage 1 Hydrantenlageplan, 1 Blatt - Anlage 2 Instandhaltungsprotokoll Löschwasseranlagen, 4 Blatt	*nur zur Information*
21.1	***Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) Stufe II: Feinkonzept*** vom 20.12.2019, Stand der Planungsstand 22.03.2021 (Index a), 33 Blatt, mit Anlagen gemäß Anlagenverzeichnis, Seite III: - Anlage 1: Altlastenverdachtsplan Altlastenverdachtsflächen / Kontaminationsflächen vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 1.000, ohne Planzeichen - Anlage 2: chemische Analysen (Auszug aus: Abfalltechnische Untersuchungen Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH 2013 / 2019), 7 Blatt - Anlage 3.1: Lageplan Probenahmepunkte Plan 1 vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 1.000, ohne Planzeichen - Anlage 3.2: Lageplan Probenahmepunkte Plan 2 vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 1.000, ohne Planzeichen - Anlage 4: Anhang 1 und 2 aus „Abfallwirtschaftsplan gefährliche Abfälle (Freie und Hansestadt Hamburg 2011), 8 Blatt	*festgestellt*
22	***Elektromagnetische Immissionen im Projektbereich der Autoverladestation HH-Eidelstedt, Fachtechnische Stellungnahme zu Umsetzung der 26. BImSchV*** vom 27.11.2019, Planungsstand 22.03.2021 (Index a), 21 Blatt, mit Anlagen gemäß Verzeichnis, Seite 2:	*nur zur Information*

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	- Anhang 1, Übersicht über alle maßgeblichen Immissionsorte und Minimierungsorte im Projektbereich der Autoverladestation HH-Eidelstedt, 2 Blatt - Anhang 2, Dokumentation zur Kategorisierung der Orte in Anhang 1 anhand von Kartenausschnitten der Planunterlagen, 7 Blatt	
23	***Verkehrsuntersuchung Elbgaustraße, Erläuterungsbericht*** vom 20.09.2019, Stand der Planungsstand 22.03.2021 (Index a), 21 Blatt	*nur zur Information*
24	***Luftschadstoffuntersuchung zum Neubau einer Autoreisezuganlage in Hamburg-Eidelstedt*** vom 16.12.2019, Planungsstand 22.03.2021 (Index a), 61 Blatt, einschließlich Anlagen A 1 bis A 6 gemäß Ziffer 10, Anlagenverzeichnis, Seite I	*nur zur Information*
25	***Ergebnisbericht ergänzende abfalltechnische Untersuchungen*** vom 28.11.2019, Planungsstand 22.03.2021 (Index a), 11 Blatt, mit Anlagen gemäß Anlagenverzeichnis, Ziffer 2: - Anlage 1, Lage- und Aufschlusspläne, 2 Blatt - Anlage 2, Bohrprofile, 4 Blatt - Anlage 3, Untersuchung Gleisschotter, 5 Blatt, darunter: A 3.1, Gleise, Schurfergebnisse, Beprobung, 1 Blatt; A 3.2, Weichen, Schurfergebnisse, Beprobung, 4 Blatt - Anlage 4, Mischprobenzusammenstellung und Untersuchungsumfang, 1 Blatt - Anlage 5, Beurteilung Analytik Schotter und Boden, 5 Blatt - Anlage 6, Beurteilung Analytik Asphalt, 1 Blatt - Anlage 7, IUL-Prüfberichte, 178 Blatt, darunter A 7.1, Prüfberichte LAGA TR-Boden, 81 Blatt; A 7.2, Prüfberichte Altschotterrichtlinie Ril 8804010, 39 Blatt; A 7.3, Prüfberichte Herbizide, 56 Blatt; A 7.4, Prüfbericht Asphalt, 2 Blatt	*nur zur Information*

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Versickerung von Niederschlagswasser

Den Vorhabenträgerinnen werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

A.3.1.1 Besondere Entscheidung zur anlagebedingten Versickerung von Niederschlagswasser

Den Vorhabenträgerinnen wird die einfache Erlaubnis erteilt, zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“, DESH_EI13) an den in Planfeststellungsunterlage (Unterlage_17.2_Anl. 2) bezeichneten Stellen der Flurstücke 6966 und 7042 der Gemarkung Eidelstedt, Elbgaustraße o. Nr., das auf den Bahnflächen, den Stellplätzen und Dachflächen anfallende Niederschlagswasser über sechs Sickermulden sowie zwei Rigole zu versickern.

A.3.1.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser auf den Bahnflächen nördlich und südlich der Gleisanlage, den Flächen der beiden Bahnsteige, dem Gründach des Parkdecks und den Straßenverkehrsflächen und Rampen der geplanten Autoreisezuganlage auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt in der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirk Eimsbüttel, Stadtteil Eidelstedt, Gemarkung Eidelstedt, Flurstück 6966 und 7042 über insgesamt sechs Versickerungsmulden und zwei Rigolen in den Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“, DESH_EI13).

Zu diesem Zweck ist die DB Netz AG befugt, aus dem im Lageplan vom 22.03.2021, Maßstab 1:500, dargestellten Entwässerungsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

lfd. Nr.	aus	von der abflusswirksamen Fläche A_U [m²]	Versickerungsrate [l/s]	Flurstück	Gemarkung	in den
1	DB Netz südlich (A_E: 4.750 m²)	2.850	11,9	6966	Eidelstedt	Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“)
2	DB Netz nördlich (A_E: 10.300 m²)	6.180	25,75	7042	Eidelstedt	Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“)
3	DB S&S Bahnsteig (A_E: 2.113 m²)	1.584,75	7,5	7042	Eidelstedt	Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“)
4	DB S&S Betriebsbahnsteig (A_E: 1.173 m²)	879,75	3,7	7042	Eidelstedt	Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau -

lfd. Nr.	aus	von der abflusswirk-samen Fläche A_U [m²]	Versickerungsrate [l/s]	Flur-stück	Gemark-ung	in den
						Altmoränengeest Nord“)
5	DB Netz (Parkdeck) (A_E: 3.630 m²)	1.089	4,55	7042	Eidelstedt	Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“)
6	DB Netz (Straßenverkehrsflächen / Rampen) (A_E: 1.800 m²)	1.620	6,75	7042	Eidelstedt	Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“)

a) Lfd. Nr. 1 wird über die Versickerungsmulden Süd entwässert

b) Lfd. Nr. 2, 4, 5, 6 werden über die Versickerungsmulden Nord entwässert

c) Lfd. Nr. 3 wird über die Rigolen unterhalb des Bahnsteiges entwässert

<u>Koordinaten der Einleitstellen nach UTM 32N/ETRS89:</u>

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Einleitstelle Rechtswert	Einleitstelle Hochwert
1	Versickerungsmulde Süd	559144	5939623
2	Versickerungsmulde Süd	559051	5939706
3	Versickerungsmulde Nord	558991	5939751
4	Versickerungsmulde Nord	558964	5939766
5	Versickerungsmulde Nord	558929	5939787
6	Versickerungsmulde Nord	558880	5939821
7	Rigole Bahnsteig	558808	5939869
8	Rigole Bahnsteig	558644	5940002

A.3.1.1.2 Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG). Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zwecks oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Abwasserbeseitigung, sind dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden oder geänderten Erlaubnis.

A.3.1.1.3 Antragsunterlagen

Der Erlaubnis liegen die nachfolgend aufgeführten, von den Vorhabenträgerinnen eingereichten Unterlagen und Pläne zugrunde:

- Unterlage 1, Erläuterungsbericht vom 22.03.2021, 83 Seiten
- Unterlage 3.1, Lageplan, km 6,940 – km 7,405, Maßstab 1:500
- Unterlage 3.2, Lageplan, km 7,405 – km 8,070, Maßstab 1:500
- Unterlage 4, Bauwerksverzeichnis vom 22.03.2021, 11 Seiten
- Unterlage 9.1, Regelquerschnitt, km 7,190 – km 7,280, Maßstab 1:100
- Unterlage 9.2, Regelquerschnitt, km 7,635 – km 7,767, Maßstab 1:100
- Unterlage 9.3 Regelquerschnitt, km 7,870 - 7,996, Maßstab 1:100
- Unterlage 14.1, Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 22.03.2021, 85 Seiten
- Unterlage 15.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 22.03.2021, 78 Seiten
- Unterlage 17.1, Wasserrechtlicher Fachbeitrag vom 20.12.2019, 58 Seiten
- Unterlage 17.2, Begründung zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis vom 22.03.2021, 14 Seiten
- Unterlage 17.2, Anlage 1, Lageplan zum Antrag, ohne Maßstab
- Unterlage 17.2, Anlage 2a, Entwässerungslageplan ohne Maßstab
- Unterlage 17.2, Anlage 3, Schichtenprofile, 8 Seiten
- Unterlage 17.2, Anlage 4, Regenwasserversickerung Dimensionierung, 6 Seiten
- Unterlage 17.2, Anlage 5, Bewertungsverfahren nach DWA M 153, 5 Seiten
- Unterlage 17.2, Anlage 6, Prinzipskizze Versickerungsmulde und Rigole, 2 Seiten

Die aufgeführten Unterlagen und Pläne sind Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnis.

Zur Begründung von Ziffer A.3.1.1 wird auf Ziffer B.4.5.2.1 verwiesen.

A.3.1.2 Befreiung vom Verbot der anlagebedingten Versickerung von Niederschlagswasser im Wasserschutzgebiet

Im Zusammenhang mit der gemäß Ziffer A.3.1.1 erteilten Erlaubnis, das auf den Bahnflächen, den Stellplätzen und Dachflächen anfallende Niederschlagswasser über

sechs Sickermulden sowie zwei Rigole zu versickern, wird die Befreiung vom Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser von Verkehrsflächen die Befreiung nach § 52, Absatz 1, Satz 2 WHG in Verbindung mit § 106 Absatz 1 WHG von den Verboten des § 5 Nr. 1 der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen zur Errichtung von und des Betreibens von Abwasserbehandlungsanlagen im räumlichen Geltungsbereich der Wasserschutzgebietsverordnung unter der Voraussetzung der in der in Ziffer A.3.1.4 und Ziffer A.3.1.5 aufgeführten Nebenbestimmungen erteilt.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5.2.2 verwiesen.

A.3.1.3 Befreiung vom Verbot des anlagebedingten Errichtens und Betreibens von Abwasserbehandlungsanlagen im Wasserschutzgebiet

Soweit die mit Ziffer A.3.1.1 erteilte Erlaubnis die Errichtung von Anlagen zum Gegenstand hat, die der Aufbereitung des Niederschlagswassers insbesondere durch den Rigolen vorgeschalteten Filteranlagen dienen, wird die Befreiung vom Verbot des Errichtens und des Betreibens von Abwasserbehandlungsanlagen im Sinne des § 5 Nr. 7 Wasserschutzgebietsverordnung Eidelstedt/Stellingen unter der Voraussetzung der in Ziffer A.3.1.4 und Ziffer A.3.1.5 aufgeführten Nebenbestimmungen erteilt.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5.2.3 verwiesen.

A.3.1.4 Nebenbestimmungen zum Bau der Abwasseranlagen

Die Abwasseranlagen sind entsprechend der unter Ziffer A.3.1.1.3 benannten Unterlagen zu errichten, soweit im Folgenden nichts anderes bestimmt ist. Die nachfolgenden Nebenbestimmungen haben Vorrang vor den Planunterlagen. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.

A.3.1.4.1 Baugrundverhältnisse

Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.

A.3.1.4.2 Bauzeitlicher Schutz der Versickerungsfläche

Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten

(Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird. Die Baustellenentwässerung ist auf die Verhinderung der Kolmatierung der Versickerungsfläche abzustimmen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünten Flächen) zu erwarten sind.

A.3.1.4.3 Bauliche Anforderungen an Versickerungsanlagen

Die aufgefüllten Böden, die im Bereich der geplanten Versickerungsmulden und Rigolen im Untergrund anstehen, sind zu entfernen und durch einen Boden der Bodenklasse SE (Durchlässigkeitsbeiwert zwischen 1 x 10-4 und 5 x 10-5) auszutauschen.

Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall - LAGA TR Boden - (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.

Die Versickerungsmulden sind mit einer 30 cm mächtigen, belebten (d.h. bepflanzten) Oberbodenschicht und die Rigolen mit vorgeschalteten Substratfiltern auszuführen.

Die Versickerungsmulden sind mit einem breitkronigem Notüberlauf zu versehen. Dieser Notüberlauf ist gegen Erosion zu sichern. Die Versickerungsmulden sind jeweils mit einem Freibord von mindestens 10 cm auszuführen.

Unterhalb der Einläufe muss das in Unterlage 17.2, Anlage 4 (siehe Ziffer A.3.1.1.3) jeweils errechnete Speichervolumen zur Verfügung stehen. Sie sind derart auszugestalten, dass eine mindestens 30 cm mächtige, organische Oberbodenschicht vorhanden ist.

In den Abläufen der Bahnsteige sind Filtersysteme mit einem maximalen Durchgangswert D von 0,15 nach DWA M-153 gemäß Unterlage 17.2, Anlage 5 umzusetzen. Die Unterkante der Rigole muss gemäß Unterlage 17.2, Anlage 4 einen Abstand von mindestens 1 m zum höchsten zu erwartenden Grundwasserstand betragen.

Zur Begründung von Ziffer A.3.1.4 wird auf Ziffer B.4.5.2.4 verwiesen.

A.3.1.5 Nebenbestimmungen zum Betrieb der Abwasseranlagen und zur Gewässernutzung

Die Abwasseranlagen sind entsprechend der unter Ziffer A.3.1.1.3 benannten Unterlagen zu betreiben, soweit im Folgenden nichts anderes bestimmt ist. Die nachfolgenden Nebenbestimmungen haben Vorrang vor den Planunterlagen.

A.3.1.5.1 Niederschlagswasser

Es darf nur unverschmutztes Niederschlagswasser über die Sickermulde sowie die Rigolen unterhalb der Bahnsteige zur Versickerung gebracht werden.

A.3.1.5.2 Unterhaltung und Betrieb

Die Erlaubnisinhaberinnen sind verpflichtet, die Entwässerungsanlagen einschließlich der plangegenständlichen Filter und Rigolen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden.

Die In den Abläufen der Bahnsteige eingesetzten Filtersysteme mit einem maximalen Durchgangswert D von 0,15 nach DWA M-153 sind entsprechend der Herstellerangaben zu warten. Um die Funktionsfähigkeit der Rigolen zu erhalten, ist in den vorgeschalteten Filtern anfallendes Sediment alle 2 Jahre und nach Bedarf zu entfernen. Das Filtersubstrat ist gemäß Herstellerangaben regelmäßig zu erneuern. In mindestens halbjährlichen Zeitabständen sind die Sickeranlagen auf eventuelle Ablagerungen hin zu überprüfen. Ablagerungen wassergefährdender Stoffe (wie z. B. Mineralöle, Benzinrückstände, Fette, schädliche Chemikalien u. s. w.), hervorgerufen durch Unfälle o. ä., sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen, nach Absprache zu entfernen und schadlos zu beseitigen.

Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die im Erlaubnisbescheid festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

A.3.1.5.3 Wassergefährdende Stoffe

Die Benutzung wassergefährdender Stoffe, wie z. B. Lacke, Farben, Lösungsmittel u. ä. auf den an die Versickerungsanlage angeschlossenen Flächen ist untersagt. Die Verwendung von Tausalzen ist ebenfalls auszuschließen.

A.3.1.5.4 Überwachung

Die Betreiberinnen sind verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.

A.3.1.5.5 Störungen

Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer (hier: Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“, DESH_EI13) haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.

Zur Begründung von Ziffer A.3.1.5 wird auf Ziffer B.4.5.2.4 verwiesen.

A.3.2 Bauzeitliche Grundwasserhaltung

A.3.2.1 Besondere Entscheidung – wasserrechtliche Erlaubnis zur bauzeitlichen Grundwasserhaltung

Den Vorhabenträgerinnen wird die wasserrechtliche Erlaubnis für die Entnahme von Grundwasser/Schichtenwasser während der Bauzeit in der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirk Eimsbüttel, Stadtteil Eidelstedt, Gemarkung Eidelstedt, Flurstück 7042, 7109 und 7111 erteilt. Die Erlaubnis beinhaltet, an der aus Planfeststellungsunterlage 17.3, Anlage 1, Gründung in Hamburg-Eidelstedt bezeichneten Stelle an den Flurstücken 7042, 7109 und 7111 der Gemarkung Eidelstedt, Elbgaustraße o. Nr. zur Trockenhaltung einer Baugrube Grundwasser oberhalb einer hydraulisch wirksamen Trennschicht mit Hilfe von Vakuumkleinfilterbrunnen abzusenken.

A.3.2.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der bauzeitlichen Trockenhaltung der Baugrube für die Gründung des Parkdecks und des Servicegebäudes der Autoreisezuganlage mittels Vakuumkleinfilterbrunnen.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Entnahme von nachfolgend festgelegten Wassermengen aus der Baugrube:

Baugrube	***maximale Förderrate [m³/h]***	***Dauer Tage [d]***	***Wassermenge [m³]***
Parkdeck & Servicegebäude	*8,4*	*ca. 60*	*12.096*

Das Grundwasser darf innerhalb der Baugrube maximal auf 18,70 m ü. NHN abgesenkt werden. Dabei wird von der oben genannten zu fördernden Wassermenge von maximal ca. 8,4 m³/Stunde ausgegangen.

Das Ableiten des Grundwassers erfolgt über einen Sedimentabscheider in ein vorhandenes Schmutzwassersiel von Hamburg Wasser in der Elbgaustraße.

A.3.2.1.2 Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG). Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei Auftreten von unerwarteten Problemen die Auflagen und Bedingungen der Erlaubnis zu erweitern, die erlaubten Mengen zu reduzieren oder auch die Einstellung der Grundwassernutzung zu fordern.

A.3.2.1.3 Befristung

Die Erlaubnis zur Grundwasserentnahme wird befristet bis zum Ende der Baumaßnahme erteilt.

A.3.2.1.4 Antragsunterlagen

Der Erlaubnis liegen die nachfolgend aufgeführten, von den Vorhabenträgerinnen eingereichten Unterlagen und Pläne zugrunde:

- Unterlage 1, Erläuterungsbericht vom 22.03.2021, 83 Seiten
- Unterlage 3.1, Lageplan, km 6,940 – km 7,405, Maßstab 1:500
- Unterlage 3.2, Lageplan, km 7,405 – km 8,070, Maßstab 1:500
- Unterlage 4, Bauwerksverzeichnis vom 22.03.2021, 11 Seiten

- Unterlage 5.2, Bauwerkspläne Parkdeck, Maßstab 1:200
- Unterlage 5.3, Bauwerkspläne Servicegebäude, Maßstab 1:100
- Unterlage 9.1, Regelquerschnitt, km 7,190 – km 7,280, Maßstab 1:100
- Unterlage 9.2, Regelquerschnitt, km 7,635 – km 7,767, Maßstab 1:100
- Unterlage 9.3 Regelquerschnitt, km 7,870 - 7,996, Maßstab 1:100
- Unterlage 14.1, Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 22.03.2021, 85 Seiten
- Unterlage 15.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 22.03.2021, 78 Seiten
- Unterlage 17.1, Wasserrechtlicher Fachbeitrag vom 20.12.2019, 58 Seiten
- Unterlage 17.2, Begründung zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis vom 22.03.2021, 14 Seiten
- Unterlage 17.3, Begründung zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis vom 22.03.2021
- Unterlage 17.3, Anlage 2, Gebäudeschnitt, ohne Maßstab
- Unterlage 17.3, Anlage 3, Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis

Die aufgeführten Unterlagen und Pläne sind Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnis.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5.3.1 verwiesen.

A.3.2.2 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis der bauzeitlichen Grundwasserhaltung

A.3.2.2.1 Monitoring der Grundwasserhaltung

Zur Erfassung des geförderten Grundwassers ist eine geeichte Wasseruhr einzubauen. Die Wasseruhr ist jeden Tag auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen, die Zählerstände zu dokumentieren und aufzubewahren. Im Einzelnen:

Die geförderten Wassermengen sind mit einem Wassermengenmessgerät (Wasserzähler) kontinuierlich zu messen und 3 x wöchentlich abzulesen. Die Ergebnisse (in m³/h und Σ m³) sind schriftlich in einer Fortschreibungsliste aufzuzeichnen und dem Eisenbahn-Bundesamt 14-täglich sowie auf besondere

Aufforderung hin zu übersenden. Sie sind darüber hinaus in geeigneter Form in das Bautagebuch aufzunehmen.

Alle Ergebnisse der auferlegten Messungen sind schriftlich festzuhalten und zur Einsichtnahme für das Eisenbahn-Bundesamt auf der Baustelle zur Verfügung zu halten. Sämtliche Original-Unterlagen sind mindestens 2 Jahre nach Beendigung der Wasserhaltung aufzubewahren.

A.3.2.2.2 Informationspflichten

Der Beginn (vorab) und das Ende der Grundwasserabsenkung sind dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen sowie ein Ansprechpartner der die Wasserhaltungsarbeiten ausführenden Firma zu benennen. Der ausführenden Firma ist eine Kopie der Erlaubnis einschließlich Anlagen auszuhändigen.

Beim Auftreten unvorhergesehener Schwierigkeiten, z. B. Gebäude-, Leitungs- und Geländesetzungen oder Auffälligkeiten wie z. B. Boden- oder Grundwasserverunreinigungen (Bodenverfärbungen, auffälliger Geruch etc.) oder wenn deutlich mehr Grundwasser gefördert werden muss als erwartet, ist das Eisenbahn-Bundesamt umgehend zu informieren.

A.3.2.2.3 Baufortschritt

Die Grundwasserabsenkung ist in Anpassung an den Baufortschritt so gering wie möglich zu halten und schnellstmöglich zu beenden.

A.3.2.2.4 Versickerung

Eine Versickerung des aus der Baugrube anfallenden Grundwassers vor Ort ist nicht zulässig.

Zur Begründung von Ziffer A.3.2.2 wird auf Ziffer B.4.5.3.2 verwiesen.

A.3.2.3 Befreiung der bauzeitlichen Abwasserbehandlungsanlage von Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung (Sedimentabscheider) - Vorbehalt hinsichtlich Nebenbestimmungen

Von dem Verbot des Errichtens und des Betreibens von Abwasserbehandlungsanlagen im Sinne des § 5 Nr. 7 Wasserschutzgebietsverordnung in Verbindung mit § 1 Abs. 3 HmbAbwG, § 54 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und § 54 Abs. 2 S. 1 WHG sowie § 1 Abs. 2 S. 1, § 1 Abs. 2 S. 3 und § 1

Abs. 1 S. 2 HmbAbwG für den Betrieb eines Sedimentabscheiders bei der Wasserhaltung in der Baugrube auf dem Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt wird auf Antrag der Vorhabenträgerinnen – gemäß Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 9.2.3 – eine Befreiung gemäß § 52 Abs. 1 S. 2 WHG in Verbindung mit § 51 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und § 52 Abs. 1 Nr. 1 WHG sowie § 2 Abs. 2 S. 1 Wasserschutzgebietsverordnung erteilt.

Die Befreiung wird erteilt für die Anordnung der Abwasserbehandlungsanlage entsprechend des in Unterlage 17.3, Wasserrechtliche Sachverhalte, Anlage 1 zur Unterlage 17.3 bezeichneten Standorts.

Die auf den Abstellungsort abgestimmte Beschaffenheit des Sedimentabscheiders (in der Bauform eines Behälters) und die Abdichtung gegenüber dem Boden hat nach dem Stand der Technik zu erfolgen. Dieser wird bestimmt durch die Erfordernisse, die an technische Anlagen zu stellen sind, um die Vermeidung von Gefährdungen der Schutzzwecke des Wasserschutzgebiets sicherzustellen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, die Befreiung nachträglich mit Nebenbestimmungen im Sinne des § 18 Abs. 1 S. 3 AEG zur Beschaffenheit der Abwasserbehandlungsanlage versehen. Hierzu haben die Vorhabenträgerinnen der Planfeststellungsbehörde nach Erstellung der Planung die Inhalte der den Sedimentabscheider betreffenden Ausführungsplanung vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Entscheidung über die vorbehaltene Nebenbestimmung auf Grundlage der vorstehend benannten Unterlagen der Ausführungsplanung sowie – gemäß § 18c AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG – nach Herstellung des Benehmens mit der BUKEA getroffen wird.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5.3.3 verwiesen.

A.4 Konzentrationswirkung

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 (§ 18 Absatz 1 AEG i. V. m. § 75 Absatz 1 VwVfG). Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt, § 75 Absatz 1 VwVfG (Konzentrationswirkung). Es handelt sich dabei nicht um mehrere

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

Für die bauzeitliche oder nach Abschluss der Arbeiten erforderliche Anpassung der Genehmigungen etc. ist die fachlich zuständige Behörde zuständig. Demgegenüber werden sämtliche für das Vorhaben erforderlichen Genehmigungen etc. durch den vorliegenden Beschluss erteilt, so zum Beispiel auch die immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die Baustelleneinrichtungsflächen gemäß Unterlage 10.1 nach § 4 BImSchG i.V.m. Nr. 8.12.2 des Anhangs 1 der 4. BImSchV. Soweit hierfür noch nicht alle Details im Hinblick auf die Ausführung vorliegen, weil diese erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu ermitteln sind, die Genehmigungsfähigkeit jedoch zweifelsfrei feststeht und nur Detailregelungen noch offenbleiben müssen, geschieht dies dem Grunde nach. Die Befugnis, diese dem Grunde nach erteilten Genehmigungen insbesondere wegen technischer Einzelheiten und notwendiger Detail- und Nutzungsregelungen nachträglich zu ergänzen, insbesondere mit weiteren Nebenbestimmungen zu versehen, steht der fachlich zuständigen Behörde zu.

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 ggf. noch der späteren Ergänzung. Der Planfeststellungsbeschluss beschränkt sich insoweit auf die Prüfung, ob diesen Zulassungen unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen bzw. ob die spätere Ergänzung abwägungserheblich sein könnte, so dass es eines Vorbehaltes bedürfte. Soweit dies nicht der Fall ist, weil die Ergänzung nur noch untergeordnete Details festlegt, die die Abwägung nicht in entscheidungserheblicher Weise berühren, wird die ggf. erforderliche spätere Ergänzung durch die insoweit auch sachnähere Behörde vorgenommen, die nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und Erlöschen der Konzentrationswirkung (wieder) hierfür zuständig ist. Zweckmäßigerweise haben die Vorhabenträgerinnen demnach vor Baubeginn bei den zuständigen Stellen die gegebenenfalls noch erforderlichen Ergänzungen der Zulassungen zu beantragen.

A.5 Nebenbestimmungen

Die Vorhabenträgerinnen sind verpflichtet, die nachfolgenden Nebenbestimmungen zu beachten, entsprechend auszuschreiben, bei der Vergabe durch Aufnahme entsprechender Bestimmungen in Bauverträge und Leistungsbeschreibungen zu

gewährleisten, beauftragte Unternehmen auf die Nebenbestimmungen und die Pflicht zu deren Beachtung hinzuweisen sowie die im Planfeststellungsverfahren, insbesondere im Erörterungstermin (hier: im Rahmen der Online-Konsultation) 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 unberührt.

Neben den ausdrücklich aufgeführten Nebenbestimmungen sind auch die weiteren Regelungen der Planfeststellungsbehörde, wie sie sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergeben, zu beachten. Regelungen, die im begründenden Teil insbesondere im Zusammenhang mit den Entscheidungen über die Einwendungen und Stellungnahmen getroffen werden, binden die Vorhabenträgerinnen gleichermaßen wie im verfügenden Teil getroffene Entscheidungen, ohne dass erstere in jedem Einzelfall explizit auch im verfügenden Teil aufgeführt werden. Die Begründung der Nebenbestimmungen ist den jeweiligen Fachkapiteln zu entnehmen.

A.5.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.5.1.1 Genehmigung zur Einleitung von Baugrubenwasser in öffentliche Abwasseranlagen gem. § 11a HmbAbwG

Es wird genehmigt, das auf Grundlage der unter Ziffer A.3.2.1 erteilten Erlaubnis bauzeitlich zu Tage geförderte Grundwasser nach der unter Ziffer A.3.2.3 festgelegten Abwasserbehandlung aus der Baugrube auf dem Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt vorübergehend – für die Dauer von voraussichtlich zwei Monaten – in die öffentlichen Abwasseranlagen in der Elbgaustraße gemäß § 11a HmbAbwG einzuleiten.

Die Genehmigung ist befristet auf die Dauer der bauzeitlichen Grundwasserhaltung.

Die Vorhabenträgerinnen haben sicherzustellen, dass eine maximale Einleitmenge von 8,4 m³/h nicht überschritten wird. Für die Einleitung einzelner Stoffe oder Stoffgruppen gelten die Anforderungen aus den Allgemeinen Einleitungsbedingungen für das Einleiten von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen vom 11. Dezember 2009, Amtlicher Anzeiger, S. 2378.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5.4 verwiesen.

A.5.1.2 Allgemeine Vorgaben zum bauzeitlichen Gewässerschutz

Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist. Der Eintrag wassergefährdender Stoffe in das Grundwasser und in Oberflächengewässer sowie die Verschleppung von Schadstoffen aus dem Oberboden in grundwasserführende Schichten sind zu vermeiden. Dabei sind die wasserrechtlichen Sorgfaltspflichten und einschlägigen Schutzvorschriften (z. B. §§ 5 Absatz 1, 32, 48 Absatz 2, 55 Absatz 2 WHG, § 28 a HWaG, die „Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe und die Zulassung von Fachbetrieben", die Technischen Regeln „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ der LAGA mit den für Hamburg geltenden, ergänzenden Bestimmungen) zu beachten. Sonstiger baubedingter Materialeintrag ist auf das unvermeidliche Minimum zu beschränken.

Finden sich bei der Durchführung der Bauarbeiten wassergefährdende Stoffe an, so sind diese schadlos zu beseitigen. Sofern durch Abbrucharbeiten verunreinigte Abwässer anfallen, sind diese fachgerecht zu reinigen.

Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, sind das Eisenbahn-Bundesamt und die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) unverzüglich zu verständigen.

Die Versorgung von Baumaschinen und Kraftfahrzeugen mit Betriebsstoffen ist nur auf gegenüber diesen Stoffen dichten Flächen vorzunehmen. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen. Behälter für die Lagerung von Betriebsstoffen müssen doppelwandig sein oder in entsprechenden Auffangwannen gelagert werden. Auslaufende Betriebsmittel, auch Tropfverluste, sind unmittelbar aufzunehmen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (Schaufel und Eimer) sind im Bereich der Betankungsstelle bereitzuhalten bzw. auf der Baustelle in ausreichendem Umfang vorzuhalten.

Rechtzeitig vor der Bauausführung hat sich der Antragsteller über vorhandene Sparten (Strom, Gas, Wasser usw.) und sonstige Anlagen (Brunnen, Sickeranlagen usw.) zu informieren und das Ergebnis bei der Ausführung zu berücksichtigen.

Es ist ferner festzustellen, ob auf dem Baugrundstück unterirdische Lagerbehälter (z.B. Heizöl), Grundwassernutzungen (z.B. Wärmepumpen) oder sonstige Anlagen vorhanden sind, die durch die Maßnahme beschädigt oder beeinträchtigt werden könnten.

Es sind Fahrzeuge und Baumaschinen einzusetzen, die keine Schmier- und Treibstoffe verlieren oder durch Restschadstoffe aus eventuellen früheren Einsätzen in kontaminierten Bereichen verschmutzt sind.

Die Geräte und Maschinen sind vor und während des Betriebs täglich durch den Baustellenleiter auf Dichtigkeit zu überprüfen. Bei Leckagen sind diese unmittelbar zu beseitigen; erst danach dürfen die Arbeiten mit diesen Geräten oder Maschinen wiederaufgenommen werden.

Es sollen nach Möglichkeit biologisch abbaubare Hydrauliköle und/oder Schmierstoffe verwendet werden.

Arbeiten mit Betriebsmitteln und Baustoffen haben auf der Grundlage der zugehörigen Betriebsanweisungen zu erfolgen.

Die in das Grundwasser hineinreichende Bauteile (z.B. Betonfundamente) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5.5 verwiesen.

A.5.1.3 Weitere Befreiungen von Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung

A.5.1.3.1 Zwischenlagerung von belastetem Bodenaushub/ wassergefährdenden Stoffen

Von dem Verbot des Lagerns, Behandelns und Umschlagens von wassergefährdenden Stoffen und vom Verbot des Lagerns, Behandelns und Umschlagens von belastetem Bodenaushub auf dem Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt – jeweils Verbotstatbestände im Sinne des § 5 Nr. 2 Wasserschutzgebietsverordnung in Verbindung mit § 62 Abs. 3 WHG sowie § 2 Abs. 3 Wasserschutzgebietsverordnung – wird für die Dauer der Baumaßnahme auf Antrag der Vorhabenträgerinnen gemäß Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 9.2.4 – eine Befreiung gemäß § 52 Abs. 1 S. 2 WHG in Verbindung mit § 51 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und § 52 Abs. 1 Nr. 1 WHG sowie § 2 Abs. 2 S. 1 Wasserschutzgebietsverordnung erteilt.

Es sind die im Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept, Feinkonzept, Unterlage 21.1, Ziffer 5.3.3 und Ziffer 5.3.4 enthaltenen Festlegungen zur Haufwerksbildung, Deklarationsanalytik und den Bereitstellungsflächen umzusetzen; im Übrigen erfolgt die Erteilung unter nachstehenden Auflagen und Bedingungen:

Die Sicherung der Haufwerke der einzelnen Bodenbelastungsklassen ist derart auszugestalten, dass eine Eluierung von Schadstoffen in den verbleibenden Untergrund sicher verhindert wird. Für alle Lagerflächen und deren Zufahrtswege ist vor und nach der Lagerung eine Beweissicherung durchzuführen. Art und Umfang der Beweissicherung sowie die Ergebnisse derselben sind mit der BUKEA abzustimmen.

Bei Lagerung von Böden der Belastungsklasse Z 0 und Z 1.1, die gemäß der Unterlage 21.1, Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Feinkonzept offen gelagert werden können, ist der Untergrund der Lagerflächen durch ein Geotextil und eine mineralische Deckschicht von 30-50 cm Mächtigkeit gegen eine Vermischung mit dem aufgelagerten Material zu schützen. Nach Beendigung der Lagerung sind Geotextil und Deckschicht zu entfernen.

Soweit für Haufwerke der Böden mit Belastungsklasse ≥ Z2 sind gemäß der Unterlage 21.1, Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Feinkonzept zusätzlich zur Abdeckung eine Untergrundsicherung vorzusehen ist, ist diese in Form einer mindestens 0,4 mm starken und reißfesten HDPE-Folie unterhalb der Haufwerke herzustellen.

Die Zwischenlagerung der belasteten Böden in Haufwerken darf die Dauer der einzelnen in Unterlage 21.1, Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Feinkonzept benannten Bauphasen nicht überschreiten; die Böden sind schnellstmöglich zu ihrem Bestimmungsort zu verbringen.

Sollten die Ergebnisse der Beweissicherung/des Monitorings eine Eluierung von Schadstoffen aus den Haufwerken und sich damit ein Eintrag von Schadstoffen in die anstehenden und verbleibenden Böden ergeben, ist es der für den Vollzug der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen vorbehalten, weitere Maßnahmen (Forderung eines erweiterten Bodenaustausches, etc.) festzulegen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5.6.1 verwiesen.

A.5.1.3.2 Vorbehalt zur nachträglichen Befreiung der ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, hinsichtlich der ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen für die Be- und Entladung von Kraftfahrzeugen –

Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 6.9; Lageplan, Unterlage 3.2; Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4, lfd. Nr. 26 – die Ausstattung der Verladerampen mit hydraulischer Maschinentechnik zur Durchführung der Hebe- und Senkvorgänge von der nachträglichen Erteilung einer Befreiung gemäß § 52 Abs. 1 S. 2 WHG in Verbindung mit der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen abhängig zu machen.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich für den Fall, dass für die Hebe- und Senkvorgänge der ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen diese mit hydraulischer Maschinentechnik versehen werden vor, die Befreiung nachträglich mit Nebenbestimmungen im Sinne des § 18 Abs. 1 S. 3 AEG zur konkreten Beschaffenheit der maschinentechnischen Anlage (Schutz vor dem Austreten technischer Öle) sowie zur Abdichtung des Bodens (Schutz vor dem Eintreten technischer Öle) zu versehen.

Hierzu haben die Vorhabenträgerinnen dem Eisenbahn-Bundesamt nach Erstellung der Ausführungsplanung diese vorzulegen, soweit sie die maschinentechnische Ausstattung der Verladerampen und die ggf. erforderliche Abdichtung des Bodens betrifft. Die Ausführungsplanung hat für den Fall des geplanten Einsatzes hydraulischer Maschinentechnik (mindestens) Angaben zur Art und zum Umfang des verwendeten Hydrauliköls, zum Volumen der Auffangeinrichtungen (Rückhaltevolumen) gemäß § 18 Abs. 3 AwSV und zur Betonqualität der Auffangwanne für das Hydrauliköl (vgl. § 18 Abs. 3 AwSV zur Undurchlässigkeit für Flüssigkeiten) zu beinhalten.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Entscheidung über die vorbehaltene Befreiung einschließlich diesbezüglicher Nebenbestimmungen auf Grundlage der vorstehend benannten Unterlagen der Ausführungsplanung sowie – gemäß § 18c AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG – nach Herstellung des Benehmens mit der BUKEA getroffen wird.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.5.6.2 verwiesen.

A.5.1.3.3 Hinweise zur Erteilung der Befreiungen von der Wasserschutzgebietsverordnung

Die in § 5 der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen festgelegten Nutzungsbeschränkungen sind zu beachten. Im Einzelnen:

- Wassergefährdende Stoffe und Betriebsmittel (Schmier-, Treib- und Heizstoffe etc.) sind so zu lagern und zu sichern, dass keine Verunreinigungen des Untergrundes und des Grundwassers erfolgen können (§ 5, Nr. 2 SchutzgebietsVO).

- Das Betanken, Reparieren, Abfetten und gegebenenfalls Säubern der Fahrzeuge und Baumaschinen ist grundsätzlich mit äußerster Sorgfalt durchzuführen, so dass eine Gefährdung des Untergrundes und des Grund- und Oberflächenwassers ausgeschlossen sind (§ 5, Nr. 2 SchutzgebietsVO).
- Anfallendes Abwasser ist so zu behandeln bzw. abzuleiten, dass keine Gefährdung für den Untergrund und das Grundwasser gegeben ist (§ 5, Nr. 1 SchutzgebietsVO).
- Das Verwenden von Materialien bei Baumaßnahmen, insbesondere im Straßen-, Wege- und Tiefbau, die den wasserwirtschaftlichen Anforderungen an ihre Schadlosigkeit nicht genügen, ist verboten (§ 5, Nr. 14 SchutzgebietsVO).

A.5.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen zum Zweck der Durchführung der Bauarbeiten ist auf die im Grunderwerbsplan (Unterlage 7.1) bezeichneten Flächen zu begrenzen. Die Beeinträchtigungen des Vegetationsbestandes sind auf das geringstmögliche Maß zu beschränken.

Die Vorhabenträgerinnen haben die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 15.1), den Maßnahmenblättern (Unterlage 15.2) sowie den Maßnahmenplänen (Unterlagen 15.4.1, 15.4.2, 15.4.3, 15.4.4) beschriebenen naturschutzfachlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

Die Vorhabenträgerinnen sind zu der vollumfänglichen und, soweit diese zu besonderen Zeiten oder mit besonderen Fristen durchzuführen sind, zeitgerechten Umsetzung aller Maßnahmen verpflichtet. Dies gilt auch für die weiteren im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Empfehlungen.

Zur Begründung der Maßnahme wird auf Ziffer B.4.6 verwiesen.

A.5.2.1 Maßnahmen vor Baubeginn

Maßnahme Nr. 001 VA, Bauzeitenregelung für gehölzbrütende Vogelarten: Zur Vermeidung von Tötungen von Brutvögeln wird eine Bauzeitenregelung festgesetzt. Danach hat die Baufeldräumung außerhalb der Kernbrutzeiten der gehölzbrütenden Vögel zu erfolgen. Fällarbeiten und Gehölzschnitt sind zum Schutz der Brutvögel (gebüsch- und gehölzbrütende Arten) gemäß den gesetzlichen Vorgaben des § 39 Abs. 5 BNatSchG in der Zeit nach dem 30.09. und vor 01.03. eines Jahres durchzuführen.

Maßnahme Nr. 008_VA; Errichtung einer temporären Reptilienbarriere zum Schutz der Zauneidechse: 1 Monat vor Projekt-Baubeginn, d.h. unmittelbar vor Beginn der Baufeldberäumung und während des gesamten Zeitraums der Bauarbeiten sind nordöstlich der Baufeldgrenze Reptilienbarrieren aufzustellen. Sie Barriere muss so gestaltet sein, dass ein Durch- bzw. Überklettern und eine Verletzung der Tiere ausgeschlossen werden kann. Eine Barrierehöhe von 40 cm ist ausreichend, wobei keine Vegetation die Barriere überwachsen darf. Dies ist durch regelmäßiges Freischneiden von einem 40 cm breiten Korridor auf der Angriffsseite der Barriere sicherzustellen. Es ist ein möglichst glattflächiges Material ohne Strukturierung, die materialbedingt das Überklettern ermöglichen könnte, zu verwenden.

Das Baufeld ist unmittelbar vor Baubeginn durch geschultes Fachpersonal mehrfach auf Individuen zu kontrollieren, gefundene Tiere sind zu fangen und außerhalb des Baufeldes in ungestörte Teilflächen des Bahngeländes wieder auszusetzen. Es hat von April bis Oktober eine regelmäßige Kontrolle auf Individuen im Rahmen der umweltfachlichen Bauüberwachung (Maßnahme Nr. 006_V, siehe Ziffer A.5.4) zu erfolgen und bei Vorkommen sind ggf. Nachsteuerungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Lage der temporären Reptilienbarriere ist dem Baufortschritt entsprechend in Abstimmung mit der Umweltfachlichen Bauüberwachung (Maßnahme Nr. 006_V) anzupassen, soweit dies erforderlich ist, um den Bahnbetrieb zu gewährleisten und weiterhin das Einwandern der Reptilien in das Baufeld zu verhindern.

Maßnahme Nr. 009_VA; Vermeidung der bauzeitlichen Schädigung des Nachtkerzenschwärmers: 1 Monat vor Projekt-Baubeginn und während des gesamten Zeitraums der Bauarbeiten sind Kontroll- und ggf. Umsetzungsmaßnahmen zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers erforderlich. Im Baufeld ist über eine Mahd bis zum 30.04. des Jahres des Eingriffs sowie durch Verhinderung des Aufwuchses von Raupenfutterpflanzen nach dem 20.05. dieses Jahres sicherzustellen, dass keine der Entwicklungsstadien des Nachtkerzenschwärmers geschädigt werden. Dies ist durch die Umweltfachliche Bauüberwachung, Maßnahme Nr. 006_V zu kontrollieren.

A.5.2.2 Maßnahmen während des Baubetriebs

Maßnahme Nr. 010_V; Bautabuflächen innerhalb der Planfeststellungsgrenze: Die innerhalb der Planfeststellungsgrenzen gelegenen Ausgleichsflächen des Vorhabens ICE-Bahnbetriebswerk gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 05.10.1988 sind durch Schutzzäune während der Baudurchführung und bis zum Ende der Bauzeit zur Minimierung des Biotopverlustes von einer Inanspruchnahme auszuschließen (Tabuflächen).

A.5.2.3 Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten

Maßnahme Nr.: 002_V; Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen: Flächen, die baubedingt in Anspruch genommen werden müssen, sind in die vorherige Nutzung zurückzuführen. Vor der Rückführung (Renaturierung) hat ein Rückbau von ggf. zeitweise befestigten Flächen bzw. die Beseitigung von Verdichtungen durch Bodenlockerungen insoweit zu erfolgen.

Maßnahme Nr.: 003_A; Extensive Dachbegrünung des Parkhauses: Auf dem neuen Parkhaus ist zur Kompensation, zur Drosselung des Regenwasserabflusses und zur Verbesserung des Mikroklimas des Gebäudes eine extensive Dachbegrünung mit der Entwicklung von artenreicher Vegetation der Mager- und Trockenrasen und von faunistischen Sonderstandorten umzusetzen.

Die Vorhabenträgerinnen sind verpflichtet, die in Kapitel 7.2.2 (Dachbegrünung – Maßnahme Nr. 003_A) des LBP festgesetzten Kompensationsmaßnahmen spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Autoreisezuganlage zu beginnen, zügig umzusetzen und fertig zu stellen.

Maßnahme Nr. 007_V; Lärmschutz mit integrierten Kleintierdurchlässen: Die unter Ziffer A.5.5.2 bezeichnete Schallschutzwand (siehe Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4. Lfd. Nr. 29) parallel zu Gleis 50 mit einem Abstand zur Gleisachse von 3,50 m, einer Länge von 220 m und einer Höhe über Schienenoberkante von 4,0 m ist in der im Bauwerksplan, Unterlage 5.1.1 ersichtlichen Lage mit einem Kleintierdurchlass je Sockelelement zu errichten.

A.5.2.4 Ersatzmaßnahmen

Maßnahme Nr. 004_E; Entwicklung von extensivem Grünland: Als Ersatz zum vorhabenbedingten Biotopverlust ist die im Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6, lfd. Nr. 1 sowie im Grunderwerbsplan, Unterlage 7.2 bezeichnete Fläche mit der Flurstücks-Nr. 3970 zu extensivieren und aufzuwerten. Um die Etablierung von blütenreichen Arten zu gewährleisten, ist eine Mahdübertragung zur Förderung von typischen Wiesenarten vorzunehmen. Dazu ist über eine Abfrage im Biotopkataster bei der BUKEA eine Auswahl von Flächen in der Umgebung zu treffen, die als Spenderflächen in Frage kommen. Alternativ hat eine gezielte Ansaat charakteristischer Arten (standortgerechte Regio-Saatgutmischung) zur Schaffung und zur Förderung artenreichen Grünlands zu erfolgen. Die ein- bis zweijährig durchzuführende Mahd hat unter Berücksichtigung von Brutzeiten und der vegetationskundlich entscheidenden Phase erst ab dem 15.07. eines Jahres zu

erfolgen. Das Mahdgut ist abzufahren, um den Nährstoffeintrag in die Fläche zu reduzieren.

Zielzustand der Entwicklung der Fläche ist der Biotoptyp „Artenreiches Grünland frischer Standorte“ (GM). Auf den Einsatz von mineralischem Dünger und Pflanzenschutzmittel ist zu verzichten. Zur Vermeidung einer langfristigen Aushagerung der Fläche wegen der unterbleibenden Düngung und einer dadurch verursachten Verringerung der Artenvielfalt ist eine Erhaltungs- und Grunddüngung in einem Intervoll von 2 bis 5 Jahren zu prüfen. Vor Aufbringung ist eine Bodenanalyse (NPK, pH, Ca) erforderlich.

Die Anforderungen des Wasserschutzgebietes Eidelstedt/Stellingen sind entsprechend der Lage der Fläche in der Schutzzone III einzuhalten.

Die in Kapitel 7.2.3 dargestellten Kompensationsmaßnahmen auf dem Flurstück 3970, Gemarkung Eidelstedt sind zeitgleich mit dem Eingriff zu beginnen, zügig umzusetzen und fertig zu stellen.

Maßnahme Nr. 011_E; Waldumbau / Laubwald im Projektgebiet Glasmoor: Auf der in Unterlage 6, Grunderwerbsverzeichnis, lfd. Nr. 7; Unterlage 7.3, Grunderwerbsplan; Unterlage 15.4.4, Maßnahmenplan extern und der Unterlage 15.5, Maßnahmenübersicht lagemäßig bestimmten Fläche sind als trassenferne Kompensationsmaßnahme unter Berücksichtigung des Entwicklungskonzepts „Vernässung Glasmoor bei Norderstedt“ und der Ziele des Managementplans für das FFH-Gebiet DE 226-302 „Glasmoor“ sind naturnahe, standortangepasste, eichendominierte Laubwälder vor allem durch Waldumbau, d.h. durch Entnahme von Nadelholz und Förderung einer naturnahen Waldentwicklung durch Sukzession und Pflanzung zu entwickeln.

Bei der Holzentnahme sind Schäden im Umfeld der jeweiligen lokalen Maßnahmen und irreversible Eingriffe in die Bodenstruktur zu vermeiden. Bei der mit der Maßnahme vorgesehenen Entnahme von Gehölzen sind artenschutzrechtliche Belange zu beachten, insbesondere der zulässige Zeitraum für die Entnahme von Gehölzen in der offenen Landschaft vom 1. Oktober bis Ende Februar gemäß § 39 Absatz 5 BNatSchG. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme ist zu bewerten, ob die Beobachtung und gegebenenfalls Bekämpfung der Späten Traubenkirsche für das Erreichen der Entwicklungsziele der Fläche erforderlich ist. Eine Entnahme von Fichten kann nur unter Beachtung des § 5 Absatz 3 LWaldG SH erfolgen. Dies ist mit der zuständigen Unteren Forstbehörde, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR), Außenstelle Neumünster abzustimmen.

A.5.2.5 Ausführungsplanung, Pflegemaßnahmen, Berichtspflichten

Die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist durch eine Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Ausführungsplanung ist von einem qualifizierten Büro zu erstellen und mit BUKEA abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

Spätestens 3 Monate nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist bei der Zulassungsbehörde und der BUKEA die Abnahme der Maßnahme zu beantragen, bei der die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaßnahmen nachzuweisen ist. Alternativ zur Maßnahmenabnahme kann der Zulassungsbehörde und der BUKEA eine Bestätigung eines Fachbüros vorgelegt werden, in der die einwandfreie Durchführung der Kompensationsmaßnahmen bestätigt wird.

Die in Kapitel 7.2.3 dargestellten Pflegemaßnahmen sind unverzüglich nach Fertigstellung der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen zu beginnen und dauerhaft fortzuführen.

Über die Durchführung der festgesetzten Pflegemaßnahmen ist die BUKEA ein Jahr nach Beginn und im Anschluss daran wiederkehrend in Abständen von einem Jahr ein Bericht eines beauftragten Fachbüros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle enthalten ist.

Sollten die Flächen in Teilen aktiv begrünt werden sind standortgerechte, gebietsheimischen Gehölzen sind mit forstlichem Herkunftsnachweis oder anderen anerkannten 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 BUKEA vorzulegen.

Die Beendigung der Arbeiten zur Durchführung des Vorhabens, für das die beschlussgegenständlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt sind, ist der BUKEA unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Dies gilt auch für eine länger als ein Jahr andauernde Unterbrechung der Arbeiten.

A.5.3 Artenschutz

Die Vorhabenträgerinnen haben die im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 16), den Maßnahmenblättern (Unterlage 15.2) sowie den Maßnahmenplänen (Unterlagen 15.4.1, 15.4.2, 15.4.3, 15.4.4) beschriebenen artenschutzfachlichen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

Wegen der artenschutzbezogenen Inhalte der Maßnahmen 001_VA, 003_A, 004_E, 005_V, 008_V, 009_VA und 010_V und deren Begleitung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung, Maßnahme 006_V, wird auf die Darstellungen unter Ziffer A.5.2 und Ziffer A.5.4 verwiesen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.7 verwiesen.

A.5.4 Umweltfachliche Bauüberwachung

Maßnahme Nr. 006_V; umweltfachliche Bauüberwachung: Die umweltfachliche Bauüberwachung hat die zulassungs- und umweltrechtskonforme Baudurchführung und die Dokumentation des umweltrelevanten Bauablaufs sicherzustellen. Die Umweltfachliche Bauüberwachung hat die Baustellenüberwachung, welche der Einhaltung der Bauausführungsplanung der Bauunternehmen und aller gesetzlichen und vertraglichen Anforderungen dient, hinsichtlich der Überwachung der umweltrelevanten Auflagen etwa bei Baustellenbegehungen und Handhabungen bei Nichtübereinstimmungen mit den Planunterlagen. Die Umweltfachliche Bauüberwachung sich insbesondere auf Folgendes zu erstrecken:

- Prüfung, ob sämtliche umweltrelevanten Auflagen bzw. Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt wurden;
- Kontrolle der konkreten Umsetzung umweltrelevanter Schutzmaßnahmen;
- Teilnahme an Baubesprechungen, außer bei fehlender Relevanz aus Umweltsicht;
- Dokumentation des umweltrelevanten Bauablaufs mit Besprechungsprotokoll und Fotodokumentation zum umweltrelevanten Baugeschehen;
- Mitwirkung bei der Dokumentation und Beweissicherung in Schadensfällen;
- Übersendung aller erforderlichen Anzeigen und Mitteilungen an die zuständigen Umwelt-Fachbehörden;
- Erstellung eines Abschlussberichts.

Hinsichtlich des Nachtkerzenschwärmerns und den Rote Liste-Pflanzenarten hat die Umweltfachliche Bauüberwachung die detaillierte Vorgehensweise zu bestimmen. Dabei hat die Umweltfachliche Bauüberwachung vor Ort zu entscheiden, ob ein Ausgraben und Umsiedeln von Pflanzenarten der Roten Liste notwendig ist, um einen Wiederansiedlungserfolg zu gewährleisten.

Die Umweltfachliche Bauüberwachung sichert darüber hinaus die Durchführung der artenschutzrechtlich relevanten Vermeidungsmaßnahmen. Dazu zählen die

Vermeidung der bauzeitlichen Schädigung des Nachtkerzenschwärmers, Maßnahme Nr. 009_VA, sowie hinsichtlich der Zauneidechse die regelmäßige Kontrolle auf Individuen von April bis Oktober und die Umsetzung der Tiere durch geschultes Fachpersonal in ungestörte Teilflächen des Bahngeländes bei Feststellung des Vorkommens der Tiere. Weiter obliegt es der Umweltfachlichen Bauüberwachung, sicherzustellen, dass während der Bauzeit Materialien, die als künstliches Versteck dienen können, aus dem unmittelbaren Baufeld fernzuhalten.

A.5.5 Immissionsschutz

Die Vorhabenträgerinnen sind verpflichtet, während der Durchführung der Baumaßnahme die Einhaltung der aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsbestimmungen sowie der VDI-Richtlinien und sonstigen rechtlichen und technischen Vorschriften zur Minderung von Immissionsbelastungen zu beachten. Schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Absatz 1 BImSchG).

A.5.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sowie die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ und Teil 3 „Einwirkungen auf bauliche Anlagen“, sind zu beachten. Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind. Die Vorhabenträgerinnen haben lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren umzusetzen, soweit dies bautechnisch möglich ist.

Bei der Durchführung der Baumaßnahmen sind die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm einzuhalten. Dazu sind folgende Schutzmaßnahmen zu ergreifen:

A.5.5.1.1 Schallschutzmaßnahmen

Die Durchführung der Baumaßnahmen ist auf den Tagzeitraum – 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr – an Werktagen (Montag bis Samstag) zu begrenzen. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sind grundsätzlich zu vermeiden. Sie kommen vorliegend nur in Bauphase 3 in Betracht, um die Sperrpause des Streckengleises 1232 auszuschöpfen.

Es sind ausschließlich dem Stand der Technik entsprechende lärmarme Bauverfahren und -geräte einzusetzen. Dabei muss der Schallleistungspegel der eingesetzten Maschinen und Geräte dem Stand der Technik genügen, der sich an den Umweltkriterien der EU-Richtlinien (Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, ergänzt durch Richtlinie 2005/88/EG) und der 32. BImSchV orientiert.

Die Einrichtung der Baustelle hat unter Gesichtspunkten der Lärmminimierung (z. B. Positionierung von lärmerzeugenden Elementen möglichst entfernt von der angrenzenden schutzwürdigen Bebauung, Positionierung von potentiell lärmabschirmenden Elementen wie Baustellencontainer unter Ausnutzung der lärmabschirmenden Wirkung) zu erfolgen.

Motoren von Baufahrzeugen und -maschinen sind nicht länger als erforderlich zu betreiben. Der Leerlaufbetrieb temporär ungenutzter Maschinen ist zu vermeiden. Die Arbeitszeit besonders lärmerzeugender Baufahrzeuge und -maschinen ist zu reduzieren, soweit hierdurch die Gesamtbauzeit nicht wesentlich verlängert wird. Zur Minimierung der Dauer der Belästigungen sind lärmintensive Tätigkeiten zeitlich zusammenzulegen.

Gründungsarbeiten sollen vorzugsweise durch Bohren erfolgen; die Durchführung von Rammarbeiten ist nach Möglichkeit zu vermeiden und im Einzelfall zu prüfen, ob lärmärmere Verfahren technisch durchführbar sind. Bei erkennbaren Immissionskonflikten ist zu prüfen, ob durch Anwendung weniger geräuschintensiver Bauverfahren oder Verlagerung von Maschinenaufstellorten eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann, soweit dies technisch möglich sowie wirtschaftlich vertretbar ist.

Ist die Durchführung von Rammarbeiten für Gründungen bautechnisch nicht vermeidbar, sind diese nicht über einen Zeitraum von mehr als vier aufeinander folgenden Tagen (Arbeiten zwischen 07:00 und 20:00 Uhr) zu begrenzen; vor Wiederanlaufen der Rammarbeiten ist ein der vorherigen Anzahl von Tagen, an denen Rammarbeiten stattgefunden haben, entsprechender (gleich langer) Pausenzeitraum vorzusehen. Im Rahmen der zeitlichen Organisation des Ablaufs der Rammarbeiten, so diese unvermeidlich sind, ist zu prüfen, diese nicht in den Randzeiten des Beurteilungszeitraums Tag morgens und abends durchzuführen, sondern etwa auf den Zeitraum 08:00 bis 17:00 Uhr zu begrenzen.

Auf gegenläufiges Anschlagen der Bohrgeräte sowie Anschlagen der Schaufeln von Baggern zwecks Abklopfens der anhaftenden Erde ist zu verzichten.

Der Einsatz von Automatischen Warnsystemen (AWS) ohne automatische Pegelanpassung ist unzulässig. Ist der alleinige Einsatz einer festen Absperrung etwa

aus Arbeitsschutzgründen und / oder bauplanerischer Sicht nicht ausreichend bzw. nicht möglich, sind Warnsysteme zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine Automatische Pegelanpassung (APA) verfügen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.8.1.2 verwiesen.

A.5.5.1.2 Information der Anlieger

Die Vorhabenträgerinnen haben für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen (BLV – Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz) einzusetzen. Zu den Aufgaben des BLV gehört u.a. die Information der Nachbarschaft und die Funktion als Ansprechpartner für die betroffene Nachbarschaft, Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamts sowie Umweltbehörden.

Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Immissionsschutzbehörde, dem Bezirksamt Eimsbüttel, der Planfeststellungsbehörde und den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn in geeigneter Weise mitzuteilen.

Die Vorhabenträgerinnen haben die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten (etwa der ausnahmsweisen Durchführung von Arbeiten am Wochenende), jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Anlieger sind Bewohner und Nutzer derjenigen Gebäude, die in den Unterlagen 18.2.1 bis 18.2.10 als Objekte bezeichnet werden, an denen bauzeitlich Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm prognostiziert werden. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten soll mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. In der Information ist ein erreichbarer Ansprechpartner (einschließlich Kontaktdaten) zu benennen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.8.1.3 verwiesen.

A.5.5.2 Anlagenbedingte Lärmimmissionen

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch anlagenbezogene Geräusche, die aus den Verladetätigkeiten sowie dem An- und Abfahrtsverkehr von Pkw auf dem Betriebsgelände des planfestgestellten Vorhabens

entstehen, werden aktive Lärmschutzmaßnahmen angeordnet, die so dimensioniert sind, dass die Zusatzbelastung der Autoreisezug-Anlagengeräusche an allen maßgeblichen Immissionsorten die entsprechenden Immissionsrichtwerte der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Die Vorhabenträgerinnen haben diese planfestgestellten Lärmschutzanlagen zu errichten und zu unterhalten.

Somit sind folgende aktive Schallschutzmaßnahmen herzustellen:

- 220 m lange Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m über Schienenoberkante westlich des Verladegleis Nr. 50 (beidseitig hochabsorbierend)
- Geschlossene Fassade an der zum Gleis 52 ausgerichteten Fassadenseite des Parkhauses mit hochabsorbierender Verkleidung zwecks Minimierung von Reflexionen.
- Ausbildung des Mitarbeiterparkdecks als teilgeöffnetes Parkdeck mit Dach und umlaufenden vertikalen Teilöffnungen mit einer Höhe von 0,8m (mit Einschränkungen siehe Lagepläne).
- Einhausung der Zufahrt- und Auffahrrampe zum Mitarbeiterparkdeck.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.8.2 verwiesen.

A.5.5.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Zum Schutz von Menschen in Gebäuden durch bauzeitliche Erschütterungen haben die Vorhabenträgerinnen sicherzustellen, dass Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Ausgabe Juni 1999) eingehalten werden.

Zum Schutz der Bauwerke vor bauzeitlichen Erschütterungen haben die Vorhabenträgerinnen sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-3 (Ausgabe Dezember 2016) eingehalten werden. Dafür sind die folgenden Mindestabstände zu Gebäuden beim Einsatz bestimmter Ramm- und Verdichtungstechniken einzuhalten:

- 10 m bei Vibrationsrammen mit kleiner Hochfrequenz-Vibrationsramme (Energieeinsatz kleiner als 1,0 kNm, Frequenz größer 50Hz);
- 18 m bei Rammen mit Diesel-/Freifallhammer (Energieeinsatz kleiner 5,0 kNm);
- 19 m bei Rammen mit Hochfrequenz-Vibrationsramme mit variabler Momententechnologie (Energieeinsatz kleiner 5,0 kNm, Frequenz größer 50Hz);

- 38 m bei Rammen mit Hydraulikramme (Energieeinsatz kleiner 6,0 kNm);
- 11 m bei Verdichtungsarbeiten mit Geräten bis zu einem Gewicht von 1,0 t;
- 19 m bei Verdichtungsarbeiten mit Geräten bis zu einem Gewicht von 3,0 t;
- Abstand größer 19 m bei Geräten höheren Gewichts, deren Einsatz dann messtechnisch zu überwachen ist (bspw. 24 m bei Einsatz einer Vibrationswalze mit einem Gewicht von 5,0 t).

Nach Maßgabe von Ziffer A.5.5.1.1 ist zunächst die Vermeidbarkeit von Rammarbeiten und anderer erschütterungsintensiver Verfahren durch Wahl alternativer Bauverfahren bei Gründungsarbeiten, etwa durch Bohrtechnik, zu prüfen. Hinsichtlich des Beschränkung der Baudurchführung auf den Tagzeitraum wird ebenfalls auf Ziffer A.5.5.1.1 verwiesen.

Soweit Rammarbeiten unvermeidlich sind, sind für die auf den Grundstücken der Vorhabenträgerinnen befindlichen, zum Baufeld nächstgelegenen Gebäude 1 (Gefahrenstofflager), Gebäude 2 (Pförtnerhaus) sowie Gebäude 4 (Funktionsgebäude) gemäß der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Seite 16, Abbildung 4-1, aus Sicherheitsgründen die Ramm- und Verdichtungsarbeiten messtechnisch zu überwachen und vor Ort der Mindestabstand des eingesetzten Geräts zum nächstgelegenen Gebäude anhand der in der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Ziffer 5.1 dargelegten Kriterien zu überprüfen. Die Gebäude sind vor Beginn der Baumaßnahme visuell beweiszusichern.

Vor Baubeginn ist zu prüfen, ob für das Gefahrenstofflager (Gebäude 1 gemäß der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Seite 16, Abbildung 4-1) gesonderte Schutzmaßnahmen zu treffen sind oder ob das Gefahrenstofflager vor Baubeginn komplett geleert werden muss.

Im Zuge der gemäß Ziffer A.5.5.1.2 festgelegten Information der Anlieger über bauzeitlichen Lärm ist mindestens der in der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Seite 16, Abbildung 4-1 ersichtliche Kreis von Anliegern (Gebäude 6 bis 14) über erschütterungsspezifische bauzeitliche Immissionen zu informieren.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.8.3 verwiesen.

A.5.5.4 Stoffliche Immissionen

Die Vorhabenträgerinnen haben die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Staub und Abgasen durch geeignete

Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen. Für die Bauarbeiten sind, dem Stand der Technik entsprechend, ausschließlich Maschinen und Fahrzeuge einzusetzen, die mit einem Partikelminderungssystem ausgestattet sind oder eine grüne Plakette tragen. Staub entwickelnde Materialien bzw. Haufwerke solcher Materialien sind abzudecken oder zu befeuchten sowie bei erheblicher Staubentwicklung die staubentwickelnden Bereiche zu befeuchten.

Sowohl unter dem Aspekt der Feinstaubentwicklung laufender Motoren als auch zur Vermeidung von Staubaufwirbelungen ist darauf zu achten, dass Motoren von Fahrzeugen und Geräten, die sich nicht im Arbeitseinsatz befinden, abgestellt werden und unnötige Leerfahrten unterbleiben.

Ebenfalls unter dem Aspekt der Vermeidung von Staubaufwirbelungen ist bei trockener Witterung eine Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit in Betracht zu ziehen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.8.6.1 verwiesen.

A.5.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

A.5.6.1 Umwelttechnischer Fachgutachter

Der Abbruch aller Bauwerke und Anlagen ist vor und während der Arbeiten durch einen umwelttechnischen Fachgutachter zu begleiten und ggf. auf Schadstoffe zu prüfen. Dem Gutachter obliegt u.a. die Kontrolle über die Einhaltung der einschlägigen bodenschutz- und abfallrechtlichen Vorschriften einschließlich der Umsetzung der diesbezüglichen Nebenbestimmungen aus diesem Planfeststellungsbeschluss, der darin enthaltenen Bezugnahmen des „Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts, Stufe II: Feinkonzept“ (BoVEK – Unterlage 21) sowie der Beachtung der LAGA-Richtlinien und der allgemein anerkannten Regeln der Technik.

Der Gutachter hat die Baumaßnahmen auf der Grundlage des BoVEK fachgutachterlich zu begleiten und muss in der Lage sein, erforderlichenfalls kurzfristig in den Bauprozess einzugreifen.

A.5.6.2 BoVEK

Die weitere Verwendung bzw. die Entsorgung der bei den Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sowie Aushub- und Abbruchmassen hat auf Grundlage des „Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts, Stufe II: Feinkonzept“ (Unterlage 21) zu erfolgen.

Dazu sind bei Gründung des Vorhabens u.a.:

- Die im Bereich der Fundamente vorhandenen Auffüllungen und der in der Bauwerksachse erkundete Torf unter Berücksichtigung einer mittleren erforderlichen Austauschtiefe von 2.6 m bis >3,00 m vollständig auszuheben und gegen grobkörnigen Boden auszutauschen; unter den Fundamenten kann der Austausch alternativ gegen Beton erfolgen;
- Sofern in den Aushub-/Gründungsebenen bauzeitlich aufgeweichter Geschiebelehm/-mergel ansteht, dieser ebenfalls auszutauschen;
- In den Gründungsebenen anstehende gewachsene Sande vor Herstellung der Gründung bzw. dem Einbau des Austauschsandes nachzuverdichten;
- Die Aushub-/Gründungssohle geotechnisch abnehmen zu lassen;
- Außenliegende Fundamente in einer frostfreien Mindesttiefe von t größer/gleich 0,8 m unter Geländeoberkante zu gründen;
- Die Herstellung eines Unterbaus der Gleise mit einer Schotterstärke von 0,3 m unter Unterkante Schwelle sowie der Einbau einer Planumschutzschicht (PSS) von 0,2 m aus Korngemisch (KG) 2 zu prüfen;

Bei Rückbau, Zwischenlagerung und Entsorgung sind u.a.:

- Gleise als Gleisjoche (maximale Länge 6 m), Weichen komplett auszubauen, zu den vorgesehenen Lagerflächen zu transportieren und dort ggf. zu demontieren;
- Schwellen separat und getrennt nach Holz- und Betonschwellen zu lagern;
- Schienen, Stahlschwellen und andere Metalle zum Schrott zu geben;
- Steuereinheiten und Weichenantriebe auszubauen und getrennt zu lagern;
- Die Infrastruktur (Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation) gemäß den Vorgaben der Deutschen Bahn AG fachgerecht zurückzubauen und zum Abtransport bereitzustellen;
- Abfälle im Bereich von Bereitstellungsflächen zu lagern und zu beproben;
- Die Abfuhr zur Entsorgungsanlage nach Vorliegen der Deklarationsanalytik vorzunehmen;
- Ein Abfahren von Material direkt zum Entsorgern nur ausnahmsweise nach Beprobung und Deklaration von Abfällen vor der Baumaßnahme (in situ) umzusetzen;

- Materialien zum Wiedereinbau und Bauabfälle zur Entsorgung in sortenreinen Haufwerken bis zu einem Volumen von maximal 500 m³ oder in Containern ordnungsgemäß bereitzustellen;
- Die anfallenden Materialien und Bauabfälle nach ihrer zu erwartenden Belastung sowie ihrer Herkunft (DB-Flächen, Neuflächen) zu trennen, unabhängig davon, ob jeweils nur geringe Aushub- und Abbruchkubaturen erforderlich werden;
- Die Haufwerke nach Maßgabe des BoVEK, Unterlage 21, Ziffer 5.3.3 wetterfest zu kennzeichnen, eine Dokumentation zu erstellen, diese Haufwerke so zu sichern, dass keine Beeinträchtigungen für die lebende Umwelt, Boden und Grundwasser zu besorgen sind, Proben für die Deklarationsanalytik zu ziehen;
- Die Bereitstellungsflächen nach Maßgabe des BoVEK, Unterlage 21, Ziffer 5.3.4 auf das Schutzniveau der Lage in der Zone III des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen abzustimmen, d.h. insbesondere den Untergrund der Lagerfläche durch ein Geotextil (Vlies) und eine mineralische Deckschicht gegen eine Vermischung mit dem auflagernden Material zu schützen;
- Dementsprechend die Haufwerke von Materialien, bei denen gemäß den abfalltechnischen Voruntersuchungen von einer Belastung von größer/gleich LAGA Z2 ausgegangen werden kann, vorsorglich noch vor Vorliegen der Deklarationsanalytik mit Untergrund- und Oberflächenabdichtungen aus mindesten 0,4 mm starker reißfester HDPE-Folie zu sichern (vgl. Ziffer A.5.1.3.1);
- Haufwerke in einer Größe von nicht mehr als 500 m³ / 1.000 t anzulegen;
- Vor der Lagerung Flächen und Zufahrtswege zur Beweissicherung zu beproben.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.9 verwiesen.

A.5.6.3 Unerwartete Auffälligkeiten

Sollten während der Bauarbeiten Auffälligkeiten im Untergrund festgestellt werden, die einen Verdacht auf Bodenverunreinigungen begründen (z. B. Verfärbung, Gerüche, Behältnisse), sind das Eisenbahn-Bundesamt, das zuständige Bezirksamt und das Schadensmanagement der BUKEA (schadensmanagement@bukea.hamburg.de, Tel.: 42840-2300, außerhalb der Dienstzeiten erfolgt die Alarmierung über die Polizei) zu benachrichtigen.

A.5.6.4 Weitere Auflagen und Hinweise

Da Abfälle im Sinne des KrWG alle Stoffe sind, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss (§ 3 KrWG), sind alle freiwerdenden Aushub- und Abbruchmassen als Abfälle zu behandeln und einem sachgerechten Wiedereinbau bzw. einer sachgerechten Entsorgung (Verwertung/Beseitigung) zuzuführen. Entsprechend des BoVEK-Feinkonzepts, Unterlage 21, Ziffer 5 ist nach dem Grundsatz „Verwertung geht vor Beseitigung“ zu verfahren. Sollte es keine Verwertungsmöglichkeiten bei internen und externen Entsorgungsstellen geben, ist zu beachten, dass für die auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt gelegenen Grundstücke die Verpflichtung besteht, die der öffentlichen Abfallentsorgung dienenden Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen, soweit sich nicht aus den geltenden Gesetzen und Verordnungen etwas anderes ergibt (§ 11 HmbAbfG). Gemäß Abfall-Ausschlussverordnung (AbfAusschlussVO) der Freien und Hansestadt Hamburg sind alle Abfälle von der Abfallentsorgung durch die Stadt ausgeschlossen, die in der Anlage 1 der Verordnung aufgeführt sind. Für diese Abfälle ist der Erzeuger und Besitzer der Abfälle selbst zur Abfallentsorgung verpflichtet.

Für alle, auch nicht gefährliche Abfälle ist das elektronische Abfallnachweisverfahren eANV anzuwenden.

Abfälle, die u.a. durch Lieferung, Betrieb und Unterhaltung der Baustelleneinrichtung entstehen (z.B. hausmüllähnlicher Gewerbeabfall, Verpackungen von Baumaterial, Betriebs- und Hilfsstoffe, Material zur Erstellung von Baustraßen, Verbaumaterialien), sind vom Abfallerzeuger und Abfallbesitzer nach § 3 Abs. 8 bzw. Abs. 9 KrWG selbständig gemäß den einschlägigen Vorschriften in einem separaten Stoffstrom zu entsorgen.

Untersuchung, Bewertung, Umgang und Verbleib haben sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz samt Nebenverordnungen, dem Hamburgischen Abfallwirtschaftsgesetz (HmbAbfG), dem Gesetz zum Schutz des Bodens (HmbBodSchG, BBodSchG), der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchVO) sowie den anerkannten Regeln der Technik zu richten (z. B. die Technischen Regeln der Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Abfall LAGA).

A.5.7 Brand- und Katastrophenschutz

A.5.7.1 Baustelleneinrichtung

Beim Einrichten von Baustellen sind die notwendigen Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzustimmen. Für die Bauabschnitte sind der zuständigen Feuer- und Rettungswache Ansprechpartner zu benennen.

Die in unmittelbarer Nähe zu der Baustelle befindlichen, an die Wasserleitungen der Vorhabenträgerinen angeschlossenen, auf dem Betriebsgelände der DB Fernverkehr AG gelegenen Hydranten sind nach Maßgabe des Löschwassernachweises (Unterlage 20.2) einschließlich des Hydrantenlageplans (Unterlage 20.2 – Anlage 1) für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten.

Die Feuerwehrzufahrten sind jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten. Alle Flucht- und Rettungswege sind immer in der vorgeschriebenen Breite freizuhalten.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.10.4 verwiesen.

A.5.7.2 Anlagenbezogene Nebenbestimmungen

Es sind die erforderlichen Maßnahmen für den baulichen Brandschutz gemäß den Darstellungen im Ganzheitlichen Brandschutzkonzept, Unterlage 20.1, 3. Fassung vom 14.02.2022 in Verbindung mit Anhang 01 bis Anhang 05 in Konkretisierung des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 4, Bauwerke lfd. Nr. 22, 23, 24, 25 und 38 umzusetzen. Abweichungen von den allgemein anerkannten Regeln der Technik und vom Bauordnungsrecht haben sich auf die Ganzheitlichen Brandschutzkonzept, Unterlage 20.1, Ziffer 16.1 benannten Abweichungen und die dort konkret benannten baulichen Einrichtungen und, soweit benannt, deren Abmessungen zu beschränken. Die Zulässigkeit der im Ganzheitlichen Brandschutzkonzept, Unterlage 20.1, Ziffer 16.1 benannten Abweichungen von den allgemein anerkannten Regeln der Technik und vom Bauordnungsrecht steht unter der Voraussetzung, dass sich nur ortskundige Personen auf dem Parkdeck (d.h. der Ebene +1) befinden und die Parkdecknutzung nur durch einen bestimmten, abgeschlossenen Personenkreis berechtigter Stellplatznutzer stattfindet, die Nutzung also auf einen objektiv nur geringen Zu- und Abgangsverkehr beschränkt wird.

Es sind die geometrischen Daten der Bauwerke einzuhalten, die als Eingangsdaten für den Nachweis ausreichender Rettungsmöglichkeiten – Gutachten der IVE

Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH vom 31.01.2020, Anlage zum Ganzheitlichen Brandschutzkonzept, Unterlage 20.1 angesetzt worden sind.

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. Dieses ist gemäß dem Brandschutzkonzept Punkt 13.1.1 umzusetzen.

Zuständig für die Maßnahmen ist die Feuer- und Rettungswache Stellingen, Basselweg 71, 22527 Hamburg. Der Ansprechpartner ist der Wachführer Tel.: 040 / 42851 - 1501, E-Mail-Adresse: WF15@Feuerwehr.Hamburg.de.

Zur Begründung wird auf Punkt B.4.10 verwiesen.

A.5.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungsarbeiten

A.5.8.1 Allgemeines

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

Über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen und die Berücksichtigung von Richtfunkstrecken während der Baudurchführung sind mit den Leitungsunternehmen 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 Suchschachtungen 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 wird auf Punkt B.4.11 verwiesen.

Zur Bewältigung bauzeitlicher Betroffenheiten von Leitungen ist darüber hinaus im Einzelnen Folgendes zu beachten:

A.5.8.2 Leitungen und Siele von Hamburg Wasser

Hinsichtlich der Siele bzw. Leitungen der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE) sind die im Merkblatt „Schutz Abwasseranlagen" enthaltenen Schutzvorkehrungen einzuhalten. Rammarbeiten in der Nähe von Sielanlagen bzw. in einem derartigen Bereich, dass Einwirkungen auf Sielanlagen zu besorgen sind, sind zu vermeiden. Wegen der Abstimmungen und der Anzeige der Baumaßnahmen gegenüber der HSE wird auf die Zusage der Vorhabenträgerinnen, Ziffer A.6.4 verwiesen. Wegen der Vermeidung von Baustoffablagerungen in den Sielanlagen bzw. dadurch erforderlichen Bereinigungen wird auf in der Einleitungsgenehmigung nach § 11a HmbAbwG, Ziffer A.5.1.1 sowie die Maßgaben zum Betrieb eines Sedimentabscheiders, Ziffer A.3.2.3 verwiesen. Auf dieser Grundlage ist zu vermeiden, Grundwasser, das mit Schwebstoffen befrachtet ist, die aus Baustoffen abgetragen worden sind und sich in dem Schmutzwassersiel in der Elbgaustraße ablagern werden, in das Schmutzwassersiel in der Elbgaustraße einzuleiten.

Hinsichtlich der Siele bzw. Leitungen der Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW) sind die im Merkblatt „Schutz erdverlegter Wasserleitungen" enthaltenen Schutzvorkehrungen einzuhalten.

A.5.8.3 Leitungen der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Hinsichtlich der Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH ist neben den unter Ziffer A.5.8.1 benannten Schutzauflagen darauf zu achten, dass vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, ist mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag an TDRB-

N.Hamburg@vodafone.com zu übermitteln, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

A.5.9 Straßen, Wege und Zufahrten

Baubedingte Verkehrsbehinderungen im Umfeld der Baustelle sind soweit möglich zu vermeiden und im Übrigen auf das erforderliche Maß zu beschränken. Zur Entlastung insbesondere der Elbgaustraße von baubedingtem Lkw-Verkehr sind die anfallenden Abfälle, soweit es sich um Oberbaumaterialien handelt, auf dem Schienenweg zur Entsorgung abzufahren. Hinsichtlich der Abfuhr weiterer Abfälle soll die Abfuhr ebenfalls vorrangig auf dem Schienenweg zu erfolgen; diese logistische Möglichkeit ist im Einzelfall zu prüfen.

Der Erschließungsweg zwischen der Elbgaustraße und dem ICE-Werk muss auch bauzeitlich eine Fahrbahnbreite von 5,90 m aufweisen.

Die Durchlässigkeit der Elbgaustraße auch im Mündungsbereich des vorhabenträgerinneneigenen Grundstücks ist sowohl per Straße als auch per Fuß- bzw. Radweg durchgängig zu gewährleisten, soweit es dem Bestand entspricht. Diesbezügliche provisorische Wegebeziehungen sind nach Möglichkeit barrierefrei zu gestalten.

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

Gegenüber der Polizei Hamburg, Straßenverkehrsdirektion, VD52, ist der Baubeginn mit hinreichendem Vorlauf anzuzeigen, um eine Prüfung zu ermöglichen, ob auf die Bauzeit beschränkte straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (bspw. Warnhinweis auf Baustellenausfahrt, darauf bezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen) zur Aufstellung von Verkehrszeichen für Abschnitte der Elbgaustraße erforderlich sind.

Gegenüber der Polizei Hamburg, Straßenverkehrsdirektion, VD52, ist die Fertigstellung des Vorhabens anzuzeigen, um eine Prüfung zu ermöglichen, ob für den Autoverkehr eine wegweisende Beschilderung angeordnet werden kann.

Gegenüber dem Bezirksamt Eimsbüttel und der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sind, sobald dieser feststeht, der Zeitpunkt des Baubeginns und die Fertigstellung des Vorhabens anzuzeigen, um eine Koordinierung mit den geplanten Baumaßnahmen auf der Elbgaustraße zu der Umsetzung der im Zuge des „Bündnisses für den Radverkehr“ geplanten Maßnahmen für die Veloroute 14 zu ermöglichen. Sofern absehbar ist, dass sich die Baumaßnahmen für das Vorhaben des Bezirksamtes Eimsbüttel und des mit diesem Beschluss planfestgestellten Vorhabens

überlappen, sind die verkehrlichen Einschränkungen und die Planung als solche jeweils zeitgerecht mit dem Bezirksamt Eimsbüttel bzw. mit dem LSBG abzustimmen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.12 verwiesen.

A.5.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Vor Inanspruchnahme der laut Grunderwerbsverzeichnis und -plan (Unterlage 6 und Unterlage 7.1, 7.2 und 7.3) für die Baumaßnahme bauzeitlich, anlagebedingt und für die Regelung von Eingriff und Ausgleich notwendigen Flächen sind, soweit nicht bereits geschehen, rechtzeitig Vereinbarungen zwischen den Vorhabenträgerinnen und dem jeweiligen Eigentümer zu schließen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.13 verwiesen.

A.5.11 Bauzeitliche Belange des Schienenverkehrs

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Die Standsicherheit und die Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- /Hubgeräten (z.B. (Mobil-)Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Die abgestimmten Sperrpausen im Schienenverkehr sind einzuhalten. Eventuell erforderliche Änderungen der Sperrpausen sind umgehend mit DB Fernverkehr, ggf. weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehre auf den Strecken 1220, 1232 und 1234 im Bereich des Vorhabens durchführen, abzustimmen.

Zur Begründung wird auf Ziffer B.4.14 verwiesen.

A.5.12 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, der BUKEA, der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, dem Bezirksamt Eimsbüttel, der Straßenverkehrsbehörde sowie den Beteiligten, denen gegenüber die Vorhabenträgerinnen entsprechende Zusagen abgegeben haben (siehe nachstehend Ziffer A.6) möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.6 Zusagen der Vorhabenträgerinnen

Soweit die Vorhabenträgerinnen im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

A.6.1 Zusagen gegenüber Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)

A.6.1.1 Zustand der Baufahrzeuge

Mit Blick auf die Forderung der BUKEA, „neuwertige oder gleichwertige Fahrzeuge und Baumaschinen gemäß dem Stand der Technik einzusetzen, die sich in einwandfreiem technischem Zustand befinden“, haben die Vorhabenträgerinnen in der Erwiderung auf die im Zuge des Ausgangsverfahrens abgegebene Stellungnahme der BUKEA zugesagt, die bauausführenden Unternehmen zu veranlassen, Fahrzeuge und Baumaschinen, die die öffentlich-rechtlichen Anforderungen erfüllen, auf der Baustelle einzusetzen.

Wegen weiterer Maßgaben zu bauzeitlichen Schutzvorkehrungen wird auf Ziffer A.5.1.2, Ziffer A.5.1.3 sowie Ziffer B.4.5.5 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

A.6.1.2 Pflegemaßnahmen

Auf die Forderung der BUKEA, die Behörde über die Durchführung der festgesetzten Pflegemaßnahmen ein Jahr nach Beginn und im Anschluss daran wiederkehrend in Abständen von einem Jahr den Bericht eines beauftragten Fachbüros vorzulegen, in dem eine Erfolgskontrolle enthalten ist, haben die Vorhabenträgerinnen in der Erwiderung auf die im Zuge des Ausgangsverfahrens abgegebene Stellungnahme der

BUKEA zugesagt, dieser einmal jährlich einen Bericht über die Herstellungs- und die Entwicklungspflege zur Kenntnis zu geben.

Wegen der weiteren Maßgaben zur Eingriffsregelung wird auf Ziffer A.5.2 sowie Ziffer B.4.6.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

A.6.1.3 Baustellenbeleuchtung

Auf die artenschutzfachliche Forderung der BUKEA, zur Vermeidung erheblicher Störungen geschützter Tierarten durch künstliche Lichtquellen im Sinne des § 44 BNatSchG diese insbesondere fledermaus-, vogel- und insektenfreundlich zu gestalten, haben die Vorhabenträgerinnen in der Erwiderung auf die im Zuge des Ausgangsverfahrens abgegebene Stellungnahme der BUKEA zugesagt, die Beleuchtung der Baustelle auf das für die Ausführung von Arbeiten und die Gewährleistung eines wirksamen Arbeitsschutzes bei mangelndem Tageslicht erforderliche Maß zu beschränken, jedoch aus Gründen des Arbeitsschutzes nicht unterhalb der Beleuchtungsintensität, welche die Werte der technischen Regel für Arbeitsstätten ASR A.3.4 des Ausschusses für Arbeitsstätten unterschritte.

A.6.2 Zusage gegenüber dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND)

Auf die Forderung des MELUND, die Lage der Maßnahmenfläche 011_E über die Bezugnahme auf die Flurstücksangaben in Unterlage 15.4.4 hinaus kartographisch darzustellen, haben die Vorhabenträgerinnen in der Erwiderung auf die im Zuge des Beteiligungsverfahrens zur 1. Planänderung abgegebene Stellungnahme des MELUND zugesagt, einen Lageplan zu ergänzen.

Das Eisenbahn-Bundesamt teilt die Auffassung der Vorhabenträgerinnen, dass die Lage der Maßnahme Nr. 011_E bei Gesamtwürdigung der Unterlage 6, Grunderwerbsverzeichnis, lfd. Nr. 7; Unterlage 7.3, Grunderwerbsplan; LBP-Erläuterungsbericht, Unterlage 15.2, Abbildung 2; Unterlage 15.4.4, Maßnahmenplan extern und der Unterlage 15.5, Maßnahmenübersicht lagemäßig hinreichend bestimmt ist, dass keine die Planfeststellung hindernde Zweifel an der Verortung und Vollziehbarkeit der Ersatzmaßnahme bestehen. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt jedoch zugleich fest, dass die Forderung bzw. die dahingehende Zusage jedenfalls nicht in Form des Herreichens eines zusätzlichen Lageplans in Ergänzung der Unterlagen 3.1 und 3.2 oder durch geänderte zeichnerische Darstellungen in Unterlage 15.4.4 erfüllt wurde. Zudem enthält die Übersichtskarte der Unterlage 15.4.4 auch nach der Überarbeitung im Zuge der 2. Planänderung keinen kartografischen Ausschnitt der

Belegenheit des FFH-Gebiets Glasmoor, sondern lediglich des Vorhabengebiets im engeren Sinne in Eidelstedt. Im Ergebnis stellt dies eine nur nachrichtliche Darstellung dar, die den konstitutiven Teil der Unterlage 15.4.4 nicht in Zweifel zieht. In der Stellungnahme des MELUND vom 25.11.2022 zur 2. Planänderung wurde das Fehlen kartographischer Darstellungen bezüglich der Maßnahme Nr. 011_E nicht (mehr) beanstandet. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt daher lediglich eine Abstimmung mit dem MELUND über einen ggf. fortbestehenden Bedarf an einer lageplanmäßigen Einordnung der Maßnahme Nr. 011_E anheim.

A.6.3 Zusagen gegenüber der Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr Einsatzabteilung

A.6.3.1 Ansprechpartner

Auf die Forderung der Feuerwehr Einsatzabteilung, dem Wachführer der Feuer- und Rettungswache Stellingen Ansprechpartner auf Seiten der Vorhabenträgerinnen zu benennen, haben die Vorhabenträgerinnen in der Erwiderung auf die im Zuge des Ausgangsverfahrens abgegebene Stellungnahme der Feuerwehr Einsatzabteilung zugesagt, dies bauzeitlich für die einzelnen Bauabschnitte umzusetzen.

A.6.3.2 Bewegungsflächen für die Feuerwehr

Auf die Forderung der Feuerwehr Einsatzabteilung, die Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit dem Wachführer der Feuer- und Rettungswache Stellingen abzustimmen, haben die Vorhabenträgerinnen in der Erwiderung auf die im Zuge des Ausgangsverfahrens abgegebene Stellungnahme der Feuerwehr Einsatzabteilung diese Abstimmung zugesagt.

A.6.3.3 Zufahrten, Flucht- und Rettungswege

Auf die Forderung der Feuerwehr Einsatzabteilung, die Feuerwehrzufahrten jederzeit für Einsatzmaßnahmen der Feuerwehr freizuhalten, sowie Flucht- und Rettungswege immer in der vorgeschriebenen Breite freizuhalten, haben die Vorhabenträgerinnen in der Erwiderung auf die im Zuge des Ausgangsverfahrens abgegebene Stellungnahme der Feuerwehr Einsatzabteilung zugesagt, dies bei der Bauausführung umzusetzen.

Wegen der weiteren Maßgaben zum Brand- und Katastrophenschutz wird auf Ziffer A.5.7 und Ziffer B.4.10.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

A.6.4 Zusage gegenüber der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE)

Auf die Forderung der Hamburger Stadtentwässerung AöR, Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme den zuständige Netzbetriebsleiter - Sielbezirk West zu verständigen, haben die Vorhabenträgerinnen in der Erwiderung auf die im Zuge des Ausgangsverfahrens abgegebene Stellungnahme der Hamburger Stadtentwässerung AöR zugesagt, dies bauzeitlich umzusetzen.

Wegen der weiteren Maßgaben zur Berücksichtigung der Belange von Leitungsträgern wird auf Ziffer A.5.8 sowie Ziffer B.4.11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

A.7 Vorbehalte

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG weitere Entscheidungen in einem späteren Ergänzungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Der Vorbehalt wird für folgende Bereiche festgesetzt:

A.7.1 Vorbehalt zur Ergänzung von Nebenbestimmungen zur Befreiung von Verboten der Trinkwasserschutzgebietsverordnung – Abwasserbehandlungsanlage

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, die Befreiung nachträglich mit Nebenbestimmungen im Sinne des § 18 Abs. 1 S. 3 AEG zur Beschaffenheit der Abwasserbehandlungsanlage versehen.

Die Einzelheiten sind unter Ziffer A.3.2.3 geregelt.

A.7.2 Vorbehalt zur nachträglichen Befreiung von Verboten der Trinkwasserschutzgebietsverordnung – ortsfeste höhenverstellbare Verladeanlage

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, hinsichtlich der ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen für die Be- und Entladung von Kraftfahrzeugen – Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 6.9; Lageplan, Unterlage 3.2; Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4, lfd. Nr. 26 – die Ausstattung der Verladerampen mit hydraulischer Maschinentechnik zur Durchführung der Hebe- und Senkvorgänge von der nachträglichen Erteilung einer Befreiung gemäß § 52 Abs. 1 S. 2 WHG in Verbindung mit der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen abhängig zu machen.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich für den Fall, dass für die Hebe- und Senkvorgänge der ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen diese mit hydraulischer Maschinentechnik versehen werden vor, die Befreiung nachträglich mit

Nebenbestimmungen im Sinne des § 18 Abs. 1 S. 3 AEG zur konkreten Beschaffenheit der maschinentechnischen Anlage (Schutz vor dem Austreten technischer Öle) sowie zur Abdichtung des Bodens (Schutz vor dem Eintreten technischer Öle) zu versehen.

Die Einzelheiten sind unter Ziffer A.5.1.3.2 geregelt.

A.8 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.9 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.10 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren tragen die Vorhabenträgerinnen. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

A.11 Hinweise zu Kampfmitteln

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

Die Vorhabenträgerinnen haben im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 9.5 sowie in den ergänzenden Unterlagen zum Vorhaben – Auskunft der Behörde für Inneres und Sport der Freien und Hansestadt Hamburg vom 03.02.2020 – dargestellt, das im Vorhabenbereich der Verdacht auf Bombenblindgänger und somit Kampfmittelverdacht besteht. Da das Gelände zum größten Teil als Verdachtsfläche im Sinne des § 1 Abs. 4 der KampfmittelVO eingestuft ist, besteht die Verpflichtung aus § 6 Abs. 2 KampfmittelVO und der Technischen Anweisung Kampfmittelräumdienst, das entsprechend eingestufte Gelände auf Kampfmittel untersuchen zu lassen, ohne, dass es dazu einer Nebenbestimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss bedarf.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist die Errichtung einer Verladeanlage für Autoreisezüge einschließlich eines Bahnsteigs und eines Servicegebäudes für die Abfertigung von Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (Autoreisezuganlage) auf dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt, der im Bestand als Betriebsbahnhof dient. Der Betriebsbahnhof Hamburg-Eidelstedt, auf dem das Vorhaben geplant ist, ist etwa 2 km nordwestlich des S-Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt und damit noch nordwestlich des S-Bahnhofs Elbgaustraße belegen. Wesentlicher Bestandteil des Vorhabens ist zunächst der Bau zweier an einem Mittelbahnsteig gelegener, mit Oberleitung 15kV 16 2/3 Hertz zu elektrifizierender Stumpfgleise (Gleise 52 und 53), an deren Enden höhenverstellbare Verladerampen zur Überfahrt auf an den beiden Bahnsteiggleisen bereitzustellenden Autotransportwagen errichtet werden. Diese Bahnsteiggleise sollen mit einer Länge zur Aufnahme eines aus bis zu 14 Wagen gebildeten Autoreisezuges ausgeführt. Zusammen mit zwei weiteren, kürzeren, westlich der Bahnsteiggleise angeordneten nicht elektrifizierten und ebenfalls mit höhenverstellbaren Verladerampen für Kraftfahrzeuge auszurüstenden Stumpfgleisen (Gleise 50 und 51), zwischen denen ein Bahnsteig für dienstliche Zwecke vorgesehen ist, bilden die im Bahnhof endenden Gleisanlagen eine viergleisige Gleisgruppe. Dieser Gleisgruppe südlich vorgelagert sind elektrifizierte Gleisanlagen, mit denen eine Abstell- bzw. Bereitstellungs- und Umfahrmöglichkeit des Wagenmaterials der Autoreisezuggarnitur für das die Autozüge bespannende Triebfahrzeug geschaffen wird, sowie eine Einfahrmöglichkeit in das Streckennetz der Vorhabenträgerin DB Netz AG, Strecken 1220, 1232 und 1234. Soweit im Betriebsbahnhof Hamburg-Eidelstedt auf dem für die Autoreisezuganlage bestimmten Flächen Gleisanlagen vorhanden sind, werden darüber hinaus Veränderungen an vorhandenen Gleisen und Weichen einschließlich der Erneuerung teilweise stillgelegter Gleise erforderlich. Hinsichtlich der Bezeichnung und Nummerierung der einzelnen Gleise und Weichen wird auf Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Ziffer 2.1, Geplante Maßnahmen, Seite 8 verwiesen. An Hochbauten soll eine aufgeständerte Anlage (Parkdeck) für die Abstellung von Kraftfahrzeugen der in dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG beschäftigten Arbeitskräfte errichtet werden, in die Serviceeinrichtungen und ein Warteraum des Bahnhofs integriert sind. Als weiterer Hochbau ist eine Lärmschutzwand (LSW)

vorgesehen. Auf dem Gelände der Vorhabenträgerinnen sind wegemäßige Anpassungen zur Erreichbarkeit der Verladeeinrichtung, der Aufstellflächen für Kraftfahrzeuge der Nutzerinnen und Nutzer der Autoreisezuganlagen sowie dem Parkdeck für Beschäftige und der Elbgaustraße unter Einbeziehung des bestehenden Erschließungsweges der DB Fernverkehr AG zwischen der Elbgaustraße und dem ICE-Werk vorgesehen. Auf dem Grundstück werden Entwässerungsanlagen errichtet und verändert. Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Dachbegrünung des aufgeständerten Parkhauses, die Aufwertung einer landwirtschaftlichen Nutzfläche zu einem Biotop ebenfalls im Bezirk Eimsbüttel der Freien und Hansestadt Hamburg sowie eine Ersatzmaßnahme im FFH-Gebiet Glasmoor auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt vorgesehen.

B.1.2 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Behörde wirkt darauf hin, dass der Träger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, § 25 Absatz 3 Satz 1 VwVfG). Gemäß § 25 Absatz 3 Satz 2 VwVfG soll die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden. Ein Hinwirken der Planfeststellungsbehörde auf die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erwies sich im vorliegenden Verfahren nicht als erforderlich, da die Vorhabenträgerinnen vor Antragstellung mehrfach an den betroffenen Personenkreis sowie allgemein an die Öffentlichkeit herangetreten sind und über die Planungen im gesetzlich intendierten Umfang informiert hat. Im Zusammenhang mit der Übergabe der für die Durchführung des Anhörungsverfahrens erforderlichen Planunterlagen haben die Vorhabenträgerinnen gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen, dass eine solche frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wurde.

Bereits vor Antragstellung (§ 25 Abs. 3 S. 2 VwVfG) wurde die betroffene Öffentlichkeit informiert, wobei nach § 25 Abs. 3 S. 3 VwVfG auch Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben wurde. Am 28.11.2019 fand ein „Bürgerinformationsmarkt“ statt, zu dem die Vorhabenträgerinnen alle interessierten Bürgerinnen und Bürger eingeladen haben. Dabei handelte es sich um eine Informationsveranstaltung, bei der sich die Bürgerinnen und Bürger im direkten Gespräch mit Fachleuten umfassend über die geplante Autoreisezuganlage und die Beteiligungsmöglichkeiten informieren konnten. Außerdem wurde im Rahmen dieser Veranstaltung zur Veranschaulichung

eine 3D-Simulation mit dem Inhalt einer virtuellen Visualisierung des Modells der Autoreisezuganlage vorgestellt. Auf die Veranstaltung wurde öffentlich auf der Internetseite der Vorhabenträgerinnen hingewiesen, wobei die Informationen auch der Presse mitgeteilt wurden.[1] Darüber hinaus haben die Vorhabenträgerinnen durch ihren Internetauftritt ausführlich und fortlaufend – auch bereits vor Antragstellung – über das Vorhaben informiert.[2] Dadurch wurde, wie sowohl von der Anhörungsbehörde als auch dem Eisenbahn-Bundesamt dokumentiert wurde, den Beteiligungszielen des § 25 Abs. 3 VwVfG Rechnung tragen.

B.1.3 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabenträgerinnen sowie die DB Energie GmbH haben mit Schreiben 19.02.2020 eine Entscheidung nach § 18 Absatz 1 AEG i. V. m. § 74 Absatz 1 VwVfG für das Vorhaben „Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt“ beantragt. Die DB Energie GmbH ist mit der 1. Planänderung aus dem Kreis der Vorhabenträgerinnen ausgeschieden (zum dafür maßgeblichen Entfall des Trafohauses siehe Ziffer B.4.4.6), sodass als Vorhabenträgerinnen im Sinne dieses Planfeststellungsbeschlusses die DB Netz AG und die DB Station & Service AG verbleiben. Der oben genannte Erstantrag ist am 20.02.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin, eingegangen.

Für das Vorhaben hat die Planfeststellungsbehörde mit verfahrensleitender Verfügung vom 20.04.2020 dem Antrag der Vorhabenträgerinnen auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 i.V.m. § 7 Abs. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stattgegeben. Die Planfeststellungsbehörde erachtet das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig, da es nicht hat feststellen können, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung von vornherein als entbehrlich erschiene. Gemäß § 7 Absatz 3 Satz 2 UVPG besteht unter diesen Voraussetzungen die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne vorherige Durchführung einer Vorprüfung. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird seitens der Planfeststellungsbehörde im Zuge dieses Planfeststellungsbeschlusses vorgenommen.

---

[1] Im Einzelnen hierzu: https://bahnprojekt-hamburg-altona.de/autoreisezuganlage/termine; aufgerufen am 28.04.2022 (Dokumentation durch ABeh, bestätigt durch Eisenbahn-Bundesamt).
[2] https://bahnprojekt-hamburg-altona.de/; aufgerufen am 28.04.2022 (Dokumentation durch ABeh, bestätigt durch Eisenbahn-Bundesamt).

Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren für dieses Vorhaben ist nach § 18a AEG, § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) die Behörde für Wirtschaft und Innovation (Anhörungsbehörde) zuständig (§ 3 Absatz 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes in Verbindung mit Abschnitt I der Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg). Mit Schreiben vom 13.07.2020 hat die Planfeststellungsbehörde die Anhörungsbehörde gebeten, das Anhörungsverfahren nach § 18a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) für das beantragte Vorhaben durchzuführen (Anhörungsbitte). In diesem Zuge hat die Planfeststellungsbehörde der Anhörungsbehörde den hierfür entworfenen Plan, bestehend aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von den Änderungen betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen, übergeben. Für die Einzelheiten wird auf die Anhörungsbitte der Planfeststellungsbehörde vom 13.07.2020 verwiesen.

B.1.4 Anhörungsverfahren

B.1.4.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 28. August 2020 forderte die Anhörungsbehörde die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, die Naturschutzvereinigungen und sonstige Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme bis zum 30. Oktober 2020 auf.

Im Einzelnen wurden die folgenden 42 Stellen beteiligt:

- ADAC Hansa e.V.
- ADFC-Landesverband Hamburg e.V.
- Angelsport-Verband Hamburg e.V.
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration
- Behörde für Inneres und Sport – Amt A3 (BIS)
- Behörde für Inneres und Sport - Feuerwehr
- Behörde für Inneres und Sport – Polizei – Verkehrsdirektion (VD 52)
- Behörde für Justiz und Verbraucherschutz (BJV)

- Behörde für Kultur und Medien (BKM)
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)
- Behörde für Wirtschaft und Innovation (Amt für Wirtschaftsförderung)
- Bezirksamt Altona
- Bezirksamt Eimsbüttel
- BTE Bahn Touristik Express GmbH
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
- Bundeseisenbahnvermögen
- Bundespolizeiinspektion Hamburg
- DB Fernverkehr AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Hamburg Wasser
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Handelskammer Hamburg
- Handwerkskammer Hamburg
- Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
- Landes-Seniorenbeirat Hamburg
- Landwirtschaftskammer Hamburg
- ÖBB-Personenverkehr AG
- Senatskanzlei
- Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen

- Stadtreinigung Hamburg
- Train4you Vertriebs GmbH
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e.V.
- Verein zum Schutze des Mühlenberger Loches e.V.
- Verkehrsclub Deutschland e.V.
- Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange haben 15 Stellen zu dem Vorhaben Stellung genommen; davon meldeten 7 Träger öffentlicher Belange Fehlanzeige. Stellungnahmen von bei der Freien und Hansestadt Hamburg eingetragenen Naturschutzvereinigungen sind nicht eingegangen. Die untenstehende Aufstellung greift die vonseiten der Anhörungsbehörde vorgenommene Nummerierung auf.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
S0001	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Amt für Innere Verwaltung und Planung, A326, Johanniswall 4, 20095 Hamburg
S0002	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Nord PTI 22, Bauerbergweg 23-25, 22111 Hamburg
S0003	Bundeseisenbahnvermögen Dienststelle Nord, BEV 2566 Immobilien, Herschelstraße 3, 30159 Hannover
S0005	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Justiz und Verbraucherschutz, Amt für Verbraucherschutz, V 21, Billstraße 80, 20539 Hamburg
S0008	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Justiz und Verbraucherschutz, Amt für Arbeitsschutz, V3-AS24, Billstraße 80, 20539 Hamburg
S0013	Hamburger Verkehrsverbund GmbH, Steindamm 94, 20099 Hamburg
S0014	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Präsidialabteilung P13, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
S0004	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg e.V., Koppel 34 – 36, 20099 Hamburg
S0006	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Amt Verkehr, VE322, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Lfd. Nr.	Bezeichnung
S0007	Hamburg Wasser, Management Erschließungen und Baurechtsverfahren, IK2, Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg
S0009	Polizei Hamburg, Straßenverkehrsdirektion VD52, Bruno-Georges-Platz 1, 22297 Hamburg
S0010	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport, Feuerwehr Einsatzabteilung, F02112, Wendenstraße 251, 20537 Hamburg
S0011	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Bundes- und Europaangelegenheiten/Koordination Planfeststellungsverfahren, BE2, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg
S0012	VCD Landesverband Nord e.V., Nernstweg 32-34, 22765 Hamburg
S0015	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Amsinckstr. 59, 20097 Hamburg

B.1.4.2 Öffentliche Planauslegung und Bekanntmachung

Die Planunterlagen, aus denen sich Art und Umfang des Vorhabens ergeben, konnten nach der nachvollziehbaren Bewertung durch die Anhörungsbehörde aufgrund der zum Auslegungszeitpunkt herrschenden COVID-19 Pandemiesituation zur Minderung des Risikos der weiteren Ausbreitung des Virus nicht in dem üblichen Rahmen ausgelegt werden. Auf Veranlassung der Anhörungsbehörde wurde die Auslegung daher gemäß § 3 Absatz 1 Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) durch eine Veröffentlichung im Internet ersetzt und die Planunterlagen vom 01.09.2020 bis zum 30.09.2020 im Internet unter der Adresse https://www.hamburg.de/bwi/pfv veröffentlicht.

Daneben erfolgte die Auslegung des Plans als zusätzliches Informationsangebot gemäß § 3 Absatz 2 PlanSiG vom 01.09.2020 bis zum 30.09.2020 in den Bezirken Altona und Eimsbüttel der Freien und Hansestadt Hamburg, konkret im Bezirksamt Altona – Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt – Servicezentrum, Jessenstraße 1, 22767 Hamburg und im Bezirksamt Eimsbüttel, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt (WBZ Eimsbüttel), Erdgeschoss/Foyer, Grindelberg 62, 20144 Hamburg. Die Einsichtnahme war auf Grundlage des PlanSiG bei beiden Auslegungsbehörden unter die Bedingung einer vorherigen Terminvereinbarung per Telefon oder E-Mail gestellt.

Im Amtlichen Anzeiger Nr. 76 vom 28.08.2020 wurde die Veröffentlichung und Auslegung der Planunterlagen bekanntgemacht (Seite 1631 ff.). Die vorgenannte

ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen (§ 73 Abs. 5 VwVfG, §§ 18 Abs. 1 S. 4, 19 Abs. 1 UVPG), die für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg durch eine Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger erfolgte, wurde flankiert durch gleichlautende Bekanntmachungen auf der vorgenannten Internetseite der Anhörungsbehörde (§ 27a Abs. 1 VwVfG) und im UVP-Portal des Bundes (§ 20 Abs. 2 UVPG). In letzterem war das Vorhaben seit Auslegungsbeginn veröffentlicht. Auf die einschlägige Internetadresse (https://www.uvp-portal.de/) wurde in der Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger hingewiesen. In den Bekanntmachungen wurde die Öffentlichkeit auch über die weiteren Einzelheiten des Verfahrens der Beteiligung unterrichtet. Wegen der Einzelheiten wird auf den Bekanntmachungstext verwiesen.

Im Amtlichen Anzeiger Nr. 82 vom 18.09.2020 wurde die ursprüngliche Bekanntmachung dahingehend korrigiert, dass die Frist für die Abgabe von Einwendungen, Stellungnahmen und Äußerungen nicht am 30. Oktober 2020, sondern am 02.11.2020 endet. Mit Schreiben vom 14.September 2020 wurden die Träger öffentlicher Belange, die bis zu diesem Zeitpunkt noch keine Stellungnahme abgegeben haben, vorab über die Korrektur in Kenntnis gesetzt.

Die Beteiligung des Vereins zum Schutze des Mühlenberger Loches e.V. musste wegen einer nicht mehr aktuellen Adresse mit Schreiben vom 21. September 2020, abgesendet am selben Tag, erneut erfolgen. Die Beteiligung erfolgte mit allen auch zuvor genannten Inhalten und diesmal erfolgreich.

Die Train4you Vertriebs GmbH wurde mit Schreiben vom 28.09.2020, zur Post aufgegeben am selben Tag, mit denselben Inhalten nachbeteiligt.

In dem Anhörungsverfahren zur ersten Auslegung sind insgesamt 20 Einwendungen und 13 Stellungnahmen fristgerecht bis zum 2. November 2020 eingegangen.

Mit E-Mail vom 04.11.2020 hat die Anhörungsbehörde den Vorhabenträgerinnen sämtliche Einwendungen in tabellarischer Form (Synopse) übersandt und darum gebeten, eine Erwiderung zu allen vorgetragenen Einwendungen mittels der Synopse zu erstellen.

Die Anhörungsbehörde übermittelte den Vorhabenträgerinnen zudem mit E-Mails vom 05.11.2020 und 06.11.2020 sämtliche Einwendungen. Die Stellungnahmen wurden den Vorhabenträgerinnen durch die Anhörungsbehörde in tabellarischer Form (Synopse) mit E-Mail vom 05.11.2020 übermittelt. Mit E-Mail vom 06.11.2020 hat die Anhörungsbehörde den Vorhabenträgerinnen zudem die Stellungnahmen in ihrer eingegangenen Form übersandt.

Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme, das heißt nach dem 02.11.2020, ist am 11.11.2020 die Stellungnahme der BSW (S0014) und am 01.12.2020 die Stellungnahme der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH (S0015) eingegangen. Die Anhörungsbehörde hat diese Stellungnahmen ebenfalls an die Vorhabenträgerinnen weitergeleitet. Der BSW wurde zuvor auf ihre Bitte vom 02.11.2020 eine Fristverlängerung bis zum Ablauf des 13.11.2020 gewährt. Entsprechend den Darstellungen der Anhörungsbehörde zum Verfahrensgang werden die Stellungnahme der BSW aufgrund der Fristverlängerung sowie die Stellungnahme der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH aus inhaltlichen Gründen im Verfahren berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerinnen haben der Anhörungsbehörde mit E-Mail vom 17.03.2021 ihre Erwiderungen auf sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen in Form einer Synopse übersandt.

B.1.4.3 Erste Planänderung

Mit Schreiben vom 05. 05.2021 haben die Vorhabenträgerinnen nach § 73 Abs. 8 VwVfG beim Eisenbahn-Bundesamt Änderungen der Planunterlagen beantragt.

Die Planänderungen ergaben sich überwiegend aus den Stellungnahmen der Behörden und der Träger öffentlicher Belange zum Vorhaben. Der Änderungsantrag beinhaltete im Wesentlichen:

- den Entfall des Trafogebäudes,
- die Berichtigung der Angaben über die Einleitung von Baugrubenwasser/Betrieb eines Sedimentabscheiders und die Ergänzung der Unterlage zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte,
- eine zusätzliche naturschutzfachliche Ersatzmaßnahme im Projektgebiet Glasmoor in der Stadt Norderstedt (Schleswig-Holstein) und die Änderung der Ersatzmaßnahme im Bereich des Niendorfer Geheges im Bezirk Eimsbüttel,
- die Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans, einschließlich Maßnahmenblättern und des Berichts zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht),
- eine vollständig überarbeitete Fassung des Artenschutzfachbeitrags,
- die Ergänzung der Untersuchungen zu Schall und Erschütterungen,
- die Änderung der Unterlage zum Brandschutz und Rettungswegenachweis und

- die Änderung zeichnerischer Unterlagen.

Bei den Unterlagen über die Umweltauswirkungen nach § 19 Absatz 2, 22 UVPG, die die Änderungen des Vorhabens betreffen und der Planfeststellungsbehörde mit dem Änderungsantrag vorgelegt wurden, handelt es sich insbesondere um folgende Unterlagen:

- Erläuterungsbericht,
- Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne,
- UVP-Bericht,
- Landschaftspflegerischer Begleitplan einschließlich Maßnahmenblättern,
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag,
- Unterlage zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte und
- Untersuchungen zu Schall und Erschütterungen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 19.05.2021 um die Durchführung des weiteren Anhörungsverfahrens gebeten (Anhörungsbitte). Eine Ausfertigung der Planunterlagen war der Anhörungsbitte beigefügt.

Die Planunterlagen, aus denen sich Art und Umfang der Änderungen der zuvor bereits ausgelegten Planunterlagen und Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens ergeben, konnten nach nachvollziehbarere und nicht zu beanstandender Bewertung durch die Anhörungsbehörde aufgrund der COVID-19 Pandemiesituation weiterhin nicht in dem üblichen Rahmen ausgelegt werden. Die Auslegung wurde daher gemäß § 3 Absatz 1 PlanSiG durch eine Veröffentlichung im Internet ersetzt. Die Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet fand vom 07.06.2021 bis zum 06.07.2021 unter der Adresse https://www.hamburg.de/bwi/pfv statt. Daneben haben die geänderten Planunterlagen als zusätzliches Informationsangebot gemäß § 3 Absatz 2 PlanSiG vom 07.06.2021 bis zum 06.07.2021 unter Beachtung der jeweiligen besonderen Nutzungsbedingungen im Rahmen der COVID-19 Pandemie im Bezirksamt Altona, im Bezirksamt Eimsbüttel und im Rathaus der Stadt Norderstedt (Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr – Fachbereich Planung) zur Einsicht öffentlich ausgelegen.

Auf die öffentliche Auslegung der geänderten Planunterlagen sowie die Veröffentlichung im Internet ist im Amtlichen Anzeiger Nr. 42 vom 01.06.2021 und im Hamburger Abendblatt (Regionalausgabe Norderstedt) vom 01.06.2021 hingewiesen worden. Es erfolgte zudem eine gleichlautende Bekanntmachung auf der

vorgenannten Internetseite der Anhörungsbehörde (§ 27a Abs. 1 VwVfG). Die Zugänglichmachung des Inhalts der vorliegenden Bekanntmachung nach §§ 19 Absatz 1, 22 UVPG und der nach 19 Absatz 2 UVPG auszulegenden Unterlagen (s.o.) erfolgte im UVP-Portal des Bundes (§ 20 Abs. 2 UVPG) unter der Adresse https://www.uvp-portal.de/. Auch hierauf wurde in der Bekanntmachung hingewiesen.

Den durch die Änderung betroffenen Behörden, Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 S. 5 VwVfG und Dritten wurde mit Schreiben vom 02.06.2021, zur Post aufgegeben am selben Tag, Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen und Abgabe von Äußerungen und Stellungnahmen bis zum 06.08.2021 eingeräumt. Mit Blick auf die Lage von Kompensationsmaßahmen auf dem Gebiet des Landes Schleswig-Holstein erfolgte eine Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange, deren dortige Belange von dem Vorhaben berührt werden.

Die Anhörungsbehörde hat folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt:

- ADAC Hansa e.V.
- ADFC-Landesverband Hamburg e.V.
- AG-29 (an Landesnaturschutzverein Schleswig-Holstein)
- Anglerverband Hamburg e.V.
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration
- Behörde für Inneres und Sport – Amt A3 (BIS)
- Behörde für Inneres und Sport - Feuerwehr
- Behörde für Inneres und Sport – Polizei – Verkehrsdirektion (VD 52)
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)
- Behörde für Wirtschaft und Innovation (Amt für Wirtschaftsförderung)
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)
- Bezirksamt Altona
- Bezirksamt Eimsbüttel
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (Landesverband Hamburg)

- Bundespolizeiinspektion Hamburg
- DB Energie GmbH
- DB Fernverkehr AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Hamburg Wasser
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Handelskammer Hamburg
- Handwerkskammer Hamburg
- Behörde für Kultur und Medien (BKM)
- Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
- Landes-Seniorenbeirat Hamburg
- Senatskanzlei
- Senatskoordinatorin für die Gleichstellung behinderter Menschen
- Stadtreinigung Hamburg
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e.V.
- Verein zum Schutze des Mühlenberger Loches e.V.
- Verkehrsclub Deutschland e.V.
- Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- BTE Bahn Touristik Express GmbH
- Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH
- ÖBB-Personenverkehr AG
- Train4you Vertriebs GmbH
- Kreis Segeberg (Der Landrat)
- Stadt Norderstedt (Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr)

- Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND)
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (Landesverband Schleswig-Holstein e.V.)
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (Landesverband Schleswig-Holstein e.V.)
- Schleswig-Holsteinischer Heimatbund e.V.
- Landesjagdverband Schleswig-Holstein e.V.
- Landessportfischerverband Schleswig-Holstein e.V.
- Naturschutzbund Deutschland (Landesverband Schleswig-Holstein e.V.)
- Verein Jordsand zum Schutze der Seevögel und der Natur e.V.
- Christian-Albrechts-Universität (Ökologie-Zentrum)
- Naturschutzgesellschaft SCHUTZSTATION WATTENMEER e.V.
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V.
- Faunistisch-Ökologische Arbeitsgemeinschaft e.V. (Christian-Albrechts-Universität, Institut für Natur- und Ressourcenschutz)

In dem Anhörungsverfahren für die 1. Planänderung sind insgesamt 3 Einwendungen und 11 Stellungnahmen fristgerecht bis zum 06.08.2021 eingegangen. Die Anhörungsbehörde hat den Vorhabenträgerinnen sämtliche bis dahin eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen übersandt.

Die BVM (VE 322) (S0006) hat am 05.08.2021 bei der Anhörungsbehörde um eine Fristverlängerung bis zum 12.08.2021 gebeten. Diese wurde gewährt. Das MELUND hat am 03.08.2021 ebenfalls um eine Fristverlängerung bis spätestens zum Ablauf der 33. Kalenderwoche des Jahres 2021, also bis zum 22.08.2021, gebeten. Auch diese wurde gewährt. Die Stellungnahme der BVM ist am 13.08.2021 bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Stellungnahmen von in der Freien und Hansestadt Hamburg oder dem Land Schleswig-Holstein eingetragenen Naturschutzvereinigungen sind auch im Beteiligungsverfahren zur 1. Planänderung nicht eingegangen. Die untenstehende Nummerierung der Stellungnahmen bildet die Vergabe laufender Nummern durch die Anhörungsbehörde ab. Träger öffentlicher Belange, die im Beteiligungsverfahren zur 1. Planänderung erstmals eine Stellungnahme abgegeben haben, sind mit einem „Ä“ gekennzeichnet.

Folgende Stellungnahmen zur 1. Planänderung enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
S0009	Polizei Hamburg, Straßenverkehrsdirektion VD52, Bruno-Georges-Platz 1, 22297 Hamburg
S0016Ä	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt, Große Bleichen 30, 20354 Hamburg
S0017Ä	Bundespolizeidirektion Hannover, Sachbereich 34 Liegenschafts- und Gebäudemanagement, Möckernstr. 30, 30163 Hannover
S0020Ä	Kreis Segeberg, Kreisplanung, Regional-Management, Klimaschutz, Jaguarring 16, 23795 Bad Segeberg

Folgende Stellungnahmen zur 1. Planänderung enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
S0006	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Amt Verkehr, VE322, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
S0007	Hamburg Wasser, Management Erschließungen und Baurechtsverfahren, IK2, Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg
S0011	Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, Bundes- und Europaangelegenheiten/Koordination Planfeststellungsverfahren, BE2, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg
S0018Ä	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, Betriebsplanung, Curslacker Neuer Deich 37, 21029 Hamburg
S0019Ä	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen, Flächen- und Portfoliomanagement, Millerntorplatz 1, 20359 Hamburg
S0021Ä	Stadt Norderstedt, Die Oberbürgermeisterin, Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr, Fachbereich Planung, Rathausallee 50, 22846 Norderstedt
S0022Ä	Handelskammer Hamburg, Geschäftsbereich Nachhaltigkeit und Mobilität, Abteilung Verkehr und Hafen, Adolphsplatz 1, 20457 Hamburg
S0023Ä	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein, Referat Landschaftsplanung, Eingriffsregelung, UVP, Sport und Erholung

Mit E-Mail vom 13.08.2021 hat die Anhörungsbehörde den Vorhabenträgerinnen die Synopsen für sämtliche Einwendungen und – mit Ausnahme der Stellungnahme des MELUND – auch sämtlicher Stellungnahmen übermittelt und um die Erstellung der Erwiderungen gebeten. Die Stellungnahme des MELUND lag zu diesem Zeitpunkt

noch nicht vor. Diese ist am 24.08.2021 bei der Anhörungsbehörde eingegangen und wurde den Vorhabenträgerinnen mit E-Mail vom selben Tag mit der Bitte um Erwiderung übermittelt.

Die Vorhabenträgerinnen haben der Anhörungsbehörde ihre Erwiderungen in Form einer Synopse übersandt.

B.1.4.4 Zweite Planänderung

Mit Schreiben vom 30.09.2021 haben die Vorhabenträgerinnen beim Eisenbahn-Bundesamt nach § 73 Abs. 8 VwVfG weitere Änderungen der Planunterlagen beantragt. Die Planänderungen adressieren primär Forderungen aus Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange. Gegenstand der 2. Planänderung ist im Wesentlichen eine geringfügige und auf demselben Grund- und Flurstück verbleibende Verlagerung der bereits vorgesehenen naturschutzfachlichen Ersatzmaßnahme im Glasmoor (Anpassung des Landschaftspflegerischen Begleitplans) und eine Ergänzung des Brandschutzkonzeptes um lediglich zusätzliche Erläuterungen ohne Veränderung des Ergebnisses der brandschutztechnischen Beurteilung. Um die Erfüllung der Anforderungen an die Rettungswege zu belegen, wurden zudem die Bauwerkspläne um einen Regelquerschnitt der Zu- und Abfahrtsrampen des Parkdecks ergänzt. Belange Dritter wurden infolge der Änderungen nicht berührt. Die schriftliche Anhörungsbitte des Eisenbahn-Bundesamtes an die Anhörungsbehörde erfolgte am 06.10.2021. Mangels erheblicher Umweltauswirkungen im Übrigen war eine erneute Auslegung der Planunterlagen nicht erforderlich (vgl. auch § 22 Absatz 2 UVPG). Den durch die Änderung (möglicherweise) betroffenen Behörden, Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 S. 5 VwVfG und Dritten wurde mit Schreiben vom 18.10.2021 Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen bis zum 05.11.2021 eingeräumt.

Die Anhörungsbehörde hat folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt:

- AG-29 (an Landesnaturschutzverein Schleswig-Holstein)
- Anglerverband Hamburg e.V.
- Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg
- Behörde für Inneres und Sport - Feuerwehr
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)
- Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (Landesverband Hamburg)
- Förderkreis „Rettet die Elbe“ e.V.
- Verein „Schlickfall“ zur Förderung des Naturschutzgebietes Westerweiden e.V.
- Verein zum Schutz des Mühlenberger Loches e.V.
- Kreis Segeberg (Der Landrat)
- Stadt Norderstedt (Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr)
- Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND)
- Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (Landesverband Schleswig-Holstein e.V.)
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (Landesverband Schleswig-Holstein e.V.)
- Schleswig-Holsteinischer Heimatbund e.V.
- Landesjagdverband Schleswig-Holstein e.V.
- Landessportfischerverband Schleswig-Holstein e.V.
- Naturschutzbund Deutschland (Landesverband Schleswig-Holstein e.V.)
- Verein Jordsand zum Schutze der Seevögel und der Natur e.V.
- Christian-Albrechts-Universität (Ökologie-Zentrum)
- Naturschutzgesellschaft SCHUTZSTATION WATTENMEER e.V.
- Landesnaturschutzverband Schleswig-Holstein e.V.
- Faunistisch-Ökologische Arbeitsgemeinschaft e.V. (Christian-Albrechts-Universität, Institut für Natur- und Ressourcenschutz)
- Stiftung Naturschutz Schleswig-Holstein
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)

In dem Anhörungsverfahren für die 2. Planänderung sind insgesamt 3 Stellungnahmen eingegangen. Die Stellungnahme der BUKEA (S0011) ist am 04.11.2021 bei der Anhörungsbehörde eingegangen und wurde den Vorhabenträgerinnen am 05.11.2021 weitergeleitet. Die Stellungnahmen der BSW (S0014) und des MELUND (S0023Ä) sind am 11.11.2021 (BSW) und am 25.11.2021 (MELUND) bei der Anhörungsbehörde

eingegangen. Die Weiterleitung an die Vorhabenträgerinnen erfolgte am 11.11.2021 (BSW) und am 26.11.2021 (MELUND).

Die Anhörungsbehörde hat die Vorhabenträgerinnen jeweils um Erstellung einer Erwiderung gebeten.

Am 26.11.2021 haben die Vorhabenträgerinnen ihre Erwiderungen zu den Stellungnahmen der BUKEA und der BSW in Form einer Synopse übersandt. Diese Stellungnahmen zur 2. Planänderung enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen. Die Stellungnahme des MELUND haben die Vorhabenträgerinnen zur Kenntnis genommen, jedoch nicht weiter erwidert. Dies war nach Rücksprache mit der Anhörungsbehörde auch nicht erforderlich, da die Stellungnahme – bis auf einige generelle Hinweise – lediglich zustimmender Natur war. Die Anhörungsbehörde hat diese Vorgehensweise telefonisch mit dem MELUND abgesprochen.

B.1.4.5 Online-Konsultation

Nach Einholung der Erwiderungen der Vorhabenträgerinnen zur 2. Planänderung hat die Anhörungsbehörde die Erörterungsreife als gegeben bewertet, da alle Einwendungen, Äußerungen und Stellungnahmen sowie die Erwiderungen hierauf vorlagen. Nach § 73 Abs. 6 VwVfG hat die Anhörungsbehörde nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 S. 5 VwVfG sowie die Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan mit dem Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, grundsätzlich – vorbehaltlich der Bezugnahmen auf den im AEG-Verfahren fakultativen Erörterungstermins sowie gesetzlichen Verfahrensregelungen zur Durchführung von Verfahren während der COVID-19-Pandemie – zu erörtern.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie hat die Anhörungsbehörde nachvollziehbar entschieden, zur Minderung des Risikos der weiteren Ausbreitung des Virus statt eines Erörterungstermins das Verfahren der Online-Konsultation gemäß § 5 Abs. 1 und 4 PlanSiG zu eröffnen. In diesem konnte zu den sonst im Erörterungstermin zu behandelnden Informationen vorgetragen werden. Diese Informationen wurden den zur Teilnahme Berechtigten gemäß § 5 Absatz 4 PlanSiG für die Online-Konsultation durch individuelle postalische Benachrichtigung zugänglich gemacht. Hierzu erhielten die Behörden und diejenigen, die Einwendungen erhoben, Stellungnahmen abgegeben oder sich zu den Umweltauswirkungen geäußert haben, ein entsprechendes Schreiben der Anhörungsbehörde einschließlich des Bekanntmachungstextes und den

Erwiderungen der Vorhabenträgerinnen, die den Einwendungen und Stellungnahmen in Form einer Tabelle (Synopse) gegenübergestellt wurden. Eine Einwenderin (E0008) konnte über die Online-Konsultation nicht benachrichtigt werden, da die Einwenderin unter der von ihr angegebenen Adresse nicht mehr zu erreichen war und sie ihre aktuelle Adresse nicht mitteilte. Eine am 28.12.2021 durchgeführte Ermittlung der Anschrift über eine Anfrage an die Meldebehörde schlug wegen Sperrung gegenüber Auskunftsersuchen fehl.

Die Einwender, die Behörden, die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen waren zuvor mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 01.12.2021 über die Online-Konsultation schriftlich benachrichtigt worden.

Die Bekanntgabe der Online-Konsultation erfolgte jeweils am 03.12.2021 im Amtlichen Anzeiger Nr. 95 und im Hamburger Abendblatt (Regionalausgabe Norderstedt). Der Inhalt der Bekanntmachung wurde auch auf der Internetseite der Freien und Hansestadt Hamburg (https://www.hamburg.de/bwi/pfv) und auf der Internetseite der Stadt Norderstedt veröffentlicht.

Die Online-Konsultation fand vom 10. Dezember 2021 bis zum 22. Dezember 2021 statt. Innerhalb dieses Zeitraumes bestand Gelegenheit, sich schriftlich oder elektronisch gegenüber der Anhörungsbehörde zu äußern.

Im Zeitraum der Online-Konsultation erhielt die Anhörungsbehörde Rückmeldungen von insgesamt 7 Einwenderinnen und Einwendern sowie von 5 Trägern öffentlicher Belange. Diese wurden den Vorhabenträgerinnen mit E-Mail vom 23.12.2021 übersandt. Am 02.02.2022 ging nachträglich die Äußerung der Behörde für Inneres und Sport (Zentrale Straßenverkehrsbehörde – VD 52) ein. Diese wurde den Vorhabenträgerinnen am 02.02.2022 – ebenfalls per E-Mail – zur Verfügung gestellt. Auf eine weitere Erwiderung der Vorhabenträgerinnen auf die Äußerungen im Rahmen der Online-Konsultation wurde verzichtet, da eine solche nach Einschätzung der Anhörungsbehörde keine weitere Erkenntnis hervorgebracht hätte; eine die Anhörungsbehörde treffende Rechtspflicht bestand insoweit nicht. Das Verfahren konnte von der Anhörungsbehörde zutreffend als – bis auf die gesondert zu betrachtende dritte Planänderung – entscheidungsreif bewertet werden. Nach Einschätzung der Anhörungsbehörde brachten die Äußerungen auch in ihren vertiefenden und ergänzenden Ausführungen keine im Verhältnis zu den eingegangenen Einwendungen und dazu von den Vorhabenträgerinnen vorgelegten Erwiderungen neuen und für die Abwägung entscheidenden zusätzlichen Argumente hervor (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, S. 84).

Die Bewertung des im Rahmen der Online-Konsultation abgegebenen inhaltlichen Vortrags durch das Eisenbahn-Bundesamt erfolgt daher sachthemenbezogen im Zuge der Entscheidung über die jeweiligen Einwendungen.

B.1.4.6 Dritte Planänderung

Mit Schreiben vom 18.02.2022 haben die Vorhabenträgerinnen nach § 73 Abs. 8 VwVfG weitere Änderungen der Planunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 24.02.2022 um die Einbeziehung der geänderten Planunterlagen in das laufende Anhörungsverfahren und dementsprechend um die Durchführung der Beteiligungen gebeten. Die Planänderungen haben sich auf folgende Sachverhalte bezogen:

- Ergänzung der Bauwerkspläne um eine zusätzliche Treppe im Parkhaus, um die Anforderungen an die Rettungswege zu erfüllen,
- Änderung des Brandschutzkonzeptes wegen der zusätzlichen Treppe (Ergebnis jedoch unverändert) und
- den Landschaftspflegerischer Begleitplan: Bewertung der Umweltauswirkungen durch die zusätzliche Treppe (Auswirkungen und Eingriffe bleiben unverändert).

Belange Dritter wurden infolge der Änderungen nicht berührt. Mangels erheblicher Umweltauswirkungen im Übrigen, war eine erneute Auslegung der Planunterlagen nicht erforderlich (vgl. auch § 22 Absatz 2 UVPG). Mit der Planänderung sollte den von der BSW im Zuge ihrer Stellungnahmen vorgebrachten Bedenken hinsichtlich der Erfüllung der bauordnungsrechtlichen Anforderungen an den Brandschutz abgeholfen werden. Damit ging auch eine (durch Darstellung der Treppe lediglich klarstellende) Ergänzung des LBP einher.

Der BSW und der BUKEA wurden die geänderten Planunterlagen am 28.02.2022 aufgrund der sehr geringfügigen Änderungen und der damit einhergehenden geringen Datenmenge vonseiten der Anhörungsbehörde in rein digitaler Form durch eine E-Mail zur Verfügung gestellt und Gelegenheit zur Abgabe von Stellungnahmen bis zum 11.03.2022 gegeben. Die Vorhabenträgerinnen wurden durch die Anhörungsbehörde hierüber in Kenntnis gesetzt.

B.1.4.7 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 29.04.2022 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Absatz 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Insgesamt sieht die Anhörungsbehörde unter

Berücksichtigung der in der abschließenden Stellungnahme gegebenen Hinweise keine Bedenken hinsichtlich der Planfeststellung.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 und Absatz 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Absatz 1 AEG i. V. m. § 74 Absatz 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Anlagen der DB Station & Service AG zur Abfertigung von Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sowie im Übirigen auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG, Großprojekte Rb Nord.

B.2.3 Einwendungen zum Verfahren

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde eine Anzahl von Einwendungen wegen vermeintlicher Verfahrensfehler erhoben. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Im Einzelnen:

B.2.3.1 Kein Hinweis der ausgelegten Unterlagen auf deren Verfügbarkeit im Internet (1. Planänderung) (E0005)

Der Einwendungsführer behauptet, die ausgelegten Unterlagen enthielten keinen Hinweis auf die entsprechende Verfügbarkeit im Internet, was als schwerwiegender formaler Fehler anzusehen sei. Die Behauptung ist unzutreffend, jedenfalls aber unbeachtlich. Die Planunterlagen selbst müssen einen solchen Hinweis nicht enthalten. Der Hinweis erfolgte zusammen mit der öffentlichen Bekanntmachung für die zweite Auslegung (1. Planänderung) im Amtlichen Anzeiger Nr. 42 vom 01.06.2021.

Dort wurde auf Seite 902 auf die Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet unter der Adresse https://www.hamburg.de/bwi/pfv hingewiesen. Auf Seite 904 wurde auf die Zugänglichmachung des Inhalts der auszulegenden Unterlagen im UVP-Portal unter https://www.uvp-portal.de/ hingewiesen. Diese Hinweise erfolgten auch im Hamburger Abendblatt (Regionalausgabe Norderstedt) vom 01.06.2021.

B.2.3.2 Fehlender Hinweis auf die Einwendungsfrist (1.Planänderung) (E0005)

Der Einwendungsführer behauptet, die ausgelegten Planunterlagen enthielten keine Hinweise darauf, bis wann die Einwendungen erhoben werden müssen. Die Behauptung ist unzutreffend, jedenfalls aber unbeachtlich. Auch wenn der Einwendungsführer sich seinem Wortlaut zufolge direkt auf die Planunterlagen bezieht, wäre dies unbeachtlich. Die Planunterlagen müssen keine direkten Fristangaben haben. Die Frist ist gesetzlich bestimmt oder wird von der Anhörungsbehörde festgelegt und im Bekanntmachungstext genannt. Die Bekanntmachung erfolgte für die zweite Auslegung (1. Planänderung) im Amtlichen Anzeiger Nr. 42 vom 01.06.2021. Dort wurde auf Seite 903 darauf hingewiesen, dass bis zu einem Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist Einwendungen erhoben werden können. Auf Seite 902 erfolgte zudem der Hinweis auf die Veröffentlichung und Auslegung der Planunterlagen vom 07.06.2021 bis zum 06.07.2021. Für die nach §§ 21 Abs. 2 u. 5, 22 Abs. 1 UVPG geltende Einwendungs- und Äußerungsfrist erfolgte ebenso der Hinweis, dass solche bis zum 06.08.2021 erhoben bzw. vorgebracht werden können. Die entsprechenden Hinweise erfolgten auch im Hamburger Abendblatt (Regionalausgabe Norderstedt) vom 01.06.2021.

B.2.3.3 Ermessensfehlerhafte Entscheidung für eine Online-Konsultation (E0005, E0010)

In den Einwendungen wird die Ansicht vertreten, eine öffentliche Erörterung sei auch unter den zum maßgeblichen Zeitpunkt geltenden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 sicher und geboten gewesen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Nach § 5 Abs. 1 i.V.m. § 1 Nr. 19 PlanSiG i.V.m. § 18a AEG können bei der Ermessensentscheidung über die Durchführung eines Erörterungstermins auch geltende Beschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie und das Risiko der weiteren Ausbreitung des Virus berücksichtigt werden. Entgegen der Auffassung der Einwendungen wurde dieses Ermessen im vorliegenden Fall durch die Anhörungsbehörde entsprechend dem Zweck der Ermächtigung und innerhalb der gesetzlichen Grenzen des Ermessens (§ 40 VwVfG) fehlerfrei ausgeübt.

Statt einer Erörterung in Präsenz hat sich die Anhörungsbehörde für die Durchführung einer Online-Konsultation im Sinne des § 5 Abs. 2 und 4 PlanSiG entschieden. Der Sinn und Zweck der in § 5 PlanSiG vorgesehenen Online-Konsultation liegt ausweislich der Gesetzesbegründung darin, die Durchführung des Anhörungsverfahrens und damit das Vortragen der betroffenen Rechte und Interessen auch in Zeiten der durch die Corona-Pandemie bedingten Kontaktbeschränkungen sicherzustellen (vgl. BT-Drs. 19/18965). Dabei hat sich die Anhörungsbehörde im Zuge der Ausübung ihres gesetzlich eingeräumten Ermessens für diejenige Ausführungsart entschieden, die es den Betroffenen am effektivsten, aber gleichzeitig am sichersten, ermöglicht, ihre Belange vorzutragen. Entgegen der Auffassung der Einwendungen ist gegen die Bewertung der Anhörungsbehörde, dass zum Zeitpunkt der Online-Konsultation im Dezember 2021 unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt sehr hohen Inzidenzen die gewählte Art und Weise der Durchführung der gesetzlich vorgesehenen Alternative zum Erörterungstermin gesundheitlich und pandemisch am sichersten gewesen ist, nichts zu erinnern. Es ist im Übrigen nicht allein maßgeblich, dass die Einwendungsführer eine entgegenstehende Bewertung allein aus ihren anders gelagerten persönlichen, u.a. gesundheitlichen Bedürfnisse herleiten. Schließlich gab es in dem Verfahren 19 weitere Einwendungen und mehrere behördliche Stellungnahmen. Der Teilnehmerkreis an einer Präsenzveranstaltung wäre also weitaus größer gewesen. Die Anhörungsbehörde hatte bei der Ermessensentscheidung auch die gesundheitlichen Risiken aller weiteren erforderlichen Teilnehmer und das damit verbundene Risiko der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 zu berücksichtigen. Trotz Durchführung von Maßnahmen des gesetzlich geforderten Hygienekonzepts bleibt ein nicht unerhebliches Infektionsrisiko bestehen, das zum einen geeignet gewesen wäre, andere Einwenderinnen und Einwender von ihrer Teilnahme am Termin abzuhalten und zum anderen zur Konsequenz hätte haben können, dass aktuell infizierte Einwederinnen und Einwender am Termin nicht hätten teilnehmen können. Dies konnte durch die Wahl des eigens für diese Situation geschaffenen Mittels der Online-Konsultation wirksam ausgeschlossen werden, ohne dass dies den Sinn und Zweck der Erörterung beeinträchtigt hätte, im Gegenteil: Durch einen schriftlichen Austausch wird eine übersichtliche Darstellung der Argumente und eine geordnete Erwiderung gewährleistet. Hierfür wurden die vorgetragenen Argumente jeweils in einer Synopse den Erwiderungen der Vorhabensträgerinnen gegenübergestellt. Auf diese Weise wurde gerade eine zielgerichtete Erörterung ermöglicht. In der hier gewählten Form der Online-Konsultation hatte jeder Teilnahmeberechtigte die Möglichkeit, sich während eines gegenüber einem Erörterungstermin oder einer Videokonferenz erheblich

längeren Zeitraums intensiv mit den Erwiderungen der Vorhabensträgerinnen auf seine eigene Einwendung zu befassen und sich in aller Ruhe hierzu zu äußern, ohne zeitlich weiter als an die Äußerungsfrist gebunden zu sein und ohne sich gegebenenfalls Urlaub nehmen zu müssen. Damit wurde gleichzeitig die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eingedämmt und die effektive Gewährung des rechtlichen Gehörs sichergestellt.

B.2.3.4 Keine nochmalige Erörterung mit Beteiligung der Öffentlichkeit (E0011)

In der Einwendung E0011 wird im Rahmen der Online-Konsultation eine nochmalige Diskussion der vorgebrachten Punkte mit Beteiligung der Öffentlichkeit angeregt. Eine Beteiligung der breiten Öffentlichkeit am Erörterungstermin ist jedoch nicht vorgesehen. Der Erörterungstermin ist beschränkt auf den durch § 73 Absatz 6 VwVfG und § 18 Absatz 2 UVPG gesetzlich vorgegebenen Teilnehmerkreis. Dieser Erörterungstermin ist vorliegend vonseiten der Anhörungsbehörde verfahrensrechtskonform durch die Online-Konsultation ersetzt worden, siehe vorstehend Ziffer B.2.3.3.

B.2.3.5 Weitere Hinweise der Anhörungsbehörde zu Verfahrenseinwendungen

Die Anhörungsbehörde hat in der Abschließenden Stellungnahme vom 29.04.2022 darauf hingewiesen, dass diverse Einwenderinnen und Einwender ihre Einwendungen als erhobene oder eingelegte „Einsprüche“ oder „Stellungnahmen“ bezeichnet sowie innerhalb der Einwendungen Anträge gestellt haben. Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt die zitierte Auffassung der Anhörungsbehörde, dass entsprechende Bezeichnungen hinsichtlich der gebotenen Berücksichtigung der Einwendungen unschädlich seien (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 18). Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes betrifft die Fragestellung weniger die Kategorie der Verfahrenseinwendung als vielmehr die Zulässigkeit der betreffenden Einwendungen nach Form, Bezeichnung und Inhalt. Im Übrigen kann die Entscheidung über die Einordnung derartiger Bezeichnungen und Inhalte von Einwendungen letztlich dahingestellt bleiben, da in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sämtliche entsprechend bezeichneten Einwendungen inhaltlich berücksichtigt werden.

B.2.4 Einwendungsbefugnis von Einwenderinnen und Einwendern

Die Anhörungsbehörde schlüsselt in der Abschließenden Stellungnahme ausführlich den Kreis der Einwenderinnen und Einwender im Hinblick auf die Betroffenheit in eigenen Rechten und die Bezugnahme auf solche Rechte in den eingegangenen

Einwendungen auf (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 23 f.). Insbesondere werden dabei die niederschwelligen Voraussetzungen betont, geltend gemachten Belange inhaltlich als solche im Sinne des § 18 a AEG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG einzustufen, und zugleich von einer statischen Betrachtung der Entfernung des Wohnorts der Einwenderinnen und Einwender vom Vorhaben als Ausschlusskriterium der Einwendungsbefugnis abzurücken, soweit eine Betroffenheit nach Lage der Dinge zumindest als möglich erscheint und nicht eindeutig ausgeschossen ist (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 24 f.); zudem sei zu bewerten, inwieweit das Kriterium der objektiven Geringfügigkeit der in Einwendungen geltend gemachten Belange zu einem Ausschluss der Berücksichtigung von Einwendungen führen könne (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 25 f.).

In Ansehung der von der Anhörungsbehörde angeführten Kommentarliteratur (insbesondere Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 73 Rn. 71 ff.) folgt das Eisenbahn-Bundesamt der Einschätzung, dass eine Einwendungsbefugnis bei der Mehrzahl der Einwender (gemäß der von der Anhörungsbehörde vergebenen Nummerierung: E0002, E0003, E0004, E0005, E0008, E0010, E0011, E0012, E0013, E0018, E0019, E0020) in räumlicher und inhaltlicher Sicht vertretbar als nicht gegeben bewertet werden könnte, im Ergebnis jedoch vorsorglich von einer Einwendungsbefugnis sämtlicher Einwenderinnen und Einwender ausgegangen wird. Denn im Ergebnis werden jedenfalls keine Einwendungen geltend gemacht, die sich gänzlich außerhalb der Abwägungsrelevanz des Fachplanungsrechts und abseits eigener Interessen der Einwenderinngen und Einwender bewegen. Namentlich nicht ausgeschieden hat das Eisenbahn-Bundesamt insofern auch solche Einwendungen, die sich als Reflex der Ablehnung des Vorhabens der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona gegen das hier plangegenständliche Vorhaben wenden, da auch bei diesem Vorbringen jedenfalls die Variantenauswahl hinsichtlich des Standortes des planfestgestellten Vorhabens berührt sein dürfte.

Die Anhörungsbehörde hat weiterhin herausgearbeitet, inwieweit im Zuge des Anhörungsverfahrens zur 1. Planänderung zulässige Vertiefungen der bisherigen Einwendungen oder lediglich Inhalte ohne Bezug zur Planänderung vorgetragen wurden. Unter Verweis auf den Wegfall der materiellen Präklusion des § 73 Abs. 4. Satz 3 VwVfG (EuGH, NVwZ 2015, 1665, Rn. 47 ff; Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 73 Rn. 62 b und 89) hat die Anhörungsbehörde auch solche Einwendungen (im Wesentlichen die E0021Ä der Train4you Vertriebs GmbH) aufgenommen und bewertet (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 76 f.);

dementsprechend hat das Eisenbahn-Bundesamt auch diesen Vortrag bei seiner Entscheidung berücksichtigt.

Einer Bewertung der dogmatischen Herleitung der Einwendungsbefungnis oder einer Entscheidung über die Berücksichtigung der in der Abschließenden Stellungnahme zitierten Literatur und Rechtsprechung bedurfte es letztlich nicht, da das Eisenbahn-Bundesamt in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sämtliche Einwendungen inhaltlich aufgegriffen, jedenfalls aber nicht unter dem Aspekt der fehlenden Einwendungsbefugnis unberücksichtigt gelassen hat.

B.2.5 Verfahrensbezogene Inhalte von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) der Freien und Hansestadt Hamburg hat in der Stellungnahme zur 1. Planänderung vom 03.08.2021 sinngemäß die Unvollständigkeit der eingereichten und zu Beteiligungszwecken durch die Anhörungsbehörde übermittelten Planunterlagen bemängelt. Es fehle an einer „Visualisierung oder perspektivischen Darstellung von der Stadtkulisse auf die geplante Anlage“, was jedoch für eine fundierte Einschätzung erforderlich sei. Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ist maßgeblich, dass zu den hinsichtlich ihrer Kubatur im öffentlichen Raum wahrnehmbaren Gebäudeteilen Aufrisse, Quer- und Längsschnitte als Teil der Planunterlagen hergereicht und auch im Beteiligungsverfahren zugänglich gemacht worden sind (Parkhaus/Parkdeck: Unterlage 5.2.1 bis 5.2.4; Servicegebäude: Unterlage 5.3.1 bis 5.3.3). Die Lage der Gebäude innerhalb des Planungsraums und Umfelds des Vorhabens wird im Lageplan, Unterlage 3.2 deutlich, der zudem auch die Belegenheit des Vorhabens inmitten von Bahnanlagen sowie die – praktisch ausschließlich zu anderen eisenbahnbetriebsbezogenen Gebäuden bestehenden – Sichtbeziehungen erkennen lässt. Der Forderung der BSW könnte in der Praxis nur mit einer Darstellung sowohl des Vorhabens als auch des vom Umkreis her nicht näher bezeichneten Umfelds im Format des Building Information Modeling (BIM) entsprochen werden, wozu in Planrechtsverfahren keine rechtliche Grundlage besteht. Eine Unvollständigkeit der Planunterlagen und darauf zurückzuführende mögliche Beteiligungsdefizite sind nicht gegeben.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben hat das Eisenbahn-Bundesamt mit verfahrensleitender Verfügung vom 20. April 2020 dem Antrag der Vorhabenträgerinnen auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 i.V.m. § 7 Abs. 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stattgegeben.

B.3.1.1 Untersuchungsraum

Das im Stadtgebiet Hamburgs nördlich der Elbe gelegene Vorhaben ist von seiner Lage im dicht besiedelten und anthropogen überprägten Stadtraum inmitten bereits vorhandener großflächiger Gleisanlagen geprägt. Diese grenzen ihrerseits an im Bestand nördlich und südlich an die in Hamburg-Eidelstedt vorhandene Wohnbebauung, die aus vorwiegend Einzel- und Reihenhäusern, im Süden auch aus mehrgeschossigen Wohnblöcken besteht. Die vorzufindende Bebauungssituation entspricht den Festsetzungen des Flächennutzungsplans, der neben Bahnanlagen Wohnbauflächen, Hauptverkehrsstraßen und Gewerbe südlich der Bahnanlagen Grünflächen ausweist, sowie den Ausweisungen der innerhalb der Untersuchungsräume geltenden Bebauungspläne.

Naturnähere Flächen beschränken sich auf die zwischen der Wohnbebauung vorhandenen kleineren Grünstrukturen, darunter Kleingärten, Parkanlagen und sonstige Grünanlagen. Dementsprechend befinden sich im Untersuchungsraum keine europarechtlichen Schutzgebiete oder Schutzgebiete bzw. Schutzobjekte nach dem BNatSchG. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass nach dem Arten- und Biotopschutzprogram der Freien und Hansestadt Hamburg von 2013 in Bezug auf Kleingärten, Parkanlagen und sonstige Grünanlagen im Betrachtungsraum eine Erhaltung bzw. dort, wo nur geringe Grünflächenanteile vorherrschen, eine Verbesserung des Grünflächenanteils und der Biotopausstattung erreicht werden soll. Dies gilt – neben Verbesserungen des Grünflächenanteils bei Industrie- und Gewerbeflächen – auch für Randstreifen, Böschungen und Dämme innerhalb von Gleisanlagen sowie Gleiszwischenlagen, die teilweise die Qualität von Einzelbiotopen aufweisen.

Die Untersuchungsräume, einschließlich desjenigen für das Schutzgut Wasser, liegen innerhalb der Zone III des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen, berühren jedoch keine Oberflächenwasserkörper.

Der mit den Planunterlagen hergereichte UVP-Bericht, Unterlage 14.1, enthält eine begründete Abgrenzung der auf die betrachteten Schutzgüter abgestimmten Untersuchungsräume. Diese variieren je nach betrachtetem Schutzgut in Abhängigkeit von den jeweils anzunehmenden Projekteinwirkungen. Soweit die Untersuchungsraumbreiten gemäß UVP-Bericht, Unterlage 14.1, Ziffer 1.3.2 deutlich gegenüber den Maßgaben des EBA-Umweltleitfadens, Anhang III von 2010 reduziert (halbiert) bzw. im Fall des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt vom Ansatz des Leitfadens – Breite des Untersuchungskorridors von bis zu 2000 m – auf 200 m verringert worden ist, ist dies methodisch nicht zu beanstanden. Das Vorhaben weist die den Korridorbreiten zugrundeliegenden Charakteristika eines Neubaus nicht auf; insbesondere liegt angesichts der Lage des Vorhabens zwischen vorhandenen Bahngleisen keine Neuzerschneidung eines bisher nicht durch Bahnanlagen in Anspruch genommenen Raumes vor. Wegen der Vorbelastungen durch die beiderseits des Vorhabens bereits vorhandenen Gleis- und weiteren Bahnanlagen ist die Fokussierung auf einen Betrachtungskorridor von 200 m hinsichtlich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt plausibel. Denn mit der Untersuchung ist davon auszugehen, dass sich entsprechende Projektauswirkungen auf den Nahbereich des Vorhabens, im Wesentlichen auf diejenigen Auswirkungen beschränken, die auch unter dem Gesichtspunkt von Eingriff und Ausglich zu bewerten sind.

B.3.1.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.1.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

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

Der Untersuchungsraum hinsichtlich des Schutzguts Mensch – Breite von 1.000 m – ist sowohl westlich als auch östlich des Vorhabens von in reinen und allgemeinen Wohngebieten gelegenen Wohnbauflächen geprägt. Die dortige Bebauung Eidelstedts besteht vorwiegend aus Reihen- und Einzelhäusern, im Süden auch aus

mehrgeschossigen Wohnblöcken, jeweils mit Auflockerungen durch dazwischenliegende Gärten und Grünflächen. Vier Schulen sowie eine Kirche nördlich und südlich der Gleisanlagen sind flankierend zu den Wohnnutzungen vorhanden. Im Südosten des Untersuchungsraums beginnt ein von Gewerbeflächen geprägtes Gebiet Eidelstedts.

Zu einem wesentlichen Teil werden die Freiraumfunktionen Eidelstedts durch die in Grünanlagen eingebetteten Wohngebiete generiert. Weiterhin weisen die Kleingartenanlagen nördlich und südlich der Gleisanlagen sowie die Sportplätze Redingskamp und Meesterfeldweg Qualität als Freiräume auf. Sowohl Erschließungs- als auch Erholungsfunktionen sind mit den von der ehemaligen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, nunmehr Behörde für Verkehr und Mobilitätswende konzipierten Velo- und Freizeitrouten verbunden. Dabei quert die Veloroute 14 die Bahntrasse auf Höhe des S-Bahnhofs Elbgaustraße, während die Veloroute 2 den Untersuchungsraum am Rande der Elbgaustraße berührt.

Zu berücksichtigen ist, dass die Qualität der Wohn- und Freiraumfunktion im Untersuchungsraum durch die Vorbelastungen mit Verkehrslärm, der insbesondere von der Fernbahnstrecke 1220 sowie der S-Bahn, darüber hinaus jedoch auch durch die von der Elbgaustraße als Hauptverkehrsstraße ausgehenden Lärm- und Schadstoffimmissionen, negativ beeinflusst ist. Abgesehen davon ist das vom Vorhaben baulich betroffene Gleis 53 – ebenso wie die das Vorhaben umgebenden, baulich nicht betroffenen Gleise – bereits elektrifiziert, was als Vorbelastung mit elektrischen und magnetischen Feldern zu berücksichtigen ist.

Angesichts der dichten Belegung mit Wohnraum ist der Bereich sowohl nördlich als auch südlich des Vorhabens für die Wohnfunktion von hoher Bedeutung, während im Kontext der Wohnfunktion die Gemeinbedarfsflächen (Kirchen, Schulen) eine mittlere Bedeutung aufweisen. Das Vorhaben hat auf den Bestand dieser Flächen keine Auswirkungen, es werden keine Siedlungsflächen überbaut. Das Vorhaben wirkt sich auf das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit mit Blick auf die Wohnbebauung vornehmlich anlagenbedingt in Form von Betriebslärm (nach 16. BImSchV), Anlagenlärm (nach TA Lärm), stoffliche Immissionen und elektrische sowie magnetische Felder aus dem Oberleitungsbetrieb, im Übrigen bauzeitlich in Form von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen sowie durch Schadstoffimmissionen aus, die beim Betrieb von Baumaschinen entstehen. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm kommt es zu Überschreitungen der AVV Baulärm. Angesichts der relativen Nähe der Baustelle zur Wohnbebauung liegt diese im Wirkbereich von bauzeitlichen Abgas- und Staubbelastungen.

Erholungs- und Freizeitflächen werden durch das Vorhaben ebenfalls nicht in Anspruch genommen, sodass insoweit keine bauzeitlichen oder anlagebedingten Einbußen entstehen. Das Vorhaben zerschneidet über die bestehenden Wirkungen der Gleisanlagen in Eidelstedt hinaus keine Wegebeziehungen, insbesondere nicht die in Bezug genommenen Velorouten. Die vorgenannten anlagen- bzw. betriebsbedingten sowie bauzeitlichen Immissionen wirken sich indes auch auf die Freiraumflächen aus, unabhängig davon, ob diese öffentlich oder in ihrem Zugang eingeschränkt sind (Kleingärten, Sportplätze) bzw. private Grün- und Gartenflächen betreffen. Allgemein sind im Umfeld des Vorhabens angesichts der anthropogenen Überprägung des Stadtraums keine Flächen zu finden, welche die Qualität bedeutsamer Erholungsgebiete besitzen oder für die naturgebundene Erholung von großer Bedeutung sind, zumal mit Ausnahme des Wasserschutzgebiets keine Schutzgebiete vorhanden sind.

Da das Vorhaben außerhalb der Achtungsabstände bzw. der angemessenen Sicherheitsabstände von Störfallbetrieben nach § 3 Abs. 5a BImSchG liegt, wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Störfalls durch das Vorhaben nicht erhöht.

B.3.1.2.2 Auswirkungen auf Tiere und biologische Vielfalt

Im Untersuchungsraum konnten entsprechend des UVP-Berichts, Unterlage 14.1, Ziffer 1.3.3.2 und den hergereichten Kartierungen (vgl. Anlage UVP-Bericht, Unterlage 14.2.2) Tiere der Artengruppen Fledermäuse (Zwergfledermaus), Brutvögel (28 ubiquitäre Arten), Reptilien (Zauneidechse und Waldeidechse), Amphibien (Teichmolch und Bergmolch), Schmetterlinge, Heuschrecken und Libellen (jeweils diverse Arten) festgestellt werden. Bedingt durch die Zwischengleislage des Vorhabens und der damit einhergehenden Barrierewirkung und Störungswirkungen aus dem Bahnbetrieb sowie die insgesamt festzustellende anthropogene Überprägung sind die Struktur- und Habitatvielfalt eingeschränkt. Zur Differenzierung der im Untersuchungsraum vorzufindenden offenen, vegetationsarmen und damit trockenwarmen Lebensräumen mit dichterer Vegetation (Stauden- und Ruderalfluren, Gebüsche und Hecken) wurde der Untersuchungsraum für das Schutzgut Tiere in vier Teilgebiete aufgeteilt.

Gleichwohl ist das Vorhaben durch die plangegenständliche Errichtung von Bahnanlagen (Gleisen und Nebenanlagen), des Parkdecks und des Servicegebäudes sowie den in diesem Zusammenhang durchzuführenden Abgrabungen und Aufschüttungen im Verlauf der Erdarbeiten mit Inanspruchnahmen von Flächen verbunden, die Tieren als Lebensraum dienen. Unbeschadet der anthropogenen

Prägung kommen als solche die betroffenen Aufschüttungs- und Substratflächenbiotope, Gleisanlagen, Wirtschaftswege und halbruderale Gras- und Staudenfluren trockener Standorte für Tiere verschiedener Artengruppen in Betracht. An Säugetieren konnte lediglich die Zwergfledermaus festgestellt werden, die den Untersuchungsraum passierte, für die dieser jedoch nicht als Jagdrevier oder als Quartier nachgewiesen werden konnte. Amsel, Buchfink, Elster, Feldsperling, Hausrotschwanz, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Ringeltaube, Rotkehlchen, Saatkrähe, Straßentaube, Türkentaube, Zaunkönig und Zilpzalp sind im Untersuchungsraum gesichert als Brutvögel festgestellt. Auf Grundlage der zur Erfassung aufgestellten künstlichen Verstecke konnten 2020 vier Nachweise der Waldeidechse und ein Nachweis der Zauneidechse erbracht werden. Ebenfalls wurden mit dem Teichmolch und dem in Hamburg extrem seltenen Bergmolch zwei Amphibienarten erfasst. Neun Heuschreckenarten wurden im Untersuchungsraum festgestellt, wobei das Vorkommen je nach Teilgebiet des Untersuchungsraums (s.o.) variiert. Neben ungefährdeten Arten wurden Exemplare der Blauflügeligen Sandschrecke und der Blauflügeligen Ödlandschrecke erfasst, die nach gutachterlicher Einschätzung in Hamburg nicht mehr als vom Aussterben bedroht bzw. ausgestorben anzusehen sind, sondern von einer neuerlichen Verbreitung – hier: entlang der Gleise – auszugehen ist.

Nach gutachterlicher Bewertung stellt der Untersuchungsraum keinen geeigneten Lebensraum für Libellen dar, da das Vorhaben das einzige, im Bereich von 100 m um das Vorhaben befindliche Stillgewässer und etwaige Funktionsbeziehungen zu anderen als Lebensräume geeigneten Gewässern nicht berührt. Auch in weiter zurückliegenden Untersuchungen (von 2013) konnten keine Libellen im Untersuchungsraum erfasst werden. Der Untersuchungsraum weist darüber hinaus keine Habitatausstattung auf, die das Vorkommen planungsrelevanter Schmetterlingsarten erwarten lässt. Es wird als artenschutzfachlich angemessen bewertet, mögliche Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers durch Kontrollen unmittelbar vor Baubeginn zu erheben, um das unstete Vorkommen der Art zu berücksichtigen.

Auswirkungen des Vorhabens auf die biologische Vielfalt sind mit anhand der Biotopausstattung zu bemessen. Hierzu ist festzustellen, dass Schutzgebiete wie FFH-Gebiete, EU-Vogelschutzgebiete oder Naturschutzgebiete sowie Flächen des Biotopverbundes im Planungsgebiet nicht vorhanden sind.

B.3.1.2.3 Auswirkungen auf Pflanzen

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen sind erheblich unter dem Gesichtspunkt, dass die Inanspruchnahme von Flächen, welche die Pflanzenwelt betreffenden Kategorien betreffen, zu Ausgleichspflichten nach der BKompV führt, vgl. Unterlage 15.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ziffer 4.1. Wegen der Einzelheiten der Ausgleichspflichten wird auf Ziffer A.5.2 sowie Ziffer B.4.6.1 verwiesen. Die anlagenbedingte Überbauung führt zu dauerhaften Biotopverlusten überwiegend auf schon vorhandenen Verkehrsflächen (überwiegend nicht genutzte Gleisanlagen, 1,4 ha), anlagenbedingten Verlusten von Offenlandbiotopen (0,9 ha), ruderalen und halbruderalen Krautfluren (0,43 ha) sowie in geringem Umfang zu Verlusten von Biotopen von Gebüschen und Kleingehölzen (0,03 ha). Gesetzlich nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 14 HmbBNatSchAG geschützte Biotope werden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Einzelbäume gehen durch das Vorhaben nicht verloren. Die Standortbedingungen insbesondere entlang der in Anspruch zu nehmenden genutzten und nicht mehr genutzten Gleisanlagen führen zum flächigen Biotopverlust und vorliegend zur Betroffenheit von Rote-Liste-Pflanzenarten, im Einzelnen der Nelken-Haferschmiele, der Frühen Haferschmiele, der Sand-Segge, des Silbergrases, des Berg-Sandglöckchens, dem Bunten Vergissmeinnicht, dem Hügel-Vergissmeinnicht sowie dem Sand-Vergissmeinnicht. Die geschützten Pflanzenarten sind auch außerhalb des Eingriffsbereichs im Bahnhof Eidelstedt nachweisbar, mit Ausnahme der Frühen Haferschmiele, Sand-Segge und des Berg-Sandglöckchens. Letztere sind außerhalb des Vorhabens nicht nachweisbar, jedoch ausschließlich durch bauzeitliche Inanspruchnahmen betroffen, sodass eine Wiederansiedlung nach Abschluss der Baumaßnahmen auf den nämlichen Grundstücken möglich ist. Das Vorhaben ist mit bauzeitlichen Wasserhaltungen verbunden, sodass Grundwasserabsenkungen vorgenommen werden. Diese können unbeschadet des Ausschlusses erheblicher Auswirkungen auf das Grundwasser grundsätzlich zu nachteiligen Auswirkungen in Bereichen mit empfindlicher Vegetation führen können. Vorliegend ist jedoch außerhalb des (ohnehin) unmittelbar in Anspruch zu nehmenden Eingriffsbereichs keine weitere potenziell betroffene umgebende Vegetation vorhanden.

B.3.1.2.4 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Die Schutzgüter Boden und Fläche sind UVP-rechtlich separate Schutzgüter, werden jedoch nachfolgend im Zusammenhang betrachtet. Die schutzgutbezogene Betrachtung der Fläche dient im Wesentlichen dazu, flächenverbrauchsintensive Vorhaben als solche zu kennzeichnen, gerade im Hinblick auf erhebliche

Neuversiegelungen. Flächenmäßig greift das Vorhaben auf vorhabenträgerinneneigene Grundstücke zurück, die bereits für Eisenbahnbetriebszwecke genutzt wurden oder werden, und zwischen anderen, ebenfalls für Eisenbahnbetriebszwecke genutzten Grundstücken liegen. Insofern werden auch keine anderweitig genutzten und keine zusammenhängenden unbebauten Flächen in Anspruch genommen. Es liegt vielmehr eine wesentliche Vorbelastung durch die vorgenannten Bahnnutzungen vor, über deren flächenmäßigen Rahmen das Vorhaben nicht hinausgeht.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden werden bestimmt durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen im Umfang von 2,6 ha sowie die dauerhafte Überprägung von Flächen im Umfang von 2,3 ha (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 8.2.4). Flächen im Umfang von 0,9 ha, die ebenfalls bauzeitlich genutzt werden, sind bereits voll versiegelt, sodass deren Inanspruchnahme für das Schutzgut Boden nicht ins Gewicht fällt (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 15.1, Ziffer 6.3). Die anlagebedingte Versiegelung von Böden schränkt die Austauschprozesse zwischen Boden und Atmosphäre sowie ökologische Lebensprozesse ein und wirkt sich negativ auf die Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen aus. Angesichts der vorstehend im Hinblick auf das Schutzgut Fläche dargestellte Lage des Vorhabens beziehen sich die Auswirkungen insgesamt auf anthropogen überprägte Böden von allgemeiner Bedeutung, die – ebenfalls wegen der Lage auf über Jahrzehnte hinweg bahnbetrieblich genutzten Flächen – teilweise als Altlastenverdachtsflächen eingeordnet sind. Die Mobilisierung der Böden hat entsorgungsfachlichen und -rechtlichen Anforderungen zu genügen (siehe Unterlage 21, Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept), löst jedoch keine Maßnahme der Gefahrenabwehr aus. Böden besonderer Bedeutung liegen im Bereich des Vorhabens nicht vor und sind insoweit von diesem nicht betroffen.

B.3.1.2.5 Auswirkungen auf das Wasser

Während in der Bestandssituation auf den plangegenständlichen Grundstücken das Wasser überwiegend auf und zwischen den vorhandenen Gleisanlagen versickert, werden für die hinzutretenden Hochbauten und Flächenversiegelungen Entwässerungsanlagen für die Beseitigung von Niederschlagswasser benötigt. Das anfallende Niederschlagswasser soll sodann nach wie vor auf dem Gelände versickert werden, da für eine Einleitung in Siele keine hinreichenden Kapazitäten in den öffentlichen Abwasseranlagen vorhanden sind. Als Anlage zur Versickerung dienen zwei Rigolen mit vorgeschalteten Substratfiltern für die Bahnsteigentwässerung und

sechs Versickerungsmulden, an die alle weiteren Anlagen, auf denen Niederschlagswasser gesammelt wird (Gleisanlagen, Kfz-Aufstellflächen, Betriebsbahnsteig, Dach des Parkdecks) über Tiefenentwässerung angeschlossen sind. Die in den Rigolen und Mulden zu erzielende Filterfunktion ist auf die Lage des Vorhabens in der Weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen abgestimmt. Dies ist auch Gegenstand einer wegen dieses Sachverhalts zu erteilenden Ausnahme zur Errichtung solcher Anlagen im Wasserschutzgebiet, siehe Ziffer B.3.1.1 und Ziffer B.4.5.2. Da anlagenbedingt zusätzliche Bereiche versiegelt werden, kommt es zur Herabsetzung der Grundwasserneubildungsrate, auch im Einzugsgebiet des der Trinkwassergewinnung dienenden Wasserschutzgebiets. Das Vorhaben wird die Errichtung ortsfester höhenverstellbarer Verladerampen beinhalten, über deren Hub- und Absenktechnik zum Zeitpunkt der Beschlussfassung keine abschließende Entscheidung zu treffen war. Sofern die Hub- und Absenktechnik durch Hydraulik erfolgen soll, sind bodenseitig und hinsichtlich der Maschinentechnik Vorkehrungen zum Schutz des Grundwassers vor wassergefährdenden Stoffen erforderlich, jedoch – wie zum Beschlusszeitpunkt feststeht – auch möglich.

Oberflächengewässer werden durch das Vorhaben weder bauzeitlich noch anlagebedingt berührt.

Das Vorhaben beinhaltet eine geschlossene bauzeitliche Wasserhaltung für die Baugrube. Dabei wird in Schichtenwasser führende Bodenbereiche eingegriffen, nicht jedoch in den oberen Grundwasserleiter bzw. in den oberen Grundwasserkörper nach der Wasserrahmen-Richtlinie. Gefördertes Baugrubenwasser kann in die öffentlichen Abwasseranlagen eingeleitet werden und wird zuvor durch eine Abwasserbehandlungsanlage in Form eines Sedimentabscheiders gereinigt. Da die Baustelle entsprechend der planfestzustellenden Anlagen des Vorhabens in der Weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen gelegen ist, sind entsprechende bauzeitliche Vorkehrungen zum Schutz des Grundwassers vor dem Eintrag wassergefährdender Stoffe erforderlich. Damit korrespondieren die erforderlichen Befreiungen von der Wasserschutzgebietsverordnung zur Durchführung spezifischer wasserschutzrelevanter Bautätigkeiten im Wasserschutzgebiet. Dies betrifft insbesondere die dortige Aufbereitung von Baugrubenwasser und die Lagerung von Baustoffen und Aushub; diese Tätigkeiten sind Gegenstand von unter Nebenbestimmungen erteilten Befreiungen, siehe Ziffer A.5.1.3 sowie Ziffer B.4.5.6. Abgesehen davon sind die Bautätigkeiten im Zuge des Vorhabens mit dem für

sämtlichen Maschineneinsatz auf Baustellen gleichermaßen einschlägigen Risiko des Eintrags von wassergefährdenden Stoffen in das Grundwasser verbunden, dem mit der vorausgesetzten und durch Nebenbestimmungen auferlegten Baudurchführungen auf dem Stand der Technik entgegenzuwirken ist, siehe Ziffer A.5.1.2 sowie Ziffer B.4.5.5.

B.3.1.2.6 Auswirkungen auf Luft und Klima

Das Vorhaben ist grundsätzlich geeignet, Auswirkungen bauzeitlicher, anlagenbedingter sowie betriebsbedingter Art auf Klima und Luft herbeizuführen. Anlagenbedingt ist zu bewerten, inwieweit die Anlage hinsichtlich ihrer Kubatur und des mit ihr einhergehenden Versiegelungsgrades Auswirkungen auf die Kaltluftentstehung zeitigt. Ausgangslage ist die Belegenheit des Vorhabens zwischen mehrheitlich gut durchlüfteten, weil aufgelockerten kleinteiligen Siedlungsbereichen im Norden und Süden Eidelstedts, genuinen Kaltluft-Entstehungsgebieten in den Kleingartenanlagen Friedrichshulder Weg, Alprosenweg und Fangdieckstraße und den in Eidelstedt ebenfalls vorhandenen eingeschränkt durchlüfteten/mäßig günstigen Bereichen mit Block- und Blockrandbebauung. Der Bereich des Vorhabens trägt in der Bestandssituation wegen der in Gleisfeldern nur in geringem Maße vorzufindenden Bebauung zur Erleichterung des Eindringens von Kaltluft in die bebauten Gebiete bei, ohne jedoch eine im Untersuchungsraum nicht vorhandene Kaltluftleitbahn darzustellen oder in dieser angeordnet zu sein. Das Vorhaben ändert an dieser Charakteristik grundsätzlich nichts und greift insbesondere nicht in Kaltluftentstehungsgebiete ein. Der Eingriff in die Vegetation ist nach Art und Umfang nicht geeignet, negative Auswirkungen auf das Klima zu bewirken, zumal keine Einzelbäume betroffen sind.

Soweit Auswirkungen auf die Luft festzustellen sind, fallen bei der Betrachtung im Wesentlichen die betriebsbedingten Belastungen durch Stickstoffdioxid im Zusammenhang mit dem Pkw-Verkehr (An- und Abfahrt von und zum Vorhaben durch Reisende und Beschäftigte) sowie Feinstaubbelastungen verschiedener Konzentrationen aus dem Bahnbetrieb ins Gewicht. An- und Abfahrten von Beschäftigten des ICE-Werks fallen per Saldo nicht zusätzlich an, da das vorhabengegenständliche Parkhaus lediglich die durch das Vorhaben an anderer Stelle wegfallenden Parkplätze ersetzt. Die betriebsbedingten Emissionen treffen im Untersuchungsgebiet auf Vorbelastungen, insbesondere in Form des im umgebenden im Stadtgebiet vorherrschenden Pkw-Verkehrs sowie den Zugbewegungen des Schienennah-, Schienenfern- und Schienengüterverkehrs auf den zum Vorhaben

parallel verlaufenden Strecken 1220, 1232 und 1225. Abgase durch zusätzliche, vom Vorhaben induzierte Zugbewegungen fallen nur in sehr geringfügigem Umfang an. Autoreisezüge – bei ankommenden und abfahrenden Zügen – werden durchweg mit Elektrolokomotiven bespannt; entsprechend ist die Überspannung der vorhabengegenständlichen Gleise mit Fahrleitung planfestgestellt. Im Prognoseplanfall ist für das Rangieren von Wagengarnituren für vier Züge am Tag mit dem Einsatz von Diesellokomotiven im Rangierdienst zu rechnen. Dies ist bereits auf der sicheren Seite liegend gerechnet, da für von der Autoreisezuganlage abgehende Züge die vorherige Bereitstellung von Wagengarnituren mit Rangierloks betrieblich nicht zwingend ist. Zusätzliche Staubemissionen durch Schienenabrieb, Radabrieb, Fahrleitungsabrieb, Bremsabrieb und Aufwirbelung infolge der vom Vorhaben induzierten Verkehre liegen vor, jedoch ebenfalls eng begrenzt durch die überschaubare Zahl zusätzlicher Zugbewegungen.

Bauzeitlich sind durch den Maschineneinsatz auf der Baustelle geringfügige Auswirkungen auf die lokale Lufthygiene zu erwarten; dem wird durch Einsatz von Maschinen, die dem Stand der Technik entsprechen, entgegengewirkt.

B.3.1.2.7 Auswirkungen auf Landschaft und Stadtbild

Das Vorhabengebiet ist durch Gleisanlagen, Wohnbebauung und Gewerbeflächen geprägt, welche insgesamt das Bild einer Stadtlandschaft formen. Im sogenannten Landschaftsprogramm der Hansestadt Hamburg (2003) wird der Untersuchungsraum weiter in Landschaftsbildräume differenziert. An Landschaftsbildräumen sind im Untersuchungsraum Siedlungsflächen (hier: Etagenwohnen, Gartenbezogenes Wohnen, Verdichteter Stadtraum), Öffentliche Einrichtungen, Verkehrsflächen (hier: Gleisanlagen und Hauptverkehrsstraße), Gewerbe und Industriefläche sowie als Grünflächen eingeschränkt nutzbare Grünanlagen, Gewässerlandschaft, Kleingärten und Parkanlagen vorhanden. Eine weitere Kategorie des Landschaftsprogramms bilden die Landschaftsbildensembles, d.h. erlebbare Zusammenhänge von Landschafts- und Freiräumen. Als solche sind im Untersuchungsraum die Ensembles „Lohkampsiedlung“ und „Siedlung Kleiberweg, Franzosenkoppel mit integriertem Grünzug“ vorhanden. Der Ensemblecharakter ergibt sich jeweils aus der als geschlossen erkennbaren Durchgrünung der durchweg aufgelockerten Bebauung.

In die vorgenannten Landschaftselemente und Landschaftsbildeinheiten greift das Vorhaben angesichts der Umsetzung auf vorhandenen, teilweise genutzten sowie teilweise nicht genutzten Bahnanlagen nicht ein. Es werden weder Siedlungs- noch Grünflächen außerhalb der durch die bereits genutzten Bahnstrecken vorgegebenen

Außengrenzen der bahnbetrieblich genutzten Flächen in Hamburg-Eidelstedt in Anspruch genommen. Insoweit unterbleibt auch eine sich auf Landschaftsbildeinheiten auswirkende (Neu-)Zerschneidung der Stadtlandschaft.

Das Vorhaben geht einher mit dem Entfall von Vegetation, vornehmlich ruderaler Krautflur (siehe dazu Ziffer B.3.1.2.3). Diese Begrünung nicht genutzter Gleisflächen sowie die Vegetation in Zwischengleislage im unmittelbaren Bereich des Vorhabens hat wegen der Lage innerhalb genutzter Gleisfelder und der Verinselung des Bewuchses bzw. der Dominanz der Gleisanlagen keine besondere Wirkung auf das Landschaftsbild.

Mit dem Vorhaben verbunden sind die Errichtung des – mit nur einem Parkdeck auf der Ebene +1 jedoch verhältnismäßig flachen – Parkhauses sowie der Lärmschutzwand auf ca. 220 m Länge mit einer Höhe von 4,00 m. Beide Baulichkeiten sind – nicht zuletzt wegen der bestehen bleibenden Abschirmung durch beiderseits der Bahnanlagen vorhandene Bebauung und Begrünung mit Höhen über 4,00 m – vornehmlich vom neu zu entstehenden Zwischenbahnsteig sowie von der Zufahrt für Kfz aus wahrnehmbar und stehen im visuellen Zusammenhang mit vorhandenen Anlagen des Bahnbetriebs, insbesondere dem ICE-Bahnbetriebswerk. Zudem wird die Wahrnehmbarkeit der Bauwerke des Vorhabens als neues, ggf. andersartiges Landschaftselement durch die Lage innerhalb des über zahlreiche parallel verlaufende Gleise verfügenden, mit Oberleitung und deren Masten ausgestatteten Gleisfelds vermindert. Schließlich wirkt die Lärmschutzwand einer Beeinträchtigung des – jedoch aufgrund der Lage des Vorhabens innerhalb der vorstehend skizzierten Stadtlandschaft mit ihren Vorbelastungen eingeschränkten – Landschaftserlebens entgegen.

Der Baubetrieb mit Baumaschinen, Baustellenzubehör, Absperrungen und Bodenzuständen und -ablagerungen stellt mitsamt dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen eine optisch und akustisch für das Landschaftserleben nachteilige Auswirkung des Vorhabens dar, die jedoch nur vorübergehender Natur ist.

B.3.1.2.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Gemäß den Darstellungen des UVP-Berichts, Unterlage 14.1, Ziffer 3.9 befinden sich im Untersuchungsraum drei nach § 4 Abs. 1 DSchG jeweils als Baudenkmal und Ensemble gesetzlich geschützte Denkmale. Dabei handelt es sich um den Ringlokschuppen des Bahnbetriebswerks Eidelstedt, Mehrfamilienhäuser der sogenannten Eisenbahnersiedlung im Friedrichshulder Weg 8 bis 17 sowie ein Ensemble aus Wohnhäusern im Bereich Elbgaustraße, Heimstättenstraße und

Redingkamp aus den Jahren 1929/1930. Die Wohngebäude sind bereits in der Bestandssituation in enger Nachbarschaft bzw. eingebettet in den dicht besiedelten und von Straßen geprägten Stadtraum gelegen, während der Ringlokschuppen sich funktionsgemäß innerhalb von Gleisanlagen befindet. Die Baudenkmäler werden durch bauliche Maßnahmen in Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht berührt. Als sonstige Sachgüter werden bestehende Gleisanlagen im Vorhabenbereich verändert. Innerhalb des Untersuchungsraums sind keine archäologischen Bodendenkmäler bekannt.

B.3.1.2.9 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die vorbenannten Schutzgüter stehen grundsätzlich in einem Wirkgefüge, wobei die Intensität der Abhängigkeiten und Einflussfaktoren vorhabenspezifisch variieren. Das gegenständliche Vorhaben weist insoweit keine Besonderheiten auf. Insbesondere versteht sich, dass die Einflüsse auf das Schutzgut Mensch und das Schutzgut Tiere deutlich von der naturräumlichen Ausstattung und der Qualität von Boden, Wasser, Klima und Luft abhängen, und im Gegenzug anthropogene Vorbelastungen auf verschiedene Schutzgüter durchschlagen, und diese Effekte umso maßgeblicher sind, je enger die Schutzgüter in ihrer Funktionalität verzahnt sind. Konkret für das vorliegende Vorhaben ist festzustellen, dass namentlich die bauzeitlichen Auswirkungen für das Schutzgut Mensch – vorrangig Lärm- und Schadstoffimmissionen – zudem auch als Beeinträchtigung für das Schutzgut Tiere wirksam ist und zu Störungen und Belastungen führen kann. Inanspruchnahmen von durch Vegetation geprägten Flächen ziehen multiple Auswirkungen nach sich und führen insbesondere bei Versiegelung neben der Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden, Fläche und Pflanzen und dem Verlust von Lebensräumen für Tiere mittelbar zur Verringerung der Grundwasserneubildung und der Veränderung kleinklimatischer Parameter. Die Wechselwirkungen sind vorliegend nicht von solcher Art und Intensität, dass über die vorstehend dargestellten schutzgutbezogenen Auswirkungen hinaus separat zu berücksichtigende kumulative Auswirkungen zu berücksichtigen sind.

B.3.1.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und

die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand Darstellungen des UVP-Berichts, Unterlage 14.1 und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.1.3.1 Schutzgut Menschen

Entsprechend der Darstellungen zu den Auswirkungen des Vorhabens können mit Inanspruchnahmen von Siedlungs- und Erholungsflächen gänzlich vermieden werden, sodass insoweit keine Auswirkungen vorliegen, deren Erheblichkeit zu bestimmen ist. Bestehende Fuß- und Radwege werden, wie auch in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses festgelegt ist, nicht unterbrochen.

Betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens sind im Form der Immissionen aus Zug- und Rangierfahrten, damit einhergehenden Schadstoffausstoß sowie elektrische und magnetische Felder vorhanden. Diese werden jedoch durch Lärmschutzmaßahmen, insbesondere die Errichtung einer Lärmschutzwand und Minderungsmaßnahmen zugunsten der elektromagnetischen Verträglichkeit der Oberleitungsanlage unter die Schwelle der Erheblichkeit für das Schutzgut Mensch gesenkt. Mit Blick auf die Einhaltung der für die lufthygienische Situation maßgeblichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM10) und Feinstaub (PM2,5), aber auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung ist das Vorhaben mit dem Schutz angrenzender Nutzungen verträglich. Für das Schutzgut Mensch im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit potenziell nachteilige Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen werden durch eine Reihe von darauf abzielenden Schutzvorkehrungen vermieden.

Die bauzeitlichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind angesichts der Immissionen aus Baulärm als zeitweise nicht unerheblich, unter Berücksichtigung der Vorbelastung sowie der als Nebenbestimmungen festgelegten Schutzauflagen jedoch als unvermeidbar und nach alledem als zumutbar einzustufen. Bedingt ist dies durch die Errichtung wesentlicher Bestandteile des Vorhabens, einerseits die Gründung der Lärmschutzwand (welche die Reduzierung der betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch erst ermöglicht) und weitere Rammarbeiten zur Gründung, sowie andererseits die Gleisbauarbeiten, welche für die betriebssichere Positionierung der vorhabengegenständlichen Gleisanlagen essenziell sind. Neben den gemäß der schalltechnischen Untersuchung vorgeschlagenen Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträgerinnen weitere Minderungsmaßnahmen wie Bauzeitenregelungen und den Baubetrieb regelnde Anordnungen auferlegt. Eine Reduzierung der erschütterungsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch wird durch die im Wesentlichen zum Schutz von Gebäuden erforderlichen Anpassungen bzw. hinsichtlich der Intensität der Erschütterungen geminderten Bauverfahren erreicht. Die Abgas- und Staubbelastungen aus dem Baubetrieb bleiben angesichts des erreichten Stands der Technik, des örtlich und hinsichtlich des gleichzeitigen Maschineneinsatz begrenzten Baustellenbetriebs sowie der Unterbrechungen zwischen den Bauphasen dahinter zurück und stellen keine erhebliche Beeinträchtigung dar.

B.3.1.3.2 Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt

Die bauzeitlichen wie die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere relativieren sich durch die Lage des Vorhabens entlang der Bestandstrassen der Strecken 1220, 1225 und 1232 sowie Gleisen des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt und des ICE-Werks. Der Bereich des Vorhabens ist hinsichtlich der Störungen und Beunruhigungen durch Lärm, Licht, Bewegungen und Erschütterungen durch den Eisenbahnbetrieb vorbelastet, sodass – abgesehen von der Wahrnehmung durch besonders störungsempfindliche Arten – keine erheblichen bauzeitlichen Auswirkungen auf die Tierwelt festzustellen sind. Soweit über die Vorbelastung hinausgehend negative Effekte durch die bauzeitliche Beleuchtung zu besorgen ist, werden erhebliche Beeinträchtigungen durch Schaltungen und Leuchtkörper auf dem Stand der Technik vermieden.

Soweit durch das Vorhaben anlagenbedingt als Habitate für Tiere der verschiedenen Artengruppen geeignete Flächen und darauf befindliche Vegetation in Anspruch

genommen werden, ist die Bedeutung der Inanspruchnahme insgesamt durch die allgemein geringe Eignung der in Anspruch genommenen Flächen gemindert, da die Insellage der Flächen innerhalb von bestehenden Gleisanlagen und die damit einhergehende Barrierewirkung zu einer Naturferne und Isolation von Habitaten geführt haben. Diese für planungsrelevante Artengruppen überwiegend unattraktiven Lebensraumstrukturen führen dazu, dass für Säugetiere (Fledermäuse – das einzige potenzielle Quartier wird vom Vorhaben nicht berührt), Libellen und Käferarten (in Hamburg: Eremit und Scharlachkäfer) im Untersuchungsraum schon keine Nachweise erbracht werden konnten. Erhebliche Auswirkungen auf diese Artengruppen liegen somit nicht vor. Die im Untersuchungsraum angetroffenen Brutvögel sind als häufige, typischerweise im städtischen Raum vorkommende Arten sind insoweit nicht erheblich von anlagen- und baubedingten Auswirkungen des Vorhabens betroffen, als in den Hausgärten und Parkflächen m Umgebungsbereich ausreichende Ausweichhabitate erhalten bleiben. Artenschutzrechtliche Implikationen werden angesichts der im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibenden Funktionsfähigkeit der Ausweichhabitate als Fortpflanzungsstätten sowie der vorgesehenen Bauzeitenregelungen vermieden. Zauneidechsen sind durch den Nachweis in einer Ruderalflur nördlich des angrenzenden Gefahrstofflagers, Waldeidechsen durch Nachweis unmittelbar im geplanten Baufeld des Vorhabens von diesem betroffen. Erhebliche Auswirkungen auf Reptilien werden jedoch durch artenschutzfachliche Vermeidungsmaßnahmen und die Umweltfachliche Bauüberwachung – Errichtung eines Reptilienschutzzauns, Kontrolle des Baufelds auf Individuen, Absammeln und Aussetzen auf ungestörten Teilflächen – vermieden. Die Überprägung von Habitaten der Heuschrecke betrifft sechs nachgewiesene Arten. Unter Berücksichtigung der artenspezifischen weiten Flug- und Sprungradien, die zu einer hohen Mobilität der Tiergruppe führen, sind baubedingte Tötungen jedoch auszuschließen. Für die Individuen der Tiergruppe besteht die Möglichkeit, in zusätzlich vorhandene, trockene Gleisbereiche auszuweichen. Da zudem die bauzeitlich überprägten Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme wieder als Lebensraum zur Verfügung stehen, sind insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Heuschrecken zu erwarten. Schmetterlinge sind als nur potenziell betroffen einzuordnen, da die kurzfristige hohe Mobilität des allein aus dieser Tiergruppe zu erwartenden Nachtkerzenschwärmers (der nur selten bestimmte Standorte mehrere Jahre hintereinander besiedelt) keinen sicheren Nachweis der bauzeitlichen Präsenz von Individuen auf Grundlage längerfristiger Erfassungen im Vorwege erlaubt. Erhebliche Beeinträchtigungen des potenziell vorkommenden Nachtkerzenschwärmers werden durch Erfassungen vor Baubeginn und darauf aufbauenden Maßnahme vermieden.

B.3.1.3.3 Schutzgut Pflanzen

Größtenteils (über 70% Flächenanteil) ist das Vorhaben mit der Überprägung von Aufschüttungs- und Substratflächenbiotopen, Gleisanlagen und Wirtschaftswegen, d.h. von Biotoptypen geringer Bedeutung verbunden. Die Erheblichkeit des Eingriffs in das Schutzgut wird somit zuvorderst durch die Nutzung vorhandener Verkehrsflächen als Baustraßen und bereits versiegelter Flächen für die dem Baubetrieb dienenden Abstell- und Lagerflächen vermindert. Der entstehende Kompensationsbedarf für diese Flächen stellt keinen Indikator für eine besondere Schwere des Eingriffs in das Schutzgut Pflanzen dar, da sich dieser Bedarf im Wesentlichen aus dem hohen flächenmäßigen Anteil des Eingriffs in wertpunktmäßig niedrig zu bewertende Biotoptypen ergibt (vgl. Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 15.1, Tabelle 8.1). Die gleichwohl auch zugunsten des Schutzguts Pflanzen wirkende Kompensation adressiert vorrangig die Überprägung von Böden durch das Vorhaben, siehe nachstehend Ziffer B.3.1.2.3.

Abgesehen davon findet eine zugunsten des Schutzguts Pflanzen wirksame Begrenzung des Eingriffs statt, indem innerhalb des Baufelds Flächen als Bautabuzone ausgewiesen und insofern auch der dort befindliche Pflanzenbestand geschützt werden. Dies betrifft die für das Vorhaben ICE-Bahnbetriebswerk mit Planfeststellungsbeschluss vom 05.10.1988 planfestgestellte Ausgleichsflächen, die innerhalb des plangegenständlichen Vorhabens gelegen sind.

Soweit hinsichtlich der Biotopqualität höherwertige Flächen betroffen sind, handelt es sich um halbruderale Gras- und Staudenfluren trockener Standorte. Vorkommen von Rote-Liste-Pflanzenarten befinden sich sowohl auf diesen Fluren als auch auf Sand-/Splittstreifen zwischen zwei Gleisen bzw. im Grenzbereich zwischen Gleisschotter und den Ruderalfluren, was im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 15.1, Tabelle 8.1 in Form einer wertpunktmäßigen Aufwertung der ansonsten niedriger einzustufenden halbruderalen Gras- und Staudenflur berücksichtigt ist. Die Erheblichkeit des Eingriffs in die Gras- und Staudenfluren selbst relativiert sich zunächst dadurch, dass es sich bei den maßgeblichen Flächen wegen der linearen, schmalen Anordnungen und des dispersen Vorkommens der Pflanzenarten unbeschadet der nachgewiesenen Rote-Liste-Pflanzenarten nicht um gesetzlich geschützte Biotope handelt. Der Biotopverlust wird durch einen Kanon von im planfestgestellten Landschaftspflegerischen Begleitplan, Maßnahmenblätter, Unterlage 15.2 festgelegten Maßnahmen kompensiert. Unmittelbar der Verringerung der Auswirkungen des Vorhabens auf Pflanzen dienen in diesem Zusammenhang die Wiederherstellung der baubedingt in Anspruch genommenen Flächen, deren

Wertigkeit für die Pflanzenwelt durch die Rekultivierung nach Abschluss der Baumaßnahme erheblich gesteigert werden kann (von 35.222 auf 59.316 Wertpunkte) sowie ein bedarfsgemäßes Umpflanzen von bestimmten Pflanzenarten der Roten Liste zur Vermeidung von Verlusten. Dies betrifft die nicht an anderer Stelle außerhalb des Vorhabenbereichs und innerhalb des Untersuchungsraums, etwa im Bahnhof Eidelstedt vorhandenen Pflanzenarten Frühe Haferschmiele, Sand-Segge und Berg-Sandglöckchen. Eine erhebliche Auswirkung des Vorhabens auf diese Pflanzenarten wird vermieden, indem gegebenenfalls nach Bewertung durch die umweltfachliche Bauüberwachung deren Ausgrabung und Umsiedlung umgesetzt wird, sofern dies für einen Wiederansiedlungserfolg erforderlich ist. Die bauzeitliche Wasserhaltung ist wegen des in Ziffer B.3.1.2.3 benannten Umstands, dass außerhalb des Vorhabenbereichs im engeren Sinne keine nicht ohnehin betroffenen Pflanzen vorhanden sind, die durch Bewässerungsdefizite Schaden nehmen könnten; negative Auswirkungen auf die Vegetation innerhalb des Vorhabenbereichs (Trockenschäden) können durch ergänzende Bewässerung im Umfeld von Wasserhaltungen vermieden werden (vgl. UVP-Bericht, Unterlage 14.1, Ziffer 4.2.3).

B.3.1.3.4 Schutzgut Fläche und Boden

Hinsichtlich des Schutzguts Fläche ist wegen der Nutzung bereits vorbelasteter und anthropogen überprägter Flächen, die historisch als Bahnflächen genutzt wurden oder werden, kein erheblicher Eingriff gegeben. Das Vorhaben ist darüber hinaus vollständig eingefasst durch bestehende Bahnanlagen, die anlagebedingten Inanspruchnahmen gehen über diesen Bereich nicht hinaus und beanspruchen insbesondere keine Siedlungs- oder Grünflächen außerhalb dieses Rahmens. Schließlich ist für eine überobligatorisch gewählte Größe der Baustelleneinrichtungsflächen nach Art und Umfang nichts ersichtlich. Vielmehr haben die Vorhabenträgerinnen begründet, dass die Baustellenlogistik gerade auf die flächensparende Lagerung von Erdmassen und Baumaterialien abzielt (vgl. UVP-Bericht, Unterlage 14.1, Ziffer 4.2.5).

Unbeschadet des Rückgriffs des Vorhabens auf anthropogen überprägte Böden von (lediglich) allgemeiner Bedeutung führt der flächenmäßige Umfang der Inanspruchnahme zusammen mit der Irreversibilität der anlagenbedingten Verluste zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzguts Boden, die zu kompensieren ist. Ebenso zu berücksichtigen ist dabei, dass dauerhafte Versieglungen zusätzlich mit dem Abtrag und Auftrag von Bodenmassen verbunden sind und auch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen den Boden durch Versiegelung und Verdichtung wesentlich verändern. Der nach alledem entstehende Kompensationsbedarf wird

vorrangig mit den in den planfestgestellten Maßnahmenblättern festgelegten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Extensive Dachbegrünung (003_A), Entwicklung von extensivem Grünland (004_E) und Waldumbau/Laubwald im Projektgebiet „Glasmoor“ umgesetzt.

Unbeschadet dieser aufgrund des Projektgegenstands unvermeidlichen Beeinträchtigungen des Schutzguts sind den Vorhabenträgerinnen durch Nebenbestimmungen und die planfestgestellten Maßgaben der Maßnahmenblätter des Landschaftspflegerischen Begleitplans eine Reihe von Maßnahmen auferlegt, mit denen vorwiegend bauzeitlich die Auswirkungen auf das Schutzgut vermieden oder soweit wie möglich vermindert werden. Dies beinhaltet die Erstellung eines Bodenschutzkonzepts, die gutachterliche Begleitung von Bodenarbeiten auf Altlastenverdachtsflächen, die fachgerechte Entsorgung daraus entnommener Bodenmassen sowie – neben allgemeinen Vorkehrungen zur Vermeidung von Verunreinigungen des Bodens beim Bauablauf – die sachgerechte Lagerung von Aushubmaterial.

B.3.1.3.5 Schutzgut Wasser

Baumaßnahmen an Gewässern sowie Einleitungen in oder Ableitungen aus Oberflächenwasserkörpern finden nicht statt. In dem mit den Planunterlagen vorgelegten Wasserrechtlichen Fachbeitrag, Unterlage 17.1, wird gleichwohl auf die im Untersuchungsraum gelegenen Oberflächengewässer Bezug genommen. Dabei handelt es sich mit dem Regenrückhaltebecken des ICE-Bahnbetriebswerkes, das von den Baumaßnahmen nicht betroffen ist, um ein im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie nicht berichtspflichtiges Gewässer. Das Vorhaben berührt dieses nicht und hat somit insgesamt keine erheblichen Auswirkungen auf Oberflächengewässer.

Unterhalb von Eidelstedt und mithin im Gebiet des Vorhabens liegen der Grundwasserkörper Krückau – Altmoränengeest Nord als oberer Hauptgrundwasserleiter sowie der Grundwasserkörper Südholstein als Tiefer Grundwasserkörper. Die vom Bau des Parkhauses bestimmte Tiefe der Baugruben – maximal + 18,70 m NHN bei einem Anliegen des oberen Grundwasserkörpers bei + 15 m NHN und + 16 m NHN – führt dazu, dass in diesen weder anlagenbedingt noch durch die bauzeitliche Grundwasserhaltung eingegriffen wird. Eine Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate ist wegen der vorgesehenen Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers über Mulden und Rigolen vor Ort nicht gegeben, sodass keine dahingehenden erheblichen Auswirkungen vorliegen. Hierzu trägt auch die Fassung von Niederschlagswasser auf dem zur Begrünung vorgesehenen

Parkhausdach bei. Um eine hinreichende Filterleistung bei der anlagenbezogenen Niederschlagsversickerung zu ermöglichen, wird der Abstand zwischen Filterunterkante und Grundwasserflur mindestens 1,0 m, bei der Rigole im Bereich des Parkdecks 3,00 m betragen und der Baugrund im hydraulischen Einflussbereich des Vorhabens von Verunreinigungen bereinigt bzw. der Boden ausgetauscht.

Um erhebliche bauzeitliche Auswirkungen auf die Grundwasserkörper zu verhindern, beinhalten die planfestgestellten Maßnahmenblätter verbindliche Maßgaben zu Vermeidungsmaßnahmen. Diese beinhalten die Abdeckung des Untergrunds von Lagerflächen mit Geotextil, Untergrund- und Oberflächenabdichtungen von Haufwerken belasteten Materials, sowie die Ableitung von Baugruben-/Abwässer nach Vorbehandlung vor Ort ausschließlich in öffentliche Schmutzwassersiele zur Reinigung in der Kläranlage. Die Vorkehrungen erlauben es zugleich, Risiken für die Brunnengruppen Nord und Mitte des Wasserwerks Stellingen der Hamburger Wasserwerke GmbH und nachteilige Auswirkungen für das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen auszuschließen. Soweit im Zuge der Baustelleneinrichtungsflächen Flächenversiegelungen vorgenommen werden, führen diese nach Umfang und (beschränkter) Dauer (ca. 400 Tage) nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung, zumal das oberhalb des Hauptgrundwasserleiters abgeführte Schichtwasser nicht maßgeblich zur Grundwasserneubildung beiträgt (vgl. Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 17.1, Ziffer 7.1).

Ausweislich des Wasserrechtlichen Fachbeitrags, Unterlage 17.1, Ziffer 8 sind – unter der hier festgelegten Prämisse, dass keine Tausalze eingesetzt werden – keine vom Vorhaben betriebsbedingt verursachten erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten, da die Reinigung des Niederschlagswassers über Retentionsfilter sich als Verbesserung gegenüber der ungefilterten Versickerung von auf Bahnanlagen anfallendem Niederschlagswasser darstellt.

Im Wasserrechtlichen Fachbeitrag, Unterlage 17.1, Ziffer 3.3 wurde zudem bewertet, inwieweit sich die wie das Vorhaben in Eidelstedt gelegene flächenrelevante Ersatzmaßnahme 004_E auf die Grundwasserkörper auswirkt. Im Ergebnis ist insbesondere durch das dort im Zuge der Maßnahme zum Tragen kommende Einsatzverbot von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln allein eine Verbesserung des chemischen Zustands der Grundwasserkörper zu erwarten.

B.3.1.3.6 Schutzgut Luft und Klima

Die bauzeitlichen Auswirkungen auf die Lufthygiene sind wegen des Einsatzes von Maschinen und Dieselmotoren auf dem Stand der Technik, der Betriebsweise nach § 22 BImSchG und der lokalen und zeitlichen Beschränkung des Baustellenbetriebs minimiert und somit als nicht erheblich zu bewerten. Zudem sind bauzeitliche Minimierungsmaßnahmen zur Verminderung der Staubbelastung in diesem Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmung auferlegt. Der anlagenbedingte Entfall von ruderaler Flur führt unbeschadet der bestehenden Ausgleichspflicht wegen der eingeschränkten klimatischen Wirksamkeit der vorzufindenden Vegetation sowie angesichts der unberührt bleibenden klimatisch relevanten Grünflächen bzw. durchgrünten Siedlungen im Untersuchungsraum nicht zu einer Einschränkung der lufthygienischen und klimatischen Ausgleichsfunktion des Vorhabengebiets. Vielmehr ist das Vorhaben durch die Wahl seines Standorts auf bestehendem, wenn auch teilweise ungenutztem Bahngelände von vornherein so konzipiert, dass keine klimatisch besonders relevanten, aber auch keine gegenüber dem Klimawandel besonders empfindlichen Flächen in Anspruch genommen werden. Ergänzend wirkt die Dachbegrünung des Parkdecks zugunsten einer die verbleibenden Eingriffe zumindest teilweise kompensierenden Verbesserung des Mikroklimas.

Mit Blick auf die durch das Vorhaben nur geringfügig erhöhten Zugzahlen und ebenso überschaubaren zusätzlichen Rangierfahrten sind keine betriebsbedingten Auswirkungen zu erwarten, die erheblich über das bestehende Maß hinausgehen. Ausweislich der mit den Planunterlagen hergereichten Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 24.1, fallen die betriebsbedingten Emissionen des Vorhabens gegenüber den bereits vorherrschenden Emissionen aus dem Bahnbetrieb nicht ins Gewicht, zumal auch bei der in der Untersuchung zugrunde gelegten konservativen Betrachtung der Hintergrund- und Gesamtbelastung die geltenden Grenz- und Immissionsschutzwerte (EU-Richtlinien, 39. BImSchV, TA Luft) für die untersuchten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid, Feinstaub (PM10) und Feinstaub (PM2,5) im gesamten Untersuchungsraum eingehalten werden. Dasselbe Ergebnis ergab die Untersuchung hinsichtlich der zusätzlichen Emissionen durch den vorhabenseitig induzierten Pkw-Verkehr zur Nutzung der Autoreisezugverladung, obschon hier in der Realität selten zu erreichende Spitzenbelastungen hinsichtlich der Nutzung des Angebots Autoreisezug unterstellt worden sind.

B.3.1.3.7 Schutzgut Landschaft und Stadtbild

Die bauzeitlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind angesichts des temporären Charakters des Baubetriebs und der örtlichen Beschränkung der Wahrnehmbarkeit als nicht erheblich zu betrachten. Ebenfalls nicht erheblich sind die anlagebedingten Auswirkungen beiderseits der vorhandenen Strecken 1220, 1225 und 1232, da der Blick auf das Vorhaben und damit die Wahrnehmung des Landschaftsbilds bereits im Bestand durch die Sicht auf die vorhandenen, umfangreich vorhandenen Gleis- und bahntechnischen Anlagen geprägt ist, sodass eine erhebliche Vorbelastung vorliegt. Die bahntechnischen Anlagen werden zudem an der Außenkante der Bahnanlagen durch Gebäude und hohen, durch das Vorhaben nicht berührten Bewuchs optisch abgeschirmt. Angesichts der nicht zu verzeichnenden Inanspruchnahme von Siedlungs- und Grünflächen außerhalb der im Bestand vorhandenen Bahnstrecken ist auch insoweit kein erheblicher Eingriff in die Landschaftsbildräume Siedlungsflächen und Grünflächen zu verzeichnen. Da die vom Vorhaben betroffene vornehmlich ruderale Vegetation in der vorhabengegenständlichen Lage zwischen den Gleisen sowie nach Art und Umfang nicht landschaftsbildprägend ist, stellt sich auch der diesbezügliche Eingriff nicht als erheblich für das Schutzgut dar.

Die Wirkung der neu entstehenden Hochbauten Bahnsteig, Rampen, Parkhaus und Lärmschutzwand ist ebenfalls an der unverändert bestehenden Einbettung in die Zwischengleislage zwischen den Strecken 1220, 1225 und 1232 sowie der Vorbelastung bzw. der maßstabsetzenden vorhandenen Bebauung mit Hochbauten des Bahnbetriebs zu bewerten. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Bauwerke des ICE-Bahnbetriebswerks nordwestlich sowie des S-Bahnbetriebswerk nordöstlich des Vorhabens, die den Rahmen für eine technisch orientierte Bebauung des unmittelbaren Umfelds des Vorhabens setzen, gegenüber dem sich das Vorhaben nicht weiter negativ abhebt und auch deren Höhe nicht überschreitet. Hinsichtlich Kubatur und unter Berücksichtigung der visualisierten Gestaltung – einschließlich begrüntem Dach – ist ebenfalls nicht ersichtlich, dass das Vorhaben in seiner Verortung als Fremdkörper wirkt. Ein erheblicher Eingriff in Landschaft und Stadtbild liegt nicht vor.

B.3.1.3.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Vorhaben hat keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter. Die eingetragenen Denkmale liegen zu den vom Vorhaben ausgehenden Eingriffen in einem Abstand von über 100 m. Unter Berücksichtigung der örtlichen Situation verändert das Vorhaben die Wahrnehmbarkeit der eingetragenen

Denkmale nicht bzw. tritt mit diesen schon nicht in Sichtbeziehungen. Der Ringlokschuppen ist als eisenbahntechnisches Gesamtbauwerk, d.h. einschließlich der Drehscheibe nur von der Gleisseite aus wahrnehmbar und steht im Übrigen buchstäblich im Schatten des parallel errichteten ICE-Bahnbetriebswerks; an diesen Gegebenheiten ändert sich durch das Vorhaben nichts. Von der Eisenbahnersiedlung am Friedrichshulder Weg ist und bleibt das Vorhaben durch hohe und dichte Vegetation sowohl in Gleisrand- als auch in Zwischengleislage abgeschirmt. Die denkmaltypische unmittelbare Nähe zu den Gleisanlagen wird gleichfalls nicht durch das Vorhaben berührt. Mit dem denkmalgeschützten Wohnkomplex Elbgaustraße/Redingskamp/Heimstättenstraße tritt das Vorhaben nicht in einen direkten visuellen Zusammenhang; im Übrigen wirkt das P+R-Parkhaus Elbgaustraße als optisch die Wohnbebauung und die Gleisanlagen trennende Barriere. Eine erhebliche bauzeitliche Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern liegt nicht vor, da keine Baustelleneinrichtungsflächen im Umgebungsbereich der Denkmäler vorgesehen sind. Da keine Bodendenkmale im Einzugsbereich des Vorhabens belegen sind, werden solche Denkmale durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

B.3.2 UVP-Bezug der Stellungnahme der BSW

Auch im Lichte der Stellungnahme der BSW, die erstmals in der Stellungnahme zur 1. Planänderung vom 03.08.2021 die Verhinderung von „negativen Auswirkungen auf das Stadtbild“ anmahnte und damit implizit die Stadtbildverträglichkeit des Vorhabens in Zweifel zog, ist aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes keine UVP-rechtlich zu berücksichtigende erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft/Stadtbild festzustellen. Es kann dabei dahingestellt bleiben, dass die städtebaulichen Bedenken erst in der Stellungnahme zur 1. Änderung – mithin verfristet, da die 1. Änderung keine gestaltungsrelevanten Planinhalte zum Gegenstand hatte – geäußert wurden, und dass das Vorhaben aufgrund des Antragszeitpunkts nicht nach der Bundeskompensationsverordnung (BKompV), sondern nach dem Staatsrätemodell der Freien und Hansestadt Hamburg zu bewerten, die schon keine Ausgleichspflichten für den auf Ebene der UVP festzustellenden Eingriff (besonderer Schwere) in das Schutzgut Landschaft vorsieht. Denn jedenfalls werden vonseiten der BSW keine Umstände vorgetragen, die einen erheblichen Eingriff in das Schutzgut Landschaft/Stadtbild als gegeben erscheinen lassen. Die Stadtbildverträglichkeit ist entgegen der Stellungnahme der BSW nicht an der – von der Städtebaubehörde formulierten – Zielstellung zu bemessen, eine „attraktive Adressbildung“ unter Betonung des „Alleinstellungsmerkmals für die Infrastruktur der Gesamtstadt“ zu

schaffen. Die sinngemäße Forderung nach einem repräsentativ(er)en Gesamtbauwerk entspricht schon nicht der primär eisenbahnbetrieblich definierten Aufgabenstellung, welche die Planrechtfertigung des Vorhabens ausmacht (siehe Ziffer B.4.1), zumal auch nicht ersichtlich ist, wie genau die vorhabengegenständlichen Baulichkeiten (abgesehen von der geforderten Fassadenbegrünung) aus Sicht der BSW beschaffen sein müssten, um eine „attraktive Adressbildung“ herzustellen.

Wie die BSW selbst einräumt, ist das Vorhaben, was Sichtbeziehungen mit Standorten außerhalb der vorhabenträgerinneneigenen Grundstücke angeht, im Wesentlichen nur von den in Großblockbauweise errichteten Gebäuden am Friedrichshulder Weg aus sichtbar, und auch dies nur in „laubarmen Monaten“ (Stellungnahme vom 03.08.2021). In dieser Zeit fiele der Blick aus den bezeichneten Wohngebäuden sodann auf die zwischen dem ICE-Werk und dem S-Bahn-Werk gelegenen Baulichkeiten des Vorhabens. Ein erheblicher Eingriff in das Stadtbild ist bereits unter diesen Vorzeichen zu verneinen (siehe Ziffer B.3.1.3.7); ein Anspruch der Bewohner oder der Allgemeinheit, in diesem Kontext vom Anblick des Vorhabens verschont zu bleiben, besteht unter keinem UVP-rechtlichen oder materiellen Gesichtspunkt. Vielmehr hatte das Eisenbahn-Bundesamt zu berücksichtigen, dass gerade die Anlage des Vorhabens im Umfeld der von der BSW als städtebaulich nachteilig skizzierten vorhandenen eisenbahntechnischen Bauwerke („ungeordneter Betriebshofcharakter mit großflächigen Gleisanlagen“) eine flächen- und eingriffsminimierende Herstellung der Anlage an einem dafür besonders geeigneten Standort ermöglicht (siehe auch die Variantenprüfung, Ziffer B.4.2). Die städtebauliche Verträglichkeit ergibt sich zudem nicht erst dann, wenn das funktionsgerecht genutzte Umfeld durch das Vorhaben über seine genuine Bestimmung hinaus (weiter) aufgewertet wird.

Selbstverständlich steht es den Vorhabenträgerinnen frei, im Rahmen des planfestgestellten Umfangs der plangegenständlichen Anlagen Abstimmungen zur Gestaltung im Nachgang zum Planrechtsverfahren anzustellen, wie dies in der Stellungnahme der BSW zur 3. Planänderung vom 16.03.2022 angedeutet wird, ohne dass dazu eine Zusage der Vorhabenträgerinnen vorläge. Derartige Abstimmungen ziehen das Nichtvorliegen einer erheblichen nachteiligen Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft/Stadtbild jedoch nicht in Zweifel.

B.3.3 UVP-bezogene Einwendungen

In einer Anzahl von Einwendungen (E0003, E0004, E0005, E0009, E0010, E0014, E0015, E0016 und E0017) wird das Thema „Klimaschutz“ und CO^2-Bilanzierung“ schlagwortartig angesprochen und überwiegend in den Kontext eines aus Sicht der

Einwenderinnen und Einwender zu bemängelnden „Versäumnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung“ gestellt. Die Anhörungsbehörde hat dies zunächst als materiell-rechtliches und mithin sinngemäß luftschadstofffachliches Problem eingeordnet (vgl. Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 62). Da die Einwenderinnen und Einwender vorliegend weniger auf die im Rahmen einer Luftschadstoffuntersuchung im Sinne der 39. BImSchV zu bewertenden Parameter abstellen als auf die notwendigen Bestandteile einer UVP, bewertet die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen als gegen den UVP-Bericht gerichtet, was letztlich auch der abschließenden Bewertung der Anhörungsbehörde entspricht (vgl. Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 64).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Mit der Einschätzung der Anhörungsbehörde kann dahingestellt bleiben, ob Einzelne, die nicht als Vereinigung nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UmwRG einzustufen sind, sich schlechthin nicht unabhängig von der Betroffenheit in eigenen Rechten auf eine fehlerhafte UVP oder UVP-Vorprüfung berufen können. Denn jedenfalls sind der in den Einwendungen geforderte Abgleich des Vorhabens mit dem Hamburger Klimaschutzplan sowie Untersuchungen zu den mit dem Neubau und der Demontage der Altanlagen verbundenen CO2-Emissionen keine nach dem UVPG geforderten Inhalte eines UVP-Berichts.

Der Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 8.2.6, sowie der mit den Planunterlagen hergereichte UVP-Bericht enthalten für das Schutzgut Klima und Luft eine Bestandsbeschreibung des Untersuchungsraums, eine Auswirkungsprognose sowie gutachterliche Hinweise zur Bewertung dieser Auswirkungen (UVP-Bericht, Unterlage 14.1, Ziffer 3.7 und Ziffer 4.2.7). Neben der Betrachtung der Einbettung des Vorhabens in Kaltluftentstehungsgebiete im Untersuchungsraum verweist der UVP-Bericht auf die als Unterlage 24 ebenfalls mit den Planunterlagen hergereichte Luftschadstoffuntersuchung, in der die lufthygienischen Verhältnisse für das Vorhaben bezogen auf das Prognosejahr 2030/2035 aufgezeigt und bewertet werden. Im Ergebnis werden demnach die geltenden Grenz- und Immissionswerte für die in der Luftschadstoffuntersuchung betrachteten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Feinstaub PM2,5 eingehalten. Insoweit ist nicht ersichtlich, dass die plangegenständlichen Unterlagen hinter dem in § 2 Abs. 2 S. 1 UVPG geforderten Darlegungsumfang zu den Folgen des Vorhabens für die § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter einschließlich des Klimas zurückbleiben. Entsprechend den Bewertungen der Anhörungsbehörde sind die Anforderungen an Inhalte des UVP-Berichts weder durch nationale noch durch unionsrechtsbezogene Rechtsprechung und Literatur so

konturiert worden, dass Ausführungen zum Einsatz von bestimmten Bauprodukten nach Art und Umfang und deren Auswirkungen auf das Schutzgut Klima erfolgen müssten, was auch dem Verursacherprinzip (d.h. der an sich gebotenen Verortung derartiger Effekte beim Erzeuger der Materialien und Baustoffe) widerspräche. Dies gilt bereits wegen des im UVPG nicht näher definierten Klimabegriffs (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 64 unter Verweis auf Schink/Reidt/Mitschang/Hamacher, UVPG § 2 Rn. 30). Mit den Vorhabenträgerinnen ist dementsprechend darauf zu verweisen, dass die Erstellung einer CO2-Bilanz der Arbeiten bei der Errichtung von Eisenbahnbetriebsanlagen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des § 4 UVPG nicht vorgesehen ist.

Unabhängig von der nicht bestehenden Vorgabe des UVPG, die bauzeitliche Entstehung von CO2 zu quantifizieren, mussten derartige Effekte nicht in Verhältnis gesetzt werden mit Auswirkungen, die von aus anderen, vornehmlich verkehrsfachlichen Gründen ausgeschiedenen Varianten hätten ausgehen können (siehe Ziffer B.4.2). Im Übrigen basierten sämtliche geprüften Standortvarianten auf der Überlegung, die mit dem Vorhaben zu ermöglichenden Verkehrsfunktionen möglichst auf bestehendem Bahngelände umzusetzen. Insofern ist – unter Berücksichtigung der in diesem Planfeststellungsbeschluss ebenfalls betrachteten Nullvariante (siehe Ziffer B.4.2.1) – mit den hergereichten Unterlagen festzustellen, dass keine der betrachteten Varianten aus umweltfachlichen Gründen verworfen wurde, sodass auf die verworfenen Varianten bezogene Umweltverträglichkeitsprüfungen nicht durchgeführt werden mussten (vgl. UVP-Bericht, Unterlage 14.1, Ziffer 1.2.2). Letztlich erscheint es für die Abwägung wenig ertragreich, eine präzise Quantifizierung der CO2-Belastungen durch Bautätigkeiten gerade mit dem Zweck der Gegenüberstellung mit den evidenter Weise geringeren Auswirkungen einer Nullvariante zu fordern. In der von den Einwenderinnen und Einwendern nahegelegten Gewichtung würde diese Betrachtung in letzter Konsequenz zur Ablehnung sämtlicher (Verkehrs-)Vorhaben führen, da die mit der Herstellung von Vorhaben verbundenen Bautätigkeiten naturgemäß mit intensiveren Auswirkungen verbunden sind als das Unterbleiben jedweder Baumaßnahmen.

Unbeschadet dessen, dass der in den Einwendungen angesprochene Klimaplan für die Stadt Hamburg vom 08.12.2015[3] in der Fassung der Ersten Fortschreibung vom 03.12.2019[4] als politische Zielsetzung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg

[3] Bürgerschaftsdrucksache 21/2521.
[4] Siehe https://www.hamburg.de/contentblob/13287332/bc25a62e559c42bfaae795775ef1ab4e/data/d-erste-fortschreibung-hamburger-klimaplan.pdf, zuletzt abgerufen am 12.05.2022.

formal nicht geeignet ist, Mindestinhalte des UVP-Berichts zu definieren, ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben den Zielsetzungen des Klimaplans in Gestalt seiner Fortschreibung zuwiderlaufen könnte. Der Klimaplan beschreibt die Verantwortung und die jeweiligen CO2-Minderungsziele in den Sektoren „Verkehr“, „Private Haushalte“, „Gewerbe, Dienstleistung, Handel“ und „Industrie“. Die Vermeidung von Bautätigkeiten durch Erhalt von Bestandsgebäuden gehört nicht zu den sogenannten Transformationspfaden, die in Bezug auf den Bausektor den Fokus auf energetische Sanierungen legen; inhaltlich zusammenfassend ist der Klimaplan so zu verstehen, dass für das Erreichen der politisch definierten Klimaziele das Unterbleiben von Bautätigkeiten – anders als die deutliche Reduzierung der Emissionen aus dem Straßenverkehr, aus der Wärmeversorgung und von industriellen Produktionsprozessen – an keiner Stelle als maßgeblich bezeichnet wird. Aussagen zum beim Vorhaben einschlägigen Schienenpersonenfernverkehr enthält der Klimaplan insgesamt nicht. Schließlich fehlt jedweder Anknüpfungspunkt, dass das Vorhaben, welches zur Verringerung der Anzahl von Pkw-Langstreckenfahrten führt, hinsichtlich seiner betriebsbedingten Auswirkungen mit dem Klimaplan in Konflikt stehen könnte.

Ein in den Einwendungen behauptetes „grobes Versäumnis“ des UVP-Berichts hinsichtlich der Betrachtung des Schutzguts „Klima und Luft“, das in letzter Konsequenz die in diesem Beschluss vorgenommene Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG negativ berührt, ist nicht gegeben.

Die über die Berücksichtigung der Nullvariante im UVP-Bericht noch hinausgehende, im Verfahren der 1. Planänderung in der Einwendung E0005 geäußerte Forderung, die in den UVP-Unterlagen genannten „Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung nachteiliger Umweltauswirkungen“ nicht nur auf die Autoreisezuganlage, sondern auch auf die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona an den Standort Diebsteich („Diebsteich-Projekt“) im Gesamtzusammenhang anzuwenden, wird ebenfalls zurückgewiesen. Über die Umweltverträglichkeit dieses Projekts war ausschließlich im Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben Verlegung Bahnhof Altona zu befinden. Insbesondere liegt kein Fall der kumulierenden Vorhaben im Sinne von § 10 UVPG vor, zumal die Vorhaben (bereits) separat als UVP-pflichtig eingestuft wurden. Soweit die Forderung sinngemäß auf die Berücksichtigung der Nullvariante des Neubaus der Autoreisezugverladung innerhalb des UVP-Berichts abzielt, wird dies mit Verweis auf die Ausführungen zur nicht bestehenden Rechtspflicht in Bezug auf die CO2-Bilanz der Nullvariante zurückgewiesen. Für eine Gegenüberstellung der Eingriffsintensität der planfestgestellten Vorzugsvariante mit der Nullvariante, die aus

außerhalb umweltfachlicher Aspekte liegenden Gründen ausgeschlossen wurde, besteht abgesehen vom geringen Erkenntniswert keine UVP-rechtliche Veranlassung.

B.3.4 Zusammenfassung

Nach Art und Umfang der vom Vorhaben ausgelösten Veränderungen und Beeinträchtigungen der Schutzgüter, wie sie unter Berücksichtigung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verbleiben, erfüllt das Vorhaben die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit. Das Absenken der nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch unter die Schwelle der Erheblichkeit wird gewährleistet durch die Planfeststellung von Bauwerken des Schallschutzes zur Begrenzung des schienen- und straßenbedingten Betriebs- und Anlagenlärms sowie durch Schutzauflagen zur Minderung bauzeitlichen Lärms und bauzeitlicher Erschütterungen (hier: insbesondere für drei besonders betroffene Gebäude im Nahbereich des Vorhabens). Siedlungsflächen mit Bedeutung für das Teilschutzgut Wohnen werden für das Vorhaben nicht in Anspruch genommen.

Die Vermeidung der Erheblichkeit der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erfordert die Umsetzung der planfestgestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Eingriffen in das Schutzgut Tiere – Brutvögel, Reptilien, Amphibien, Schmetterlinge, Heuschrecken – wird nahezu vollständig auf Ebene der Vermeidung entgegengewirkt. Grundsätzlich sind angesichts der Zwischengleislage bzw. der Anlage des Vorhabens auf genutztem und ungenutzten Bahngelände zum großen Teil Biotoptypen geringer Bedeutung betroffen. Soweit diese spezifische Lage mit der Inanspruchnahme hochwertiger Biotoptypen einhergeht, trifft dies auf die vorherrschenden halbruderalen Gras- und Staudenfluren nur dort zu, wo innerhalb dieser an sich nicht geschützten Gras- und Staudenfluren Standorte mit Vorkommen von Pflanzenarten der Roten Liste anzufinden sind. Diese wiederum werden ausgeglichen und ersetzt.

Das Vorhaben berührt keine Oberflächengewässer; die für das Vorhaben erforderlichen Baugruben werden Oberhalb des Grundwasserkörpers angelegt. Einflüssen auf die Grundwasserneubildungsrate wird durch örtliche Versickerung des gefassten Niederschlagswassers in Mulden und Rigolen entgegengewirkt. Der Lage des Vorhabens in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen wird durch eine Vielzahl bauzeitlicher und anlagebedingter Schutzauflagen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers Rechnung getragen.

Kompensationspflichten für den Eingriff in das Schutzgut Boden werden durch die flächenmäßige Ausdehnung des Bereichs bestimmt, in dem in das Schutzgut durch

Erdarbeiten und Versiegelung eingegriffen wird. Eine besonders hohe Wertigkeit der betroffenen Böden ist nicht gegeben. Für den Eingriff in das Schutzgut finden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen statt, die auf eine gesamthafte Kompensation der Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt abgestimmt sind.

Das Vorhaben hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Landschaft/Stadtbild, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter. Maßgeblich dafür ist die Anlage des Vorhabens im Bereich bestehender Gleisanlagen, d.h. auf bereits anthropogen überprägten Bereichen, unter Vermeidung eines Ausgreifens des Vorhabens außerhalb der Außengrenzen bereits im Bestand vorhandener Bahnstrecken.

Wegen der in der 3. Planänderung erfolgten Änderung von Materialien und Elementen im Parkhaus sowie der Ergänzung des Parkhauses um ein zusätzliches, außenliegendes Stahltreppenhaus aus Gründen des baulichen Brandschutzes (siehe Ziffer B.4.10) haben die Vorhabenträgerinnen anstelle einer Anpassung des UVP-Berichts eine „Stellungnahme zur 3. Planänderung im Verfahren hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. UVPG und die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft“ vom 10.01.2022 hergereicht. Aus dieser wird ersichtlich, dass das plangegenständliche Treppenhaus auf einer Grundfläche von 26,52 m² errichtet werden soll, die im Ausgangsverfahren als Verkehrsfläche überplant war. Da sich die dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch das Bauwerk nicht ändert, zusätzliche Versiegelungen nicht vorgesehen und zusätzliche Schadstoffeinträge ebenso wenig zu erwarten sind wie Änderungen an der Entwässerungssituation, verursacht die 3. Planänderung keine zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

B.4.1.1 Qualitative Merkmale des Vorhabens im Sinne der fachplanerischen Zielkonformität

Die von den Vorhabenträgerinnen ausgearbeitete Planung bedarf im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf die Rechte Dritter – vorliegend im Wesentlichen bauzeitliche Auswirkungen und Immissionen aus dem Schienenverkehr – einer an ihrer Zielbestimmung gemessenen Rechtfertigung. Eine gesetzliche Bedarfsfeststellung ist

für das Vorhaben nicht erfolgt. Die Umsetzung des Vorhabens ist jedoch im fachplanungsrechtlichen Sinne geboten, da mit dem Vorhaben das in § 1 Absatz 1 Satz 1 AEG benannte Ziel, ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu schaffen, befördert wird. Im Vergleich zum Ist-Zustand wird mit dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt ein zusätzlicher Fernverkehrshalt auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg und zugleich ein Zugangspunkt für Fahrgäste geschaffen, der auf die spezifischen Rahmenbedingungen der Verkehrsangebote Autoreisezug und Nachtzug zugeschnitten ist. Für eisenbahnbetriebliche Zwecke entstehen mit dem Bahnhof zusätzliche Gleisanlagen und Bahnsteige, die zur Abstellung, Zusammenstellung, der Vorbereitung auf den Betriebseinsatz sowie der Abfertigung von Zügen des Personenfernverkehrs geeignet und bestimmt sind. Der ausdrückliche Zuschnitt der Gleisanlagen, sonstigen Betriebsanlagen und Zugangseinrichtungen für Fahrgäste mit und ohne Kraftfahrzeuge auf das Verkehrsangebot Autoreise- und Nachtzug stellt zunächst einen Mehrwert für den Schienenverkehr insoweit dar, als für die Bereitstellung dieses Verkehrsangebot spezifische technische Einrichtungen unabdingbar sind. Hinsichtlich der Anlagenqualität maßgeblich sind dabei insbesondere dem Schienenweg zugeordnete, für Fahrzeuge des Schienenpersonenfernverkehrs anfahrbare Kfz-Verladerampen, sowie das Vorhalten von Gleisen, die hinsichtlich ihrer Länge zur Aufnahme der (wegen der Kombination aus Sitz-, Liege-, Schlaf-, Zuggastronomie- und Autotransportwagen) regelmäßig langen Zuggarnituren geeignet sind, und hinsichtlich derer die betriebliche Möglichkeit langer, für die Be- und Entladezeiträume erforderlicher Standzeiten der Zuggarnituren besteht. Die Vorhabenträgerinnen haben in diesem Zusammenhang dargelegt, dass es sich nicht um eine reine Angebotsplanung handelt, sondern von jährlich 700 bis 800 abzufertigenden Zügen ab dem Bahnhof Hamburg-Eidelstedt (Autoreisezug) auszugehen ist. Die Anlage dient somit der Abdeckung eines durch Abfrage bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen ermittelten, prognostizierten Bedarfs nach einer solchen Anlage konkret an einem Standort in der Freien und Hansestadt Hamburg. Da die Planung Gleis-, Verlade- und Bahnsteiganlagen solchen Umfangs beinhaltet, dass zwei Züge gleichzeitig abgefertigt werden können, bestehen – unbeschadet der üblichen Nachfrageschwerpunkte in den Morgen- und Abendstunden und der Dauer der Verlade- und Abfertigungsvorgänge – am Bahnhof Kapazitäten für weitere Zugabfertigungen bzw. -angebote, welche die prognostizierte Nachfrage sicher abdecken und Reserven für weitere Verkehre bereithalten.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.1.2 Fachplanerische Zielkonformität durch betriebliche Entkoppelung der Autoreisezugverkehre vom Bahnhof Hamburg-Altona (neu)

Die Vorhabenträgerinnen haben den Planfeststellungsantrag den Angaben im Erläuterungsbericht entsprechend (vgl. Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.2., Seite 13 ff.) nicht als zusätzlichen Verkehrshalt einschließlich Serviceeinrichtungen gegenüber dem zum Antragszeitpunkt vorhandenen Anlagenbestand geplant, sondern auch unter der Prämisse, dadurch einen Ersatz für die gegenwärtig auf dem Bahnhof Hamburg-Altona betriebene Verladeanlage für Autoreisezüge herzustellen. Die mit Beschluss der Planfeststellungsbehörde vom 29.12.2017 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 28.03.2018 und des Planänderungsbeschlusses vom 04.11.2019 planfestgestellte Verlegung des Bahnhof Altona an den Standort des heutigen S-Bahn-Haltepunkts Diebsteich sieht dort keine Anlagen zur Autoreisezugverladung vor.

Indes ist die Neuanlage am plangegenständlichen Standort zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch unter dem Blickwinkel, dass die Bestandsanlage mit Inbetriebnahme des Vorhabens nicht mehr als Eisenbahnbetriebsanlage zur Verfügung steht, sachlich plangerechtfertigt, weil sie für sich betrachtet einen verkehrlichen Mehrwert bietet, der die fachplanerische Zielkonformität des Vorhabens begründet.

Für die Abfertigung von Autoreisezügen werden aus Gründen der üblichen Zugbildung (siehe oben) lange Bahnsteiggleise benötigt, die wegen der Verladung der Kfz auf die Transportwagen über das Kopfende als Stumpfgleise auszubilden sind, und auf denen lange Standzeiten zur Beladung und Abfertigung betrieblich möglich sein müssen. Zudem sind vorgelagerte Gleise zur Zugbildung erforderlich, weil Autoreisezüge als individuell aus Einzelwagen zusammengestellte, lokbespannte und nicht wendezugfähige Garnituren eingesetzt werden. Wegen der für die Autoreisezugverladung erforderlichen spezifischen Zugangseinrichtungen bestehen zwischen Anlagen eines Bahnhofs, die für den dem Autoreisezugverkehr bestimmt sind, und dem Anlagenbestand moderner Personenbahnhöfe, der dem regulären Schienenpersonenverkehr (SPV) dienen, hinsichtlich der Zugangsanlagen und der für einen effizienten Betrieb vorzusehenden Gleisanlagen keine wesentlichen Synergieeffekte. Vielmehr wirken sich die Standzeiten, Rangier- und Zugbildungsvorgänge des Autoreisezugverkehrs bei Durchführung auf dem Anlagenbestand eines regulären Personenbahnhofs generell erheblich kapazitätsmindernd und störend in der Betriebsführung aus. Dies gilt zumal, wenn –

wie im Knoten Hamburg üblich – im SPV mit Taktfahrplänen im Nah- wie im Fernverkehr sowie mit kurzen Haltzeiten an den Personenbahnhöfen operiert wird.

Aus diesen Gründen ist die Auslagerung der Gleis- und sonstigen Betriebsanlagen, die für die Abfertigung von Autoreisezügen erforderlich sind, aus dem Anlagenbestand eines regulären Personenbahnhofs ohne Weiteres eisenbahnbetrieblich sinnvoll. Denn die Bündelung der Gleisanlagen und Einrichtungen für die Autoreisezugverladung in einem separaten, von bestehenden Bahnhöfen im Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg unabhängigen Bahnhof führen sowohl zu einer Trassenkonflikt-freien Verfügbarkeit der notwendigen Gleisanlagen für die im Autoreisezugverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch zu einer Entlastung der zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Vorhabens vorhandenen Strecken- und Bahnhofskapazitäten im Netz der Vorhabenträgerinnen.

Dies eisenbahnbetriebliche Sinnhaftigkeit des der Planung zugrundeliegenden Konzepts ist auch daran abzulesen, dass die von anderen Personenbahnhöfen getrennte Anlage von Bahnhöfen, die der Autoreisezugverladung dienen, deutschlandweit und international üblich ist, wohingegen die im Bestand vorhandene Anlage im Bahnhof Hamburg-Altona die einzige bekannte Einrichtung darstellt, bei denen die Bereitstellung der Autoreisezüge auf Bahnsteiggleisen stattfindet, die ansonsten dem SPV zur Verfügung stehen.

Der Umstand, dass am plangegenständlichen Standort des Vorhabens die Zufahrt der zu befördernden Kfz über Rampen auf den Autoreisezug weiträumig von den Bahnsteigen getrennt wird, die dem regulären SPV dienen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durchaus ein Aspekt, welcher der Attraktivitätssteigerung des Verkehrs auf der Schiene zugutekommt. Denn bereits aus Sicherheits- und immissionsschutzfachlichen Gründen ist es als Qualitätsmerkmal einzustufen, als Fahrgast des SPV, der das Angebot des Autoreisezugs nicht wahrnimmt, von Begleiterscheinungen der Kfz-Verladung am Bahnsteig unberührt zu bleiben.

Aufgrund der Qualitätsmerkmale der zur Planfeststellung beantragten Planung, die sich insbesondere in der Herstellung einer von Bahnhofsanlagen für den weiteren SPV unabhängigen Bahnsteiggleis- und Zugbildungsanlage äußert, liegt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde indes unabhängig vom Schicksal der im Bahnhof Hamburg-Altona vorhandenen Bestandsanlage für das Vorhaben die Planrechtfertigung vor.

B.4.1.3 Bezugnahme auf Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses zur Verlegung des Bahnhofs Altona

Die Planunterlagen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens nehmen weiter darauf Bezug, dass dieses der Erfüllung der von der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss zur Verlegung des Bahnhofs Altona[5] enthaltenen Auflage dient, vor Außerbetriebnahme der in der Bestandsanlage vorhandenen Anlage zur Autoreisezugverladung eine gleichwertige Ersatzanlage in räumlicher Nähe zum verlegten Bahnhof in Betrieb zu nehmen, die eine planungsrechtliche Zulassungsentscheidung durchlaufen hat. Über den formalen Aspekt der Bezugnahme auf die Nebenbestimmung eines bestandskräftigen Beschlusses hinaus ist festzustellen, dass gerade der Inhalt der Auflage im Zusammenhang mit dem Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses zur Verlegung des Bahnhof Altona der Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene dient. Denn das mit der Herstellung des Bahnhof Altona als Durchgangsbahnhof mit kurzen Haltezeiten verbundene Ziel der Fahrzeitverkürzung und Beschleunigung des Verkehrs auf der Verbindungsbahn sowie des nach Norden weiterführenden Regional- und Fernverkehrs ließe sich mit der Integration von Anlagen der Autoreisezugverladung unmittelbar in den Neubau des Bahnhof wegen der Spezifika des Autoreisezugverkehrs – lange Standzeiten, Rangierfahrten und Vorhalten anders nicht nutzbarer Stumpfgleise – nur mit großen Erschwernissen, auf dem planfestgestellten Gleisanlagen jedoch schlechthin nicht verwirklichen. Die mit der Auflage bestimmte Auslagerung der Anlagen der Autoreisezuganlage aus dem Neubau des Bahnhof Altona ermöglicht somit erst das dieser Planung zugrundeliegende beschleunigte Betriebsprogramm. Auch unter dem Blickwinkel der Verwirklichung des Inhalts der Auflage des Planfeststellungsbeschlusses zur Verlegung des Bahnhof Altona erfüllt das gegenständliche Vorhaben der Autoreisezuganlage Hamburg-Eidelstedt das in § 1 Absatz 1 Satz 1 AEG benannte Ziel, ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu schaffen, sodass das Vorhaben vernünftigerweise geboten im Sinne des Fachplanungsrechts ist.

B.4.1.4 Einwendungen hinsichtlich der Planrechtfertigung

Einwendungen, in denen der Bedarf an der Verwirklichung des Vorhabens der Autoreisezuganlage in Abrede gestellt wird, sind im Anhörungsverfahren nicht hergereicht worden. In diesem Zusammenhang ist weiter festzustellen, dass die im

[5] Beschluss der Planfeststellungsbehörde vom 29.12.2017 in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 28.03.2018 und des Planänderungsbeschlusses vom 04.11.2019.

Anhörungsverfahren beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die zum Zeitpunkt der Antragstellung Autoreisezugverkehr angeboten haben, als insoweit in ihren Belangen potenziell Betroffene keine diesbezüglichen Stellungnahmen abgegeben haben.

In diversen Einwendungen (E0003, E0004, E0005, E0008, E0010) wird indes (sinngemäß) vorgetragen, das Vorhaben sei mit der Bestandsanlage im Bahnhof Hamburg-Altona nicht gleichwertig und trage wegen vermeintlich zu geringer Dimensionierung nicht hinreichend zur Zielerreichung der Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs bei.

Die dahingehenden Einwendungen werden zurückgewiesen. Es ist nicht erkennbar, dass die Autoreisezuganlage in nicht bedarfsgerechter Wiese dimensioniert ist. Zunächst ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerinnen, wie im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 3.2 dargestellt, von – der Dimensionierung der Anlage zugrunde gelegten – zu erwartenden Zugzahlen von weniger als 800 jährlichen Zügen ausgegangen sind. Es kann dahinstehen, ob – wie in Einwendungen vorgetragen – etwa im Jahr 2014 bis zu 1.400 Autoreisezüge im Bahnhof Hamburg-Altona abgefertigt wurden, da die Vorhabenträgerinnen ebensolche Zahlen von den in Betracht kommenden EVU nicht übermittelt bekommen haben, und auch keine Anhaltspunkte für eine defizitäre Durchführung der Ermittlung der prognostischen Grundlagen der Zugzahlen bestehen. Das Vorhaben ist auf die Möglichkeit der gleichzeitigen Abfertigung von zwei aus bis zu 14 Reisezug- und Autotransportwagen gebildeten Autoreisezügen ausgelegt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unbeschadet des für die Bereitstellung der Züge und der Verladung erforderlichen Zeiträume sowie der angebotsspezifischen Fokussierung auf die frühen Morgen- und späten Abendstunden durchaus Fahrplanreserven bestehen, um mehr als nur eine Abfertigung je Bahnsteiggleis im Morgen- und Abendzeitraum durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher Kapazitätsreserven, die gerade auch deshalb wirksam werden, weil die mit dem Autoreisezugverkehr verbundene Zugbildung, Rangierfahrten und die Verladung auf eigenen Gleisanlagen ohne Berührung des übrigen SPV durchgeführt werden können. Ergänzend wird auf die Darstellungen der Variantenprüfung, Ziffer B.4.2.4 verwiesen, der gemäß die Vorhabenträgerinnen im Ergebnis die Variante mit den umfangreichsten autoreisezugspezifischen Gleisanlagen als Vorzugsvariante zur Planfeststellung beantragt haben.

Der in den Einwendungen sinngemäß kritisierte Umstand, dass das Vorhaben gleis- und anlagentechnisch von der Bestandsanlage im Bahnhof Hamburg-Altona abweicht, berührt die Gleichwertigkeit des Vorhabens mit der Bestandsanlage nicht. Die

Einwender verkennen insoweit, dass sich eine ausschließlich auf den Zweck der Autoreisezugverladung zugeschnittene Anlage anders – und zwar betrieblich günstiger – aufbauen lässt, als eine (Bahnhofs-)Anlage, die über gemeinschaftlich mit weiterem für den SPV vorgehaltenen Gleisen und Einrichtungen verfügt. Eine betrieblich gleichwertige Anlage muss daher entgegen der diesbezüglichen Einwendungen nicht entsprechend der Bestandsanlage über vier elektrifizierte Bahnsteiggleise verfügen, die allesamt zur Aufnahme vollständig gebildeter Autoreisezuggarnituren geeignet sind. Der Umstand, dass der Bahnhof Hamburg-Altona im Bestand über vier elektrifizierte Bahnsteiggleise (Gleise 6, 7, 10 und 11) mit ca. 450 m langen Bahnsteigen und Kopframpen verfügt, ist allein der historisch bedingten sich überlagernden Nutzung der Gleise für den SPV und den Autoreisezugverkehr geschuldet. Das Erfordernis für die Herstellung von Anlagen zur gleichzeitigen Abfertigung von vier Autoreisezügen im Zuge des Vorhabens kann aus der Bestandssituation nicht abgeleitet werden. Die Vorhabenträgerinnen haben im Anhörungsverfahren bekräftigt, dass im Bestand vier oder sogar mehr als vier Gleise nicht gleichzeitig mit Autoreisezügen belegt werden, da in einem solchen Fall der SPV erheblich eingeschränkt werden müsste, was schon aufgrund eisenbahnregulierungsrechtlicher Vorgaben zur Trassenzuweisung bzw. der Überlastung des Knoten Hamburg unzulässig wäre.

Abgesehen davon, dass nach alledem kein Anknüpfungspunkt für die Auffassung besteht, das Vorhaben müsse zur betrieblichen Gleichwertigkeit mit der Bestandsanlage über vier elektrifizierte, zur Abfertigung geeignete Bahnsteiggleise verfügen, ist die autoreisezugspezifische Anlagenqualität des Vorhabens zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde höher als bei der Bestandsanlage. Die in Einwendung E0019 monierten „Stummelgleise“ 50 und 51 sind auf den Betriebsablauf ausgerichtet, dass in der Wagenreihung – wie üblich – am Schluss der Autoreisezüge eingereihte Autotransportwagen von einem (Streckenlok voran) auf Gleis 52 oder 53 eingefahrenen, angekommenen Zug von einer Rangierlok nach Trennung von der übrigen Reisezugwagen-Garnitur abgezogen und zur Entladung an die Kopframpen eines der beiden kürzeren, nicht elektrifizierten Gleise geschoben werden. Der Spurplan des Vorhabens erlaubt, dass dies auch an zwei eingefahrenen Zügen parallel durchgeführt werden kann. Die Verlängerung der Gleise 50 und 51 über die für die Aufnahme von Autoreisezugwagen hinausgehende Länge hätte in diesem Zusammenhang keinen zusätzlichen betrieblichen Nutzen, ebenso wenig wie die Überspannung dieser Gleise mit Oberleitung, da der Verschub der Wagen nicht in

betrieblich sinnvoller Weise mit der Streckenlok erfolgen kann, sondern mit (Diesel-)Rangierloks erfolgen muss.

Die bei der Bestandsanlage des Bahnhofs Hamburg-Altona gegebene Möglichkeit, neben Zügen des SPV auch Autoreisezüge in Richtung Norden ausfahren zu lassen, ist lediglich ein Nebeneffekt der Integration der Serviceeinrichtung Autoreisezugverladeanlage in die Verkehrsstation unter betrieblicher Nutzung von deren Gleisanlagen. Dass diese Möglichkeit entgegen der Einwendungen E0005 und E0010 nicht als Qualitätsmerkmal der Serviceeinrichtung einzustufen ist, die vom Vorhaben ersetzt werden muss, ergibt sich nicht nur durch die seit jeher nicht bestehenden Autoreisezugverbindungen auf dieser Relation, sondern auch aus der grundsätzlichen Ausrichtung des Verkehrsangebots Autoreisezug. Denn dieses dient traditionell der Überwindung langer kontinentaler Distanzen mit einem Streckenanteil auf dem deutschen Schienennetz, der von solcher Länge ist, dass sich eine durchgehende Fahrt im Nachtzeitraum anbietet, und der von einem Brückenkopf mit überregionalem Einzugsbereich aus stattfindet. Eine südlich in Hamburg endende Autoreisezugverbindung erfüllt diese Kriterien, die sich als Erfordernis auf dem Verkehrsmarkt bzw. als marktgängig erwiesen haben, nicht. Sollte im Einzelfall gleichwohl eine Anfahrt des Bahnhofs der vorhabengegenständlichen Autoreisezugverladung von Norden aus bzw. von Bahnhof aus in Richtung Norden ohne Fahrtrichtungswechsel durchgeführt werden, ist dies durch Führung des Zuglaufs beginnend in südlicher Richtung über Verbindungsbahn, Hauptbahnhof, Pfeilerbahn, Billhafenbrücke, Rothenburgsort, Güterumgehungsbahn und Wiedereinfädelung in die Strecke 1220 in Eidelstedt möglich. Ein – zum Beschlusszeitpunkt indes lediglich hypothetischer – Verweis derartiger eher unwahrscheinlicher Verkehre auf eine solche, fahrzeitverlängernde Streckenführung ist mithin auch angesichts der im Autoreisezugverkehr üblichen gestreckten Fahrzeiten hinzunehmen.

B.4.2 Variantenentscheidung

B.4.2.1 Nullvariante, Integration in Bahnhof Hamburg-Altona (Bestand), Integration in Bahnhof Hamburg-Altona (neu)

Ein gänzliches Unterbleiben des Vorhabens kommt als taugliche Variante nicht in Betracht. Der Erläuterungsbericht bildet diesbezüglich zutreffend ab, dass auf Grundlage des Beschlusses zur Verlegung des Bahnhofs Altona ein Neubau in Höhe der heutigen S-Bahn-Verkehrsstation Diebsteich entsteht, der als Durchgangsbahnhof keine Anlagen der Autoreisezugverladung aufweist, weshalb der Beschluss wie

dargestellt die Auflage enthält, die rechtzeitige Substitution der Anlage sicherzustellen. Diese Auflage war erforderlicher Bestandteil des Beschlusses, weil bei nach dem von der Rechtsprechung bestätigten funktionalen Verständnis des Bahnhofs im Regelungszusammenhang des § 11 Absatz 1 AEG zwar die Verlegung des Bahnhofs Altona keine Stilllegung der Bestandsanlage erfordert (vgl. VG Stuttgart, Urteil vom 09. August 2016, 13 K 2947/12, Rn. 90, juris), funktional nicht ersetzte Serviceeinrichtungen wie die Autoreisezugverladung davon jedoch nicht erfasst sind (vgl. § 11 Absatz 1 Satz 2 2. Alternative AEG, § 2 Absatz 9 AEG, Anlage 2 Ziffer 2 Buchstabe g) zu §§ 10 bis 14 ERegG). Eine Stilllegung von baulichen Bestandteilen der Autoreisezugverladung als Serviceeinrichtung ist von den Vorhabenträgerinnen nicht beantragt worden und wäre nach Maßgabe des § 11 Absatz 1 Satz 5 AEG auch nicht genehmigungsfähig, da nach eigenen Angaben der Vorhabenträgerinnen aktuell sowie auch in Zukunft mit einer Abfertigung von Autoreisezügen zu rechnen ist. Eine über 24 Monate andauernde nicht zweckentsprechende Nutzung der Bestandsanlage im Sinne von § 11 Absatz 1 Satz 5 AEG ist jedenfalls nicht gegeben. Die Nullvariante ist daher bereits aus Rechtsgründen ausgeschlossen, jedoch auch mit Blick auf den unter Punkt B.4.1 dargelegten verkehrlichen Bedarf an dem Vorhaben untunlich.

In Einwendungen (E0003, E0004, E0005, E0008, E0009, E0010, E0011, E0014, E0015, E0016, E0017, E0019) zu dem Vorhaben wird der Ansatz, alternativ zum beantragten Vorhaben den Betrieb der Anlagen der Autoreisezugverladung in der Bestandsanlage des Bahnhof Altona sowie ggf. den Betrieb weiteren Anlagenbestands des Bahnhofs fortzusetzen, ebenfalls unter dem Stichwort der „Nullvariante“ gefordert. Die Herrichtung des vorhandenen Bahnhofs Altona zum Weiterbetrieb der Autoverladeeinrichtung stellte jedoch – je nach Umfang der Umgestaltung – ein eigenständiges Vorhaben dar, zumindest eine erhebliche Änderung des planfestgestellten Beschlusses der Bahnhofsverlegung, der im Zuge seines planfestgestellten Gleisbildes auch eine Abbindung der Bestandsanlagen vorsieht. Ein etwaiger Weiterbetrieb der Serviceeinrichtungen der Autoreisezugverladung oder weitergehende Nutzungen des Anlagenbestands gehen über den Charakter einer Nullvariante weit hinaus und sind von dieser nicht abgedeckt.

Auch bei Einordnung als über eine Nullvariante hinausgehende Planungsalternative ist unter Berücksichtigung der betrieblichen Zielstellung einerseits sowie dem Anbindungs- und Erreichbarkeitskriterium andererseits ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerinnen den Verbleib der Autoreisezuganlage am Standort des im Bestand vorhandenen Bahnhof Altona nicht in die Variantenentscheidung einbezogen

bzw. nicht ernstlich in Erwägung gezogen haben. Mithin erweist sich dieser Ansatz aus einer Vielzahl von Gründen als nicht tragfähig:

Die Erhaltung der Bestandsanlagen für den Autoreisezugverkehr am Standort Hamburg-Altona wäre – abgesehen davon, dass diese den Inhalten des bestandskräftigen Beschlusses zur Verlegung des Bahnhofs widerspricht – unter verkehrsfachlichen, technischen (Regelwerk) und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht umsetzbar. Unter Hinwegdenken der gesamten, nicht für den Autoreisezugverkehr bestimmten Anlagen des Bahnhof Hamburg-Altona im Bestand, bei gleichzeitiger Umsetzung des gemäß Planfeststellungsbeschluss verlegten Bahnhofs Hamburg-Altona, verbliebe ein betrieblich komplexer Torso an erneuerungsbedürftigen Altanlagen mit hohem Flächenverbrauch. Unter der Prämisse des Verbleibs der mit Verladerampen versehenen Bahnsteiggleise 6/7 und/oder 10/11 in situ wären zur fortgesetzten Anbindung an das Streckennetz der DB Netz AG als Vorhabenträgerin eine vollständige Spurplananpassung, eine Neutrassierung zur Einfädelung in die Strecke 6100 sowie ein Neubau sämtlicher Gleisanlagen und Oberleitungsanlagen erforderlich. Betrieblich würden mit diesem hohen baulichen Aufwand die mit der Bahnhofsverlegung gerade aufzuhebenden verkehrlichen Defizite der Kopfbahnhof-Anlage verstetigt, dies betrifft die Länge des Fahrwegs von der Zugbildung bis zum Bahnsteig, das Erfordernis des Kopfmachens der Züge sowie die für Trassenkonflikte anfällige, topographisch und hinsichtlich der Gradiente ungünstige Einfädelung in die Strecke 6100. Unter Fahrgast- und Erreichbarkeitsgesichtspunkten für Autoreisezugnutzer mit Kfz sieht die Planfeststellungsbehörde die Bestands-Infrastruktur am derzeitigen Standort als keineswegs so lagegünstig und beschaffen an, dass deren Erhalt – zumal nicht unter Berücksichtigung der vorstehend geschilderten Nachteile und des baulichen Aufwands – gerechtfertigt wäre. Dem Umstand, dass die Autoverladung im Bestand zum Nachteil der Fahrgäste des SPV (also auch der Nutzer der Autoreisezüge selbst) über die Bahnsteige stattfindet, könnte nur mit einem vollständigen Umbau der Anlage abgeholfen werden. Ebenso ist es für mit dem Kfz – beim Angebot Autoreisezug typischerweise aus einem weiten Umkreis – anreisende Nutzer ebenso wie aus Emissionsgesichtspunkten für Anwohner des Bezirks Altona eher von Nachteil, dass das Angebot Autoreisezug die Anfahrt mit dem Kfz in die Innenstadtlage von Altona bedingt. Abgesehen davon würden die mit der Bahnhofsverlegung bezweckten städtebaulichen Effekte der Flächengewinnung vornehmlich für Wohnzwecke zumindest beeinträchtigt.

Ein Weiterbetrieb oder eine Ertüchtigung der Bestandsanlagen des Bahnhof Altona konnten daher bereits auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zur Verlegung des Bahnhofs von vornherein außer Betracht bleiben.

Dasselbe gilt für den Ausschluss der Variante des verlegten Bahnhofs Altona als denkbaren Standort einer Autoreisezuganlage. Im Lichte des funktionalen Verständnisses bei der Substitution zu verlegender Anlagen ist zunächst keine rechtliche Verpflichtung erkennbar, die Autoreisezugverladung ohne Stilllegungsverfahren nur in einem etwa durch einen bestimmten Umkreis bestimmten Rahmen verlegen zu können (vgl. VGH Mannheim, a.a.O.). Auch für eine Verpflichtung zur Verlegung einer betrieblich abtrennbaren Serviceeinrichtung an denselben Standort wie den des verlegten Bahnhofs ist vor dem Hintergrund der Differenzierung dieser Anlagen in § 11 Absatz 1 Satz 2 AEG nichts ersichtlich. Umso mehr muss dies gelten, wenn – wie vorliegend – der Mehrwert für die Attraktivität des Schienenverkehrs gerade durch eine bauliche und betriebliche Unabhängigkeit der jeweiligen Bahnhofsanlagen bzw. der Anlage des (Durchgangs-)Bahnhofs separat von der Serviceeinrichtung für den Autoreisezugverkehr besteht. Der planfestgestellte Bahnhofsneubau ist ausweislich der dazu vorgelegten eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung mit dem prognostizierten SPV-Regelverkehr nahezu ausgelastet. Flächenreserven für eine Erweiterung um dezidiert der Autoreisezugverkehr dienende Anlagen bestehen vor Ort nicht. Insofern war auch eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für die Verlegung des Bahnhofs Altona als Variante von vornherein ausgeschlossen, da in der Belegenheit kein Potenzial für eine sinnvolle Integration der Autoreisezugverladung besteht.

B.4.2.2 Standortbedingungen für Autoreisezuganlagen

Auf Grundlage der vorgenannten Randbedingungen haben die Vorhabenträgerinnen bei der Auswahl einer Vorzugsvariante ein räumlich erweitertes Suchraster unter der Prämisse des funktional gleichwertigen Ersatzes für die Bestandsanlage der Autoreisezugverladung angesetzt. Die Bewertung der Vorzugswürdigkeit einer bestimmten Variante wurde von den Vorhabenträgerinnen dabei nachvollziehbarer Weise von den Kriterien der Erfüllbarkeit der betrieblichen Mindestanforderungen auf vorhabenträgerinneneigenen oder verfügbaren Flächen der öffentlichen Hand abhängig gemacht. Betriebliche Mindestanforderungen bestehen in der flächenmäßigen Möglichkeit der Errichtung von Gleisanlagen, welche die Zugbildung und gleichzeitige Abfertigung von jedenfalls zwei Autoreisezügen mit je 14 Wagen erlauben, sowie die Anbindung dieser Bahnhofsanlage an das Streckennetz der DB

Netz AG als Vorhabenträgerin derart, dass sich eine Verknüpfung mit Fernverkehrshalten des im Knoten Hamburg vorhandenen Schienennetzes realisieren lässt. Die Zweckbestimmung der Bahnhofsanlage, die Verladung von Kfz auf Autotransportwagen der Autoreisezüge zu ermöglichen, bedingt zudem die Anbindung an eine öffentliche Straße unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse.

Mit Blick auf die von den Vorhabenträgerinnen erwartete Auslastung der Anlage mit einer einstelligen Anzahl täglich abzufertigender Züge ist es zur Eingriffsreduzierung sowohl hinsichtlich grundrechtsrelevanter Grundstücksinanspruchnahmen wie auch zur Minimierung des naturschutzfachlichen Einschlags des Vorhabens nachvollziehbar, dass die Vorhabenträgerinnen sich auf verfügbare Flächen mit teilweise vorhandener bahnaffiner Nutzung im Bestand sowie den Rückgriff auf Flächen der öffentlichen Hand konzentriert haben. Mit der Fokussierung der Standortauswahl auf Flächen, die ganz oder teilweise bereits bahnbetrieblich genutzt werden, geht zugleich der Umstand einher, dass an den geprüften Standorten gleichermaßen eine Vorbelastung mit Immissionen aus dem Schienenverkehr sowie teilweise mit nach TA Lärm zu bewertendem Anlagenlärm vorliegt. Sämtliche geprüften Varianten vermeiden insofern eine Neuzerschneidung bzw. Neuverlärmung der angrenzenden Wohn- und anderer Gebiete. Die diesbezügliche relative Gleichrangigkeit der Varianten erlaubt insofern, schwerpunktmäßig die Erfüllung der eisenbahnbetrieblichen Voraussetzungen sowie die straßenseitige Anbindung des Bahnhofs einschließlich der Erreichbarkeit für die Fahrgäste im Übrigen bei der Variantenentscheidung in den Blick zu nehmen.

Hinsichtlich der Anbindung an das Straßennetz und die Erreichbarkeit für Fahrgäste ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben durch seinen spezifischen funktionalen Zuschnitt auf die Verkehrsart Autoreisezug anderen Kriterien unterliegt, als dies beim Neubau eines Fernverkehrshalts, der für reguläre im SPV verkehrende Personenzüge bestimmt ist, der Fall wäre. Insbesondere ist es zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein valider Ansatz, dass die Erreichbarkeit des jeweiligen Standorts mit Kfz einschließlich der örtlichen Erschließungs- und Verkehrssituation höher gewichtet wird, als die Leichtigkeit der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad oder zu Fuß sowie die Umsteigemöglichkeiten zum übrigen SPV. Denn es ist der Verkehrsart Autoreisezug immanent, dass die Mehrzahl der Fahrgäste mit dem Kfz anreist, und es (lediglich) verkehrsfachlich sinnvoll, jedoch nicht von andere Aspekten überragendem Stellenwert ist, dass die in Betracht kommenden Standorte ebenso günstig zu Fuß, mit dem Rad, oder durch Umstieg aus dem SPV erreicht werden können. Dabei ist

einzustellen, dass – bezogen auf die einzelnen Fahrgäste – im Regelfall mit einer allenfalls sporadischen Nutzung des Angebots Autoreisezug zu rechnen ist.

B.4.2.3 Varianten unter Neuausrichtung des Standorts

Die Vorhabenträgerinnen haben ausweislich der Variantenuntersuchung unter dem Gesichtspunkt der Flächenverfügbarkeit und grundsätzlich bestehender Anbindungsmöglichkeiten an das Streckennetz der Vorhabenträgerin DB Netz AG auch alternative Standorte der Anlage einer Autoreisezugverladung betrachtet, die in Randlage oder außerhalb des Knoten Hamburg liegen. Dazu zählen die alternativen Standorte Neumünster und Billwerder Moorfleet. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind beide Standorte schon deswegen aus der Variantenauswahl auszuscheiden, weil sie die eisenbahnbetriebliche Zielstellung verfehlen, nicht nur eine Auslagerung der Autoreisezugabfertigung in eine von Durchgangs-Fernbahnhöfen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt unabhängige Bahnhofsanlage zu ermöglichen, sondern von ebendiesen Fernbahnhöfen auch auf dem Schienenweg unter betrieblich günstigen Bedingungen erreichbar zu sein.

B.4.2.3.1 Variante „Neumünster“

Die Variante erreicht nach funktionaler Betrachtung keine Gleichwertigkeit mit der Bestandsanlage im Bahnhof Hamburg-Altona, da sie nicht im Stadtgebiet der und Hansestadt Hamburg gelegen ist, somit ein aliud zur Bestandsanlage darstellt und deren Stilllegung formal nicht entbehrlich machte. Zudem ist es als eisenbahnbetrieblich ungünstig zu bewerten, Neumünster in sowohl Fahrzeit- als auch Fahrzeugkilometer-verlängernder Weise zum zwangsläufigen Anfangs- und Endpunkt der Autoreisezugverkehre umzugestalten und damit Kapazitäten der Strecke 1220 zu binden, ohne, dass hierfür ein verkehrsfachlicher Anlass besteht bzw. damit eine standortbezogene Angebotsverbesserung des Autoreisezugverkehrs ersichtlich würde. Vielmehr sprechen die zentrale, verkehrsgünstige Lage der Freien und Hansestadt Hamburg im Straßen- bzw. Bundesfernstraßennetz sowie der Umstand, dass – mit wechselnden Bahnhöfen im Stadtgebiet – Hamburg seit Jahrzehnten als Ausgangs- und Endpunkt des Autoreisezugverkehrs im Norden Deutschlands etabliert ist, deutlich gegen eine stadtauswärtige Verlagerung. Mithin liegt es zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde so, dass eine Anordnung der Autoreisezugverladung in zur Freien und Hansestadt Hamburg nicht peripherer Lage geboten ist, um den Einzugsbereich dieses Verkehrsangebots nicht schon durch die Ungunst der Zugangsstelle hinter dessen Möglichkeiten zurückfallen zu lassen. Bei einer Verlagerung des Zugangspunkts der Autoreisezugverladung über Hamburg hinaus in

Richtung Norden ist davon auszugehen, dass sich der Einzugsbereich der Verladestelle für aus Richtung Niedersachsen/Nordwesten sowie Mecklenburg-Vorpommern/Nordosten reduziert. Dieser Effekt ist auch Einwendungen entgegenzuhalten, in denen eine Verlagerung der Autoreisezugverladung an andere, zur Freien und Hansestadt Hamburg periphere Standorte gefordert wird.

B.4.2.3.2 Variante „Billwerder Moorfleet“

Auch der alternative Standort Billwerder-Moorfleet ist zutreffend als Variante ausgeschieden worden, da er funktional mit der im Bestand vorhandenen Autoreisezug-Verladeeinrichtung nicht gleichwertig ist. Über die im Erläuterungsbericht enthaltenen Ausführungen zur erschwerten Erreichbarkeit des Standorts für nicht mit Kfz anreisende Nutzer sowie beschränkten Zustiegsmöglichkeiten und Abfertigungskapazitäten hinaus ergibt sich die fehlende Gleichwertigkeit aus der nicht bestehenden Anbindung des Standorts Billwerder-Moorfleet an die Strecken 6100 (Verbindungsbahn) und 1220 (Kiel – Hamburg-Altona). Die Bahnanlagen in Billwerder-Moorfleet sind im Bestand von den Serviceeinrichtungen für den Umschlag von Lkw-Aufliegern im kombinierten Ladungsverkehr geprägt. Daraus ergeben sich sowohl ein wenig attraktives Umfeld für eine dem Zustieg von Reisenden dienende Bahnhofsanlage, als auch ein Zuschnitt der Anbindung des Bahnhofs an das Streckennetz der Vorhabenträgerin DB Netz AG vordringlich unter Berücksichtigung der Belange des Schienengüterverkehrs (SGV). Entscheidend für die nicht gegebene Vorzugswürdigkeit der Variante ist jedoch, dass Autoreisezüge, die fahrplanmäßig in Billwerder-Moorfleet endeten, aufgrund der Lage im Streckennetz zuvor nur eingeschränkt Fernverkehrshalte des Knotens Hamburg bedienen können. Es käme allenfalls ein vorheriger Halt in Hamburg-Harburg in Betracht, nicht jedoch ein Verkehrshalt in Hamburg Hauptbahnhof, Hamburg-Dammtor oder Hamburg-Altona (neu). De facto wäre einer Gestaltung des Verkehrsangebots dahingehend, dass die Autoreisezüge zusätzlich als (Nacht-)Reisezüge für Fahrgäste ohne Kfz genutzt werden können, damit die Grundlage entzogen. Unabhängig von der Frage, ob bereits dieser Umstand im rechtlichen Sinne (mit Blick auf die Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona sowie die Erforderlichkeit eines Stilllegungsverfahrens) die Gleichwertigkeit der Anlage mit der Bestandsanlage Hamburg-Altona ausschließt, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde evident, dass ein Standort mit diesen Randbedingungen verkehrsfachlich nachteilig ist, weil er die Fortführung des bisherigen Verkehrsangebots nicht gewährleistet. Die Variante muss aufgrund ihrer fehlenden

Eignung zur Beförderung eines attraktiven Verkehrsangebots auf der Schiene ausscheiden.

B.4.2.3.3 Einwendungen zum Thema großräumiger Standortvarianten

Aus den tragenden Gründen, die gegen den Standort Billwerder-Moorfleet sprechen, war auch eine Ausweitung der Alternativenprüfung auf in Einwendungen benannte, von der Bestandsanlage weiter entfernte Standorte außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg nicht geboten. Dahingehende Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Einbeziehung peripherer Standorte südlich von Hamburg hätte zur Konsequenz, dass auf der üblichen Route der Autoreisezüge aus südlicher Richtung kein Fernverkehrshalt in der Freien und Hansestadt Hamburg bedient werden könnte, was aus den oben genannten Gründen verkehrsfachlich untunlich ist. Der Umstand, dass eine Verlegung der Autoreisezuganlage auf die „Grüne Wiese“ zum Immissionsschutz dicht besiedelter Gebiete beitrüge, kann demgegenüber nicht durchgreifen. Denn für die Standortwahl kommt es nicht vorrangig darauf an, dass die Anlage – neben der Anbindung an das Streckennetz der DB Netz AG als Vorhabenträgerin – für Kraftfahrzeuge wegen der Lage im norddeutschen Straßenverkehrsnetz gut erreichbar ist. Vielmehr sind aufgrund der Angebotsstruktur des Autoreisezugverkehrs dessen Linienführung, bahnbetriebliche Randbedingungen und die Erreichbarkeit von Unterwegshalten für Fahrgäste ohne Kfz zu berücksichtigen. Eine abseits der Fernverkehrshalte auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg gelegene, an einen Standort des SGV angegliederte Autoreisezuganlage kann diese Voraussetzungen nicht erfüllen.

B.4.2.4 Varianten im Einzugsbereich des Bahnhofs Hamburg-Altona (neu)

An den Standort der Autoreisezugverladung sind wie dargestellt die Prämissen zu stellen, dass eine bahnbetriebliche Erreichbarkeit über die Strecken 6100 (Verbindungsbahn) und 1220 (Kiel – Hamburg-Altona) unter Berührung weiterer Fernverkehrshalte auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg besteht, sich die Flächeninanspruchnahme im Wesentlichen auf vorhabenträgerinneneigene Grundstücke beschränkt, und auf diesen Flächen eine betriebliche Mindestqualität (gleichzeitige Abfertigung von zwei Autoreisezügen) erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund ist es plausibel, dass sich die Vorhabenträgerinnen auf Standorte unter Einbeziehung eigener Flächenreserven nördlich des zukünftigen Bahnhofs Hamburg-Altona konzentriert und bei der Eingrenzung der Standortwahl im Übrigen die Frage der Erreichbarkeit der Verladeanlage mit Kraftfahrzeugen maßgeblich berücksichtigt

haben. Die unter Ziffer 4 der Unterlage 1, Erläuterungsbericht näher geprüften Standorte im Einzugsbereich des Bahnhof Hamburg-Altona (neu) erfüllen die vorstehenden Kriterien in verschiedenem Umfang. Die Variante „Elbgaustraße Nord“ als zur Planfeststellung beantragter Standort sticht dabei insoweit als Vorzugsvariante hervor, als über den minimal zum Ersatz der Altanlage erforderlichen Umfang des Gleisbildes hinaus eine autarke Betriebsstelle für den Autoreisezugverkehr geschaffen herzustellen ist, die zudem über eine hinreichend breite Zufahrt im Zweirichtungsverkehr an das öffentliche Straßennetz angebunden werden kann. Alle anderen, im Umfeld des Bahnhofs Hamburg-Altona (neu) geprüften Standorte weisen diese verkehrsfachliche Qualität nicht auf.

Die beiden geprüften Standorte westlich des Instandhaltungswerks der Vorhabenträgerin DB Fernverkehr AG am Rande des Betriebsbahnhofs Hamburg-Langenfelde verfügen zwar über positive Randbedingungen hinsichtlich der immissionsschutzfachlichen Bewertung (Vorbelastung durch Betriebsbahnhof, Gewerbegebiete und Lage an der Autobahn A 7) und der geringeren Entfernung zum Bahnhof Hamburg-Altona (neu). Deutlich schwerer wiegen mit Blick auf die vorgenannten entscheidungserheblichen Parameter jedoch die Nachteile bei der straßenseitigen Erschließung für die Anlage anfahrende Kfz. In beiden Untervarianten zur Errichtung der Autoreisezugverladung am Standort Langenfelde, d.h. sowohl bei einer Zufahrt von Norden über die Lederstraße als auch bei einer Anfahrt auf das Gelände der Vorhabenträgerinnen von der Schnackenburgallee aus stünde aufgrund der beengten Verhältnisse lediglich Raum für eine einzelne, lichtzeichengeregelt je nach Fahrtrichtung abwechselnd zu befahrende Fahrbahn zur Verfügung. Weitere Beschränkungen für die Anfahrt bestehen bei diesen Untervarianten einerseits durch das verkehrsfachlich problematische und mit baulichen Änderungen verbundene Einfädeln in die als Autobahnzubringer hoch belastete Schnackenburgallee, wofür weitere Grundstücksinanspruchnahmen erforderlich wären, sowie andererseits durch bei der alternativen Anfahrt über die Lederstraße erforderlich werdende Bahnübergänge über mehrere Gleise. Diesen Erschließungsnachteilen stehen abgesehen vom geringfügig kürzeren Schienenweg bis zum Bahnhof Hamburg-Altona (neu) keine betrieblichen Vorteile gegenüber. Vielmehr lassen beide Untervarianten nur eine gegenüber der Variante Elbaustraße Nord verkürzte Ladegleislänge von 415 m ohne Ergänzung durch weitere, der Anlage ausdrücklich zugeordnete Abstell- und Zugbildungsgleise zu. Der ebenfalls geprüfte Standort südlich der Elbgaustraße wiese noch kürzere Gleisnutzlängen auf und konnte insoweit aus nämlichen Gründen bei der engeren Standortfestlegung außer Betracht bleiben.

Eine planerische Abwägung der Einbeziehung des in den Planunterlagen erwähnten Standorts Bornmoor erübrigt sich, da dieser bereits zum Antragszeitpunkt des Vorhabens mit neu errichteter Infrastruktur der S-Bahn Hamburg GmbH bebaut war.

B.4.2.5 Zusammenfassung der variantenbezogenen Einwendungen

Mit Inhalten von Einwendungen und Stellungnahmen, die sich auf die Wahl einer Vorzugsvariante befassen, hatte sich die Planfeststellungsbehörde im Zuge Ihrer vorstehenden Variantenprüfung zu befassen, auf die verwiesen wird. Im Übrigen sind zu diesen Aspekten zusammenfassend die folgenden Einwendungen vorgetragen worden:

Entgegen der Einwendungen E0006, E0007 kann der Standortauswahl unter dem Aspekt, dass am geplanten Standort „kein Stein auf dem anderen bleibe“, nicht ernstlich entgegengehalten werden, dass die Anlage im Wesentlichen auf vorhabenträgerinneneigenen und bahnbetrieblich bereits genutzten Grundstücken errichtet werden soll. Vielmehr trägt diese Planungsprämisse zur umweltfachlich wünschenswerten Reduzierung von Flächenneuversiegelungen, der Begrenzung der Inanspruchnahme des Grundeigentums Dritter sowie dazu bei, dass die Anlage in für Fahrgäste und die Anbindung an das bestehende Schienennetz günstigen Lage innerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg errichtet werden kann.

In diversen Einwendungen (E0003, E0004, E0005, E0010, E0011, E0012, E0013) wird der Standpunkt geäußert, im Rahmen der Vorhabenprüfung sei verfahrensfehlerhaft keine Abwägung vorgenommen zwischen dem Erhalt der Autoreisezugverladeanlage am gegenwärtigen Standort und ihrer Verlagerung. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine Aufrechterhaltung der Autoreisezugverladung am Standort der Bestandsanlage musste aus den in Punkt B.4.2.1 benannten Gründen nicht in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt werden.

Abgesehen davon, dass es sich bei der Aufrechterhaltung der Bestandsanlage um ein den Beschluss zur Bahnhofsverlegung abänderndes aliud zum Vorhaben handeln würde, teilt die Planfeststellungsbehörde die in diversen Einwendungen (E0003, E0004, E0005, E0010) These von der verkehrsfachlichen Vorteilhaftigkeit der Bestandsanlage nicht. Diesbezüglich wird zuvorderst auf die unter Punkt B.4.1 behandelten eisenbahnbetrieblich günstigen Merkmale des Vorhabens sowie die Verbesserung der Zufahrtssituation für Kraftfahrzeuge verwiesen. Der Ansatz der Einwenderinnen und Einwender, das Vorhaben weise eine ungünstige Lage für den Zustieg von Fahrgästen (ggf. unter Mitführen von Fahrrädern) ohne Kfz auf, geht fehl. Denn bei der Wahl des Standorts ist von vornherein berücksichtigt worden, dass

Autoreisezüge, die zusätzlich von Fahrgästen ohne Kfz genutzt werden können, nach der Abfahrt bzw. vor der Ankunft in der Autoreisezuganlage einen oder mehrere Verkehrshalte an Bahnhöfen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg einlegen können. Auf eine besondere Lagegunst des Vorhabens für die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bzw. für Fußgänger kommt es insoweit, auch im Vergleich mit der Bestandsanlage, nicht an. Im Übrigen sind die Bahnsteiganlagen des Vorhabens in fußläufiger Distanz von der S-Bahn-Verkehrsstation Elbgaustraße gelegen, sodass unter Berücksichtigung des Hauptzwecks des Vorhabens, der Anfahrbarkeit mit Kfz, für eine signifikante Einschränkung der Belange von Fahrgästen, die das Vorhaben zu Fuß oder mit dem Fahrrad ansteuern, nichts ersichtlich ist. Die Vorhabenträgerinnen haben in den Planunterlagen und den Erwiderungen (so auf die Einwendungen E0012, E0019) klargestellt, dass der Erschließungsweg zwischen der Elbgaustraße und dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG mit einem Gehweg für Fußgänger ausgestattet ist.

In den Einwendungen E0010 und E0019 wird die fehlende „touristische Attraktivität“ des Standorts des Vorhabens in Eidelstedt bemängelt. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen, da die Qualität des Standorts vorrangig durch die Herstellung einer funktionalen Schnittstelle zwischen dem Straßenverkehrsnetz – zugunsten der mit dem Kfz anreisenden Fahrgäste – und dem von Autoreisezügen befahrenen Streckennetz der Vorhabenträgerin DB Netz AG definiert wird. Für die Planfeststellungsbehörde ist entgegen den Einwendungen E0005, E0012, E0014, E0019 mithin nicht ersichtlich, dass die städtebauliche Qualität oder das am Standort vorhandene gastronomische Angebot zu den zu den bei der Variantenprüfung maßgeblichen Kriterien zu zählen gewesen wäre. Abgesehen davon, dass schon die touristische Attraktivität des Umfelds der Bestandsanlage streitbar ist, ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ohne Weiteres verkehrsfachlich und -politisch sinnvoll, vom motorisierten Individualverkehr belastete Innenstädte von vermeidbarem Quell- und Zielverkehr zu entlasten. Eben dazu trägt das Vorhaben im Gegensatz zum Standort der Bestandsanlage bei.

Über einen Kostenvergleich mit dem nicht plangegenständlichen Erhalt der Bestandsanlage und dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben ist im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nicht zu befinden. Abgesehen davon bezweifelt die Planfeststellungsbehörde, dass sich unter der Prämisse der Herstellung der mit dem Vorhaben verwirklichten Qualitätsmerkmale ein Kostenvorteil für ein Vorhaben-aliud ergeben würde, dass die Herstellung einer Autoreisezugverladeanlage auf dem (regelkonformen) Stand der Technik am Standort der Bestandsanlage zu Gegenstand hätte.

Es wurden, wie in E0002, weitere Standortuntersuchungen im Sinne einer näheren Heranführung der Anlage – hier: durch Prüfung des Standortes Maschen – an für den Straßenverkehr überregional bedeutende Autobahnkreuze außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg gefordert. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie im Zusammenhang mit der großräumigen Variantenuntersuchung ausgeführt, ist die Standortentscheidung nicht allein von der Lagegunst hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem Kfz bestimmt. Insbesondere sind solche Standorte untunlich, bei denen die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Personenbahnhöfe in der Freien und Hansestadt Hamburg mit Zügen, die sowohl für den Autoreise- als auch den gewöhnlichen Personenreiseverkehr bestimmt sind, wegen der verkehrsgeographischen Lage nach der Inbetriebnahme der Autoreisezuganlage nicht mehr bedienen könnten. Damit scheiden Standorte, die noch südlich der Freien und Hansestadt Hamburg und deren Verkehrsstationen für den SPV liegen, als Standorte aus und mussten mithin nicht geprüft werden. Soweit die Einwendung E0002 im Zuge der Online-Konsultation um den Aspekt ergänzt wurde, dass am Standort des Rangierbahnhofs Maschen Zugbildungen von Reisezugwagen und Autotransportwagen (bzw. deren An- und Abkuppeln an Personenzuggarnituren) ermöglicht werden könnten, sodass die betreffenden Züge als reine Personenzüge ihren Laufweg über Hamburg-Altona, Hamburg-Dammtor und Hamburg Hauptbahnhof fortsetzen, ist für das Eisenbahn-Bundesamt keine Vorteilhaftigkeit eines solchen betrieblichen Ablaufs ersichtlich, der eine Auslagerung des Standorts nach Maschen rechtfertigt. Vielmehr führte die Unterbrechung des durchgehenden Fahrtverlaufs unter Einschluss von Rangierfahrten auf einem Unterwegshalt zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen. Zudem liegt unabhängig von der beabsichtigten Gleichwertigkeit des Standorts des Vorhabens mit dem Bestands-Standort entgegen der Einwendung schon deswegen keine besondere Lagegunst eines Standorts Maschen vor, weil für aus Schleswig-Holstein und Skandinavien an- und abfahrende Reisende eine zusätzliche Elbquerung mit dem Kfz erforderlich würde. Insofern wäre gerade für Reisende mit besonders weiter Anreise ein zusätzlich zu überwindendes verkehrliches Nadelöhr zu passieren, was sich als Standortnachteil für die Attraktivität des mit dem Vorhaben zu ermöglichenden Verkehrsangebots niederschlüge.

Soweit hinsichtlich der Prüfung von Standorten im Umfeld des Bahnhofs Hamburg-Altona (neu) die Gewichtung der gegen die Untervarianten Langenfelde sprechenden Aspekte (so in E0002) kritisiert wird, wird diese Einwendung zurückgewiesen. Abgesehen davon, dass die Untervarianten Langenfelde (ebenso wie die Variante Elbgaustraße Süd) nicht in nämlicher Weise wie die Vorzugsvariante über das

Flächenangebot zur Herstellung der Eisenbahnbetriebsanlagen für den Autoreisezugverkehr verfügen, ist auch das Dargebot an Verkehrsflächen für Kfz so eingeschränkt, dass die Varianten qualitativ gegenüber der Vorzugsvariante abfallen. Die Vorhabenträgerinnen haben plausibel dargestellt, dass bei den Untervarianten Langenfelde wegen der örtlichen Verhältnisse auf dem Grundstück lediglich eine Gesamtfahrbahnbreite von 4,20 m ermöglicht werden könnte, sodass auch angesichts der weiterbestehenden Binnen- und gewerblichen Verkehre lichtzeichengesteuerter Richtungswechselverkehr einzurichten wäre. Im Übrigen wird auf die unter Punkt B.4.2.4 dargestellten Nachteile der Untervarianten Langefelde verwiesen, die zu deren Ausscheiden führen müssen.

Soweit in Einwendungen die Eignung des Standorts des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens aufgrund der örtlichen Situation für den Straßen-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr in Frage gestellt wird, wird auf die Bewertung des mit den Planfeststellungsunterlagen hergereichten Verkehrsgutachtens und dagegen gerichtete Einwendungen unter Punkt B.4.12 verwiesen.

B.4.3 Allgemein anerkannte Regeln der Technik

Nach den PF-Richtlinien (RL 13 Abs. 6) haben die Vorhabenträgerinnen mit ihrem Antrag zu erklären, dass in den Planunterlagen die allgemein anerkannten Regeln der Technik beachtet werden. Dies ist vorliegend der Fall, sodass über die Genehmigungsfähigkeit von Abweichungen, die planfeststellungsrelevante Auswirkungen auf das Vorhaben haben, nicht zu befinden ist.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat entgegen der (indes zu diesem Aspekt nicht fristgerecht abgegebenen) Stellungnahme S0006 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende keinen Zweifel daran, dass das Vorhaben (Servicegebäude, Aufstellflächen für Kraftfahrzeuge und Bahnsteig einschließlich Zuwegungen) entsprechend den Darstellungen im Erläuterungsbericht, Unterlage 01, Ziffer 6.10, den Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO und der Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ der DB Station & Service AG entspricht. Abgesehen von der ausdrücklich erklärten Bindung der Vorhabenträgerinnen an diese Anforderungen ist aus den Bauwerksplänen zum Parkdeck bzw. Aufstellflächen, Bahnsteigen und dem Servicegebäude, Unterlagen 05.1.1, 05.2.1, 05.2.4 und 05.3.2 in für die Planfeststellung hinreichender Weise ersichtlich, dass sämtlich in der Ebene 0 geplanten Baulichkeiten niveaugleich zu erreichen sind. Einer separaten oder integrierten Unterlage zum Nachweis der Richtlinienkonformität der Anlage unter dem

Aspekt der Barrierefreiheit bedarf es nicht. Entgegen des Vortrags der Einwendung E0018 ist zudem nicht ersichtlich, dass die Vorhabenträgerinnen in der vom Einwender unterstellten Verkennung der Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ der DB Station & Service AG keine adäquate Umsetzung eines modernen Wegeleitsystems sicherstellten, das im Übrigen jedoch auch nicht planfeststellungsrelevant ist. Dasselbe gilt für die in der Einwendung E0018 gestellte Forderung, die Beachtung der Richtlinie 433.0701 „Verladeanweisung für Autoreisezüge der DB Fernverkehr AG und ÖBB-Personenverkehr AG“ (Version 2.0, Stand: 17.02.2017) müsse auch bautechnisch sichergestellt werden müsse. Das Eisenbahn-Bundesamt bestreitet nicht, dass die dort benannten Hilfsmittel wie Aufstiegshilfen, Sandsäcke, Radvorleger, Unterlegplatten, Anschlaggurte, Windschutz-schilde, Lampen entsprechend der Richtlinie für die betriebliche Umsetzung des Autoreisezugverkehrs erforderlich sind; Bindungswirkung für den Umfang planfestzustellender Anlagen hat der Hinweis auf notwendiges (bloßes) Zubehör jedoch nicht (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 71).

Einwendungen zu aus Sicht von Einwendern defizitärer bzw. vermeintlich absehbar nicht regelkonformer technischer Umsetzung des vorhabengegenständlichen Gleisoberbaus werden zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerinnen haben im Anhörungsverfahren zu dem Vorhalt (vgl. E0018) näher vorgetragen, Oberbau einschließlich Gleismaterial des Vorhabens seien bezüglich der Tragfähigkeit nicht auf das im Einsatz zu erwartende Rollmaterial (Elektrolokomotive und übliche Wagengarnitur aus Schlafwagen, Kfz-Transportwagen) zugeschnitten, was den gleichwertigen Ersatz des Autoreisezuganlagen-Standorts Hamburg-Altona durch das Vorhaben in Frage stelle. Die Anhörungsbehörde hat diese Aspekte detailliert erfasst, jedoch auf Grundlage der Erwiderung der Vorhabenträgerinnen keine begründeten fachlichen Zweifel an der technischen Umsetzbarkeit, Regelkonformität sowie nicht zuletzt an der auszuschließenden Rückwirkung auf die Feststellungsfähigkeit des Plans erkannt (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 68 ff.). Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass die Verwendung im Erläuterungsbericht beschriebener unterschiedlicher Schienenprofile hinsichtlich der Dauerbelastung der in Rede stehenden Gleisanlagen unkritisch ist und der Oberbau gerade im Hinblick auf die täglich rechnerisch zu erwartenden 4,25 Fahrten auf der sicheren Seite auf die zu erwartende Gleisbelastung ausgelegt ist. Im Kern wird die Achslast des eingesetzten Fahrzeugmaterials vom Einwender überhöht eingeschätzt, während die Verwendung von Schienenprofilen unterschiedlicher Bauarten dem Umstand geschuldet ist, dass im durchgehenden Hauptgleis der Strecke

1232 (Gleis 31) teilweise ein gegenüber den anderen Gleisen verstärktes Profil zum Einsatz kommt. Anhaltspunkte für Regelwidrigkeiten oder dafür, dass dies von den Vorhabenträgerinnen technisch allgemein oder in Bezug auf die Befahrung durch Schienenfahrzeuge, deren Einsatz zu erwarten ist, nicht beherrscht wird, gibt es nicht. Mit der Anhörungsbehörde ist im Übrigen festzustellen, dass die Herstellung eines gleichwertigen Ersatzes zur Anlage im Bahnhof Hamburg-Altona zwar als Auflage der Planfeststellungs-, änderungs- und -ergänzungsbeschlüsse zur Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona formuliert sind, die Gleichwertigkeit des Ersatzes jedoch jedenfalls nicht durch eine bestimmte Bauweise des Oberbaus in diesem Vorhaben definiert wird. Mithin ist diese für die öffentlich-rechtliche Zulässigkeit des plangegenständlichen Vorhabens nicht maßgeblich (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 70).

B.4.4 Eisenbahnbetriebsanlagen und Hochbauten

B.4.4.1 Grundzüge der Planung

Der vorhabengegenständliche Anlagenbestand ist aus AEG-rechtlicher Sicht nach Art und Umfang schlüssig; dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung der detaillierten Beschreibung des geplanten Zustands im Erläuterungsbericht, Unterlage 01, Ziffer 6. Die Eisenbahnbetriebs-Anlagen im engeren Sinne (Gleisbild, elektrifizierte Gleisabschnitte, Bahnsteige, Zugangsanlagen, Rampen/Verladebrücken, Servicegebäude) bilden die für die gleichzeitige Abfertigung sowie die vorherige Zugbildung von zwei Autoreisezügen erforderliche Eisenbahnbetriebs-Infrastruktur ab, vgl. Ziffer B.4.1 Soweit das Vorhaben in seinem Gepräge von der Anlage eines Parkdecks oberhalb der Aufstellflächen für zu verladenden Kfz mitbestimmt wird, ist die AEG-rechtliche Erforderlichkeit des Vorhabens dadurch nicht in Frage gestellt. Denn mit dem 130 Stellplätze bietenden, für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB Fernverkehr AG bestimmten Parkdeck wird in einer auf Verringerung des Flächenbedarfs abzielenden Weise die Überbauung des vorhandenen Mitarbeiterparkplatzes durch die Kfz-Aufstellflächen kompensiert, die für die Vorbereitung des Verladevorgangs zwingend erforderlich sind.

B.4.4.2 Auswirkungen auf das weitere Streckennetz

Das Vorhaben wirkt sich nicht auf die Schienenwegkapazität der Strecke 1220, der Strecke 1232 und der Strecke 1234 im Schienennetz der DB Netz AG im Sinne des § 1 Abs. 17 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) in Verbindung mit § 2 Absatz 20

des AEG aus. Einer separaten Bewertung oder Begutachtung als Teil der Unterlagen des mit diesem Beschluss planfestgestellten Vorhabens bedarf es dazu entgegen der (hinsichtlich dieses Vortrags nicht fristgerecht eingegangenen) Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, S0006 nicht. Wie aus dem Lageplan, Unterlage 3.1 ersichtlich ist, wird mit dem Vorhaben eine Einfahrt von Zügen aus Richtung Süden kommend aus der Strecke 1232 über die Weiche 44 in Gleis 53 sowie die Führung ausfahrender Züge über neue Gleis 53 in das vorhandene Gleis 30 und sodann über vorhandene Weichenverbindungen in die Strecke 1220 in Fahrtrichtung Süden möglich. Eine Beeinträchtigung der praktischen Leistungsfähigkeit des Schienennetzes im Sinne des ERegG wird dadurch nicht verursacht. Die über die Weiche 44 neu geschaffene Verbindung ermöglicht es, nicht nur Rangierfahrten, sondern auch Streckenfahrten aus der Strecke 1232 (Gleis 31) und mittelbar der Strecke 1220 herauszuführen bzw. zu entnehmen, womit zugleich die ersatzweise Anbindung des Gleises 54 an die Strecke 1232 über die Weichen 53 und 76 erhalten bleibt. An dem Umstand, dass am Standort des Vorhabens Betriebs- und Abstellgleise mit Streckengleisen verknüpft sind, ändert sich insoweit nichts. Die mit dem Vorhaben geschaffene Möglichkeit, Autoreisezüge in Fahrtrichtung Süden über die bestehenden Gleise 25 und 30 auf die Strecke 1220 übergehen zu lassen, ist für die Leistungsfähigkeit der Strecke 1220 unschädlich. Die Anbindung ermöglicht es, über vorhandene Weichenverbindungen in nämlicher Weise wie aus den westlich parallel liegenden Aufstellgleisen für ICE-Züge nunmehr auch die Züge des Autoreisezugverkehrs in die Strecke 1220 einfahren zu lassen, und liegt außerhalb des Vorhabenbereichs (vgl. Lageplan, Unterlage 3.1). Neue Trassenkonflikte entstehen dadurch nicht. Entgegen der diese Frage ebenfalls berührenden Einwendung E0019 ist auch nicht ersichtlich, dass sich die Ein- und Ausfahrt von und in die für die Autoreisezugverladung geeigneten Gleise des Bahnhofs Hamburg-Altona (alt) unter eisenbahnregulierungsrechtlichen Aspekten günstiger darstellen könnte als nach Auswertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das übrige Streckennetz (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 75f.).

Die unter verschiedenen Gesichtspunkten in der Einwendung E0019 angeführten Verstöße gegen das ERegG sind mithin nicht gegeben und die dahingehenden Einwendungen zurückzuweisen. Zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes erfüllt das Vorhaben in seiner planfestgestellten Form hinsichtlich der Lage im Streckennetz der Vorhabenträgerinnen als auch unter Berücksichtigung der Fahrmöglichkeiten, die sich aus der konkreten Anbindung an die Strecke 1232 und mittelbar an die Strecke 1220 ergeben die Anforderungen, die an die Planrechtfertigung und die Auswahl des

Vorhabens als Vorzugsvariante zu stellen sind, siehe Ziffer B.4.2. Im Übrigen geht auch die Einwendung E0019 von einer mit dem Vorhaben zu schaffenden Infrastruktur aus, auf der sich die aus Sicht des Einwenders verkehrsfachlich zu berücksichtigenden Zugbewegungen grundsätzlich abbilden lassen, wie aus den Vorschlägen für konkrete Zuweisungen von Zugtrassen für die Zugfahrten von und in Richtung Süden sowie die Zuführung aus und nach Hamburg-Langenfelde ersichtlich ist. Abgesehen davon, dass die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens von der Zuweisung von Zugtrassen i.S.d. § 1 Abs. 20 ERegG indes nicht abhängt, unterliegt diese der insoweit eigenständigen Systematik des Netzzugangs, konkret den Vorgaben des § 44 ERegG und ist daher nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 75 f.).

Erst recht kann es unter Berücksichtigung der Variantenprüfung, Ziffer B.4.2 nicht darauf ankommen, dass die Nullvariante des Vorhabens unter der Prämisse des sich außerhalb des Vorhaben bewegenden Erhalts der Autoreisezugverladung am Standort des Bahnhof Hamburg-Altona (alt) aus Sicht des Einwenders sinngemäß die „regulierungsrechtlich bessere“ Lösung wäre, abgesehen davon, dass sich betriebliche Aufwertungen der im Bestand vorhandenen Anlagen nicht in der vom Einwender angenommenen Weise umsetzen lassen. Insbesondere betrifft dies den Ansatz, den Bahnhof Hamburg-Altona (alt) ggf. bis zur Anzahl der insgesamt vorhandenen Bahnsteigkanten für den Autoreisezugverkehr zu nutzen. Denn neben der Sachlage, dass am bisherigen Standort wie bei der gegenständlichen Planung nicht mehr als vier mit Rampen für die Autoverladung versehene Gleisen zur Verfügung stehen, wäre es unter Berücksichtigung des vorrangigen Personenverkehrs im Hinblick auf die Zuweisung von Zugtrassen gemäß § 1 Abs. 20 ERegG in Verbindung mit §§ 44 ff. ERegG unzulässig, den Personenverkehr am Standort des Bahnhofs Hamburg-Altona (alt) zugunsten beliebiger Ausweitungen des Autoreiszugverkehrs einzuschränken.

B.4.4.3 Stellungnahme des VCD Landesverband Nord e.V.

Zu dem Vorhaben ist eine Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nord e.V. eingegangen, die vorliegend außer Betracht bleibt, soweit sie sich auf die sogenannte Verständigung zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, dem Verkehrsclub Deutschland e.V. und dem Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord e.V. vom 10./19.02.2020 zur Verlegung des Bahnhof Hamburg-Altona bezieht. Es kann dahingestellt bleiben, dass die Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland Landesverband Nord e.V. nur statthaft im Sinne des § 18a AEG in Verbindung mit § 73

Abs. 4 Satz 5 VwVfG ist, soweit sie der Förderung von Zielen des Umweltschutzes im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 des Umweltrechtsbehelfsgesetzes dient, und die Stellungnahme keine ausdrückliche Verknüpfung zwischen Umweltschutzzielen und der vorhabengegenständlichen Planung zieht. Denn es werden im Übrigen ausschließlich Aspekte des zweckmäßigen Bahnbetriebs angesprochen, für die nach Sachverhaltsermittlung insgesamt festgehalten werden kann, dass diese unzutreffend sind bzw. der Planfeststellung des Vorhabens nicht entgegenstehen. Insbesondere mangelt es entgegen der Auffassung des VCD Landesverbands Nord e.V. nicht an Gleis-, Bahnsteig- und Entladeanlagen, mit denen die gleichzeitige Ankunft und Entladung zweier Autoreisezügen abgewickelt werden könnte. Dies ist bereits aus dem Gleisplan, wie aus den Lageplänen, Unterlage 3.1 und 3.2 ersichtlich evident: Ankommende Autoreisezüge bestehen in der Zugreihung aus Lok, dahinter Reisezugwagen einschließlich Liege- und Schlafwagen sowie den Autotransportwagen am Zugschluss. Reisezugwagen ankommender Autoreisezüge kommen stets an den Bahnsteigkanten der Gleise 52 und 53 zum Stehen. Der aus Autoreisezugwagen bestehende Teil der Wagengarnitur des jeweiligen Zuges wird von dem letzten Reisezugwagen getrennt, von einer Rangierlok abgezogen und nach Fahrtrichtungswechsel zur Entladung in die Gleise 50 und 51 geschoben. Dies ist mit kurzem Abstand auch für zwei nacheinander eintreffende Autoreisezüge möglich. Die vonseiten des VCD Landesverband Nord e.V. angenommene Störanfälligkeit oder die Ableitung, dass nur eine Bahnsteigkante zur Verfügung stehe, sind in dem planfestgestellten Anlagenbestand nicht angelegt.

B.4.4.4 Forderungen der Train4you Betriebs GmbH

Die Train4you Vertriebs GmbH hat sich erstmals im Zuge des Anhörungsverfahrens zur 1. Planänderung mit Forderungen zu dem Vorhaben geäußert, die insgesamt keinen Bezug zu den konkreten Gegenständen der 1. Planänderung haben, sondern sich im Wesentlichen auf Grundzüge der im Zuge des Ausgangsverfahrens ausgelegten Planung beziehen. Die Einordnung des Vortrags der Train4you Vertriebs GmbH als Einwendung durch die Anhörungsbehörde ist – unbeschadet der zunächst durch die Anhörungsbehörde vorgenommenen Beteiligung als „Autoreisezuganbieter“ – zutreffend, da eine Bewertung als Stellungnahme (allenfalls) bei einer Funktion der Train4you Vertriebs GmbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Betracht kommt. Die Train4you Vertriebs GmbH verfügt indes nicht über eine Zulassung als

EVU.[6] Dies entspricht auch der Selbstdarstellung des Unternehmens, sich zur Erbringung der Reisedienstleistungen gegenüber den Endkunden Eisenbahnunternehmen, die mit Personal und Fahrzeugen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, und die ihrerseits die EVU-Zulassungskriterien (Zuverlässigkeit, Fachkunde, finanzielle Leistungsfähigkeit, Versicherung) erfüllen, zu bedienen.[7]

Die im Anhörungsverfahren zwischen Anhörungsbehörde und den Vorhabenträgerinnen erörterte Frage, ob die Einwenderin Zugangsberechtigte gemäß § 1 Abs. 12 Nr. 1 ERegG ist und damit auch keinen Anspruch auf Zugang zur Autoreisezuganlage nach § 10 Abs. 3 ERegG in Verbindung mit Anlage 2, Nummer 2, Buchstabe h ERegG hat, kann mit der entsprechenden Bewertung dahingestellt bleiben, da die Inhalte der Einwendung (jedenfalls) Fragen der sachlichen Planrechtfertigung des Vorhabens berühren (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 82). Die Einwenderin ist mithin im Hinblick auf ihre Einwendungsbefugnis nicht schlechter zu stellen als solche Einwenderinnen und Einwender, deren Einwendungen als Vortrag von Belangen gewertet wurde, die (allenfalls) aus einer (potenziellen) Nutzerperspektive berücksichtigt werden können. Wegen des nicht fristgerechten Eingangs der Einwendung im Zuge des Anhörungsverfahrens zur 1. Planänderung wird auf Ziffer B.2.4 verwiesen.

Unbeschadet der voranstehenden verfahrensrechtlichen Einordnung ist den Inhalten der Einwendung nicht abzuhelfen und sind diese zurückzuweisen. Soweit das westlich an den für die Autoreisezuganlage bestimmten Gleisen 50 bis 53 sowie den Stumpfgleisen 41 bis 44 vorbeiführende Gleis 28 die für die Anfahrt zur Autoreisezuganlage zu nutzende Privatstraße der DB Fernverkehr AG mittels eines Bahnübergangs kreuzt, ist dies für die Erreichbarkeit des Vorhabens mit Kfz verkehrlich unschädlich. Aus dem Lageplan, Unterlage 3.2 ist ersichtlich, dass es sich bei dem Gleis nicht um ein Streckengleis handelt, sodass die Angaben der Vorhabenträgerinnen, dass hier lediglich Rangierfahrten stattfinden, nicht zu bezweifeln sind. Angesichts der dem Eisenbahn-Bundesamt bekannten Dauern der Beladungszeiträume ist eine allfällige Schließung der Schranken bei Gleisbewegungen über Gleis 28 kein Hinderungsgrund für die Erreichbarkeit des Vorhabens mit Kfz und wirkt sich auch nicht auf die Qualität des Angebots Autoreisezug aus. Ohnehin besteht

---

[6] Liste der in Deutschland genehmigten öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Stand 01.07.2022; abrufbar beim Eisenbahn-Bundesamt unter: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Eisenbahnunternehmen/EVU/evu_brd.html.

[7] https://urlaubs-express.de/referenzen/; zuletzt abgerufen am 12.07.2022.

kein Anspruch der Einwenderin, selbst wenn es sich um ein EVU handeln würde, auf bestimmte Qualitätsmerkmale bzw. eine möglichst hindernisfreie Anfahrt von Nutzerinnen und Nutzern des Angebots Autoreisezug.

Unbeschadet des unstreitigen Sicherheitsgewinns, der grundsätzlich mit dem Ersatz von Bahnübergängen durch Überführungen angeht (vgl. § 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz), ist der in der Einwendung angeregte Ersatz des (im Zuge des Vorhabens nicht zu verändernden) das Gleis 28 kreuzenden Bahnübergangs nicht umzusetzen und auch nicht erforderlich. Maßgeblich hierfür sind die geringen gefahrenen Geschwindigkeiten auf der kreuzenden Straße und Schiene, die bestehende technische Sicherung des von einem Fahrdienstleiter überwachten Bahnübergangs (mit Sichtbeziehung zum Stellwerk Ef), die topographischen Verhältnisse einschließlich der sich an den Bahnübergang südlich anschließenden Zufahrt auf das Gelände der Vorhabenträgerinnen und daraus resultierend die nicht darstellbare, fehlende Wirtschaftlichkeit einer solchen Maßnahme.

Die Einwenderin hat darüber hinaus großes Augenmerk auf die Frage gelegt, ob die Länge der Bahnsteigkanten an den Gleisen 52 und 53 des Vorhabens in für die Zugbildung maßgeblicher Weise hinter den im Bahnhof Hamburg Altona (alt) möglichen Nutzlängen zurückbleibt. Dies ist, wie bereits aus dem Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4, lfd. Nr. 22 hervorgeht, nicht der Fall, da plangegenständlich zwei Bahnsteigkanten mit einer Länge von je 415 m sind, und die Gleisnutzlängen zusätzlich noch die Zugbildung mit einer Lok ermöglichen, sodass die im Bahnhof Hamburg-Altona für Autoreisezüge möglichen Gesamtnutzlängen von 424 m an den Gleisen 10 und 11 noch überschritten werden.

Hinsichtlich der weiteren Inhalte der Einwendung ist mit den Darstellungen der Anhörungsbehörde zusammenzufassen, dass diese, soweit es sich um Forderungen handelt, zurückzuweisen sind, da durchweg Aspekte angesprochen werden, die nicht Gegenstand der Planfeststellung sind (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 84). Dies betrifft die Beschaffung nicht ortsfester Auf- und Abstiegshilfen (sog. Gangways), die Forderung nach Ausstattung der Autoreisezuganlage mit Internetzugang („W-LAN“) sowie die Einrichtung einer Wegweisung zur Autoreisezuganlage an den Autobahnabfahrten der A 7 und der A 23 (siehe Ziffer B.4.12.3.3).

B.4.4.5 Einwendungen zum geplanten Anlagenbestand

Unbeschadet der in der Variantenuntersuchung, Ziffer B.4.2 behandelten Standortfrage und den o.g. Grundzügen der gegenständlichen Planung ist die

Zweckmäßigkeit der einzelnen Eisenbahnbetriebsanlagen und weiterer baulicher Bestandteile vereinzelter, aber detailliert formulierter Kritik (vgl. E0018) ausgesetzt.

Es fehle für die den Autoreisezugverkehr betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen an spezifischen Einrichtungen zum Umgang mit den für die Verladung erforderlichen technischen Hilfsmitteln und Zubehörteilen wie Aufstiegshilfen, Sandsäcke, Radvorleger, Unterlegplatten, Anschlaggurte, Windschutzschilde, Lampen und sonstiges Material (E0018). Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar trifft es zu, dass für die spezifische Umsetzung der Verlade- und Ladungssicherungsvorgänge im Autoreisezugverkehr technische Hilfsmittel erforderlich sind, und sich dies auch in der Richtlinie 433.0701 „Verladeanweisung für Autoreisezüge der DB Fernverkehr AG und ÖBB-Personenverkehr AG (Version 2.0)“ niederschlägt. Besondere Anforderungen an den Umfang des vorzuhaltenden und im Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigenden Anlagenbestands ergeben sich daraus jedoch nicht. Abgesehen davon haben die Vorhabenträgerinnen im Anhörungsverfahren ausgeführt, dass die im Servicegebäude vorgesehenen Lagerräume gerade als Materiallager- und Abstellräume für die Eisenbahnverkehrsunternehmen bestimmt sind. Ein Konflikt zwischen Betriebsführung des Autoreisezugverkehrs und dem zur Planfeststellung beantragten Anlagenbestand ergibt sich diesbezüglich nicht. Dasselbe gilt für die Forderung der Herstellung technischer Einrichtungen zur Ver- und Entsorgung von Speise-, Schlaf- und Liegewagen an den Bahnsteig- oder Betriebsgleisen des Vorhabens (E0018). Die Ausstattung des vorhabengegenständlichen Bahnhofs entspricht insoweit dem Anlagenbestand im Bahnhof Hamburg-Altona, d.h. es besteht eine Zugänglichkeit der Fahrzeuge über die Bahnsteigkante. Einrichtungen zur Unterhaltung von Reisezugwagen sind im Bestand nicht vorhanden; Eisenbahnverkehrsunternehmen sind daher – wie bisher – auf die Nutzung geeigneter Serviceeinrichtungen zu verweisen.

Kritisiert wird, das Vorhaben gehe einher mit dem Verlust der Kopframpe für die Lkw-Verladung am Stumpfgleisende des Gleises 44, das sich auf dem südöstlich außerhalb des Vorhabens gelegenen Betriebsgrundstück der Vorhabenträgerinnen befindet. Die Einwendung wird zurückgewiesen, da die Kopframpe für die Lkw-Verladung an Gleis 44 unverändert erhalten bleibt. Aus dem Lageplan, Unterlage 3.2, ist zwar ersichtlich, dass die geplante Auffahrrampe zum in der +1-Ebene anzulegenden Parkdeck das ebenerdige Planum im Umfeld der Auffahrrampe streift. Die bisher nicht vom durch das Parkdeck zu ersetzenden Beschäftigtenparkplatz, sondern nur über das Betriebsgrundstück der Vorhabenträgerinnen zu erreichende Kopframpe wird dadurch

in ihrer Nutzbarkeit nicht eingeschränkt. Es kann daher dahingestellt bleiben, ob die Kopframpe als der Eisenbahninfrastruktur zuzurechnende Serviceeinrichtung zu gelten hätte, die im Fall ihrer Stilllegung nach § 11 AEG zu behandeln wäre, da die Einstellung des Betriebs der Einrichtung nicht beabsichtigt ist.

Die Forderung (E0018), das Vorhaben mit der Anlage eines Hubschrauberlandeplatzes sinngemäß auf dem Dach des Parkdecks zu verknüpfen, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fernliegend und wird zurückgewiesen. Sie lässt keinen Zusammenhang mit den im Übrigen geplanten, nach AEG planfestzustellenden Eisenbahnbetriebsanlagen erkennen. Für die an das Vorhaben zu stellenden Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes bzw. hinsichtlich der Herstellung von Rettungswegen ist die Herstellung eines Hubschrauberlandeplatzes nicht erforderlich.

B.4.4.6 Entfall der Trafostation

Der Umstand, dass im Zuge der 1. Planänderung im laufenden Verfahren die Trafostation mit der vormaligen lfd. Nr. 23 des Bauwerksverzeichnisses, Unterlage 04, als Gegenstand der Planung entfallen ist bzw. dieser entnommen wurde und die DB Energie GmbH damit aus dem Kreis der Vorhabenträgerinnen ausgeschieden ist, löst keine für die Planfeststellung relevanten Konflikte auf. Insbesondere liegt es nicht so, dass Zweifel an der technischen Möglichkeit der Inbetriebnahme des Vorhabens wegen fehlender Stromversorgung mit Licht- und Kraftstrom zu besorgen sind. Die Vorhabenträgerinnen haben auf die Rückfrage des Eisenbahn-Bundesamtes zur Umsetzung der im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 6.14 benannten Versorgung der Anlagen für den Licht- und Kraftstrom „an eine vorhandene oder neu zu errichtende Trafostation der DB Energie GmbH“ ausgeführt, dass im Rahmen von anderen, voraussichtlich planrechtsfreien Umbaumaßnahmen (ohnehin) voraussichtlich vor Inbetriebnahme des plangegenständlichen Vorhabens eine elektrotechnische Aufrüstung von im Bereich des Vorhabens gelegenen Gebäuden, etwa des Stellwerks Ef stattfinden soll, sodass ein Anschluss der Anlagen für den Licht- und Kraftstrom an den derartig aufgerüsteten Anlagenbestand erfolgen könnte. Das Eisenbahn-Bundesamt hat abgesehen davon keine Zweifel daran, dass in dem technisierten Umfeld sowie auf eigenen Grundstücken der Vorhabenträgerinnen unter Berücksichtigung der Grundstücks-, Platz- und leitungstechnischen Voraussetzungen rechtzeitig eine Anschlussmöglichkeit an Versorgungsmöglichkeiten mit Licht- und Kraftstrom geschaffen werden kann. Die von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in der Stellungnahme S0006 geäußerte Besorgnis, der Entfall der

Trafostation führe zu Verzögerungen bei der Umsetzung des Vorhabens, ist daher unbegründet.

B.4.5 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Vorhaben weist, wie aus dem Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 9.2 hervorgeht, mehrere innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses wasserrechtlich zu bewertende Regelungsgegenstände entsprechend nachfolgender Übersicht auf:

Lfd. Nr.	Sachverhalt	Rechtliche Würdigung
1 (siehe Unterlage 1, Ziffer 9.2.1)	Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund (dauerhafte Anlage zur Grundstücksent-wässerung; Sielanschluss aus Kapazitätsgründen nicht möglich)	WHG-Nutzungstatbestand. Erteilung als besondere wasserrechtliche Entscheidung. Zustimmung der BUKEA zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis durch das EBA.
1a und 1b (siehe Unterlage 1, Ziffer 9.2.2)	Lage der Anlage zur Versickerung (einschließlich Aufbereitung mit Substratfiltern) in Wasserschutzgebiet, diesbezüglich Befreiung von Wasserschutzgebiets VO.	Es gilt die Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen vom 2. Juli 2019. Die Befreiungen (a) Versickerung, b) Substratfilter) werden nach § 52 Abs. 1 S. 2 WHG konzentrierend mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Stellungnahme der BUKEA zur Befreiung von WasserschutzgebietsVO wird als Herstellung des Benehmens zu beiden Tatbeständen gewertet. BUKEA sieht die Voraussetzungen der Befreiung hinsichtlich Versickerung von Niederschlagswasser als gegeben an.
2	Bauzeitliche Grundwasserhaltung (Absenkung und Zutagefördern von Grundwasser)	WHG-Nutzungstatbestand. Erteilung als besondere wasserrechtliche Entscheidung. Zustimmung der BUKEA zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis durch das EBA.
2a	Aufbereitung des bei der bauzeitlichen Wasserhaltung geförderten Grundwassers mit einer Abwasserbehandlung-sanlage (Betrieb eines Sedimentabscheiders) diesbezüglich Befreiung von Wasserschutzgebiets VO.	Es gilt die Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen vom 2. Juli 2019. Befreiung nach § 52 Abs. 1 S. 2 WHG wird konzentrierend mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Ableitung des Abwassers ist technisch gelöst, von der Verwendung standardisierter Komponenten der Abwasserbehandlung (Sedimentabscheider) kann ausgegangen werden. BUKEA hat bis auf die geforderte Vorlage von technischen Unterlagen keine besonderen Anforderungen an Behandlungsanlage formuliert. Die Stellungnahme der BUKEA zur Befreiung von WasserschutzgebietsVO wird als Herstellung des Benehmens gewertet. Zusätzlich ist ein Vorbehalt des Aufsetzens nachträglicher Nebenbestimmungen zur Abwasserbehandlungsanlage in den PFB aufgenommen.

Lfd. Nr.	Sachverhalt	Rechtliche Würdigung
2b	*Nachrichtlich*: Sielanschluss an Schmutzwassersiel nach Maßgaben von Hamburg Wasser.	*Nachrichtlich*: Zustimmung Hamburg Wasser liegt vor, E-Mail-Verkehr ergänzende Unterlagen. Hamburg Wasser hat auch in Stn. auf ausreichende Kapazitäten in Schmutz- und Regenwassersiel Elbgaustraße hingewiesen.
2c	Genehmigung der Einleitung des aufbereiteten Wassers aus der bauzeitlichen Wasserhaltung in Schmutzwassersiel, § 11a HmbAbwG.	Einleitung des aufbereiteten Baugrubenwassers ist nach Bewertung von Hamburg Wasser mengenmäßig unproblematisch. Es handelt sich aber um einen Tatbestand des § 11a Abs. 1 HmbAbwG, der von der Genehmigungsbedürftigkeit nicht nach § 11a Abs. 3 HmbAbwG freigestellt ist. Die Genehmigung wird in diesem PFB konzentriert. Antrag wurde gegenüber EBA gestellt. BUKEA hat keine Hinweise erteilt, Benehmen gilt als hergestellt.
3	Zwischenlagerung von belastetem Bodenaus-hub/wassergefährden den Stoffen im Wasserschutzgebiet, diesbezüglich Befreiung von Wasserschutzgebiets VO.	Es gilt die Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen vom 2. Juli 2019. Befreiung nach § 52 Abs. 1 S. 2 WHG wird konzentrierend mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Stellungnahme der BUKEA zur Befreiung von WasserschutzgebietsVO wird als Herstellung des Benehmens gewertet. BUKEA sieht die Voraussetzungen der Befreiung hinsichtlich Zwischenlagerung belasteter Stoffe unter Nebenbestimmungen als gegeben an.
4	Errichtung von ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen im Bereich des Wasserschutzgebiets, die – möglicherweise – mit hydraulisch betriebener Maschinentechnik zum Heben und Senken der Rampen ausgestattet bzw. unter Verwendung von Schmier- und Hydrauliköl en (wassergefährdende Stoffe) betrieben wird.	Es gilt die Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen vom 2. Juli 2019. Befreiung nach § 52 Abs. 1 S. 2 WHG kann noch nicht konzentrierend mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt werden, da konkret zu verwendende Hubtechnik erst Teil der Ausführungsplanung ist. In diesem Planfeststellungsbeschluss ist daher ein Vorbehalt enthalten, gegebenenfalls nachträglich eine Befreiung zu erteilen und diese mit Nebenbestimmungen zu versehen. Zudem Hinweis enthalten, dass über nachträgliche Befreiung und erforderliche Nebenbestimmungen nach Herstellung des Benehmens mit der BUKEA entschieden wird. Vorbehalt zulässig, da Konflikt grundsätzlich lösbar.

Im Einzelnen:

B.4.5.1 Zuständigkeit zur Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse und Befreiungen von Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung

Die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse – anlagenbedingte Versickerung von Niederschlagswasser und bauzeitliche Grundwasserhaltung – erfolgt auf Grundlage

von § 4 Abs. 6 AEG in Verbindung mit den §§ 8, 9, 10, 12, 13, 48 und 55 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG). Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als für die Erteilung der Erlaubnisse zuständige Wasserbehörde ergibt sich aus § 4 Abs. 6 AEG. Bei dem Vorhaben, das die Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser sowie die Entnahme von Grundwasser beinhaltet, liegen Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vor, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. In solchen Fällen tritt die wasserrechtliche Entscheidung nach § 19 Abs. 1 WHG als rechtlich selbstständige Entscheidung neben den Planfeststellungsbeschluss (BVerwGE 133, 249; Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 75 Rn. 13d).

Die in diesem Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer A.3.1.1 und Ziffer A.3.2.1 aufgeführten wasserrechtlichen Erlaubnisse sind nach interner Prüfung durch die Wasserbehörde des Eisenbahn-Bundesamtes, Stellungnahme vom 22.04.2022, abschließend auf ihre Erteilungsfähigkeit geprüft worden. Soweit die BUKEA im Anhörungsverfahren Zustimmungen zur bauzeitliche Grundwasserabsenkung (BUKEA-Az.: 841.44-320/039) sowie zur Versickerung von Niederschlagswasser (BUKEA-Az.: 841.52-320/063) erteilt hat, ist daraus auf eine Positionierung dahingehend zu schließen, dass mit der Landeswasserbehörde nicht nur das Benehmen, sondern ein Einvernehmen hergestellt werden müsste. Im gegenständlichen Planrechtsverfahren ist die Planfeststellungsbehörde jedoch eine Bundesbehörde, sodass nach § 19 Abs. 3 WHG nur die Herstellung des Benehmens gefordert ist. Die Herstellung des Benehmens ist umfassend erfolgt, einerseits verfahrensrechtlich durch mehrfache Beteiligung der BUKEA vonseiten der Anhörungsbehörde (siehe Ziffer B.1.4.1), zum anderen materiell durch umfassende inhaltliche Berücksichtigung der vonseiten der BUKEA unter den oben genannten Aktenzeichen im Anhörungsverfahren benannter Auflagen und Nebenbestimmungen. Die BUKEA kann und muss dem Planfeststellungsbeschluss aber nicht zustimmen (vgl. Fischer, in Ziekow, Fachplanungsrecht, § 3 Rn. 172).

Des Weiteren hat die BUKEA mehrfach sowohl implizit im Rahmen der eigenen Bewertung von Tatbestandsvoraussetzungen als auch ausdrücklich, so in der Stellungnahme die Auffassung vertreten, dass „Befreiungen gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG von Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung nach § 5 der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt / Stellingen vom 02.07.2019 […] ausschließlich von der Dienststelle BUKEA/W23 und nicht vom Eisenbahn-Bundesamt ausgesprochen“ werden.

Auch, soweit das Erfordernis zur Erteilung von Befreiungen von den Verboten zumindest teilweise aus wasserwirtschaftlich relevanten Maßnahmen folgt, die ihrerseits erlaubnisbedürftig sind – dies gilt für den anlagebedingten sowie bauzeitlichen Betrieb von Abwasserbehandlungsanlagen bei der Niederschlagsentwässerung und der bauzeitlichen Grundwasserhaltung – ergibt sich die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes zwar nicht aus § 19 Abs. 1 WHG. Denn die Befreiung von Verboten der landesrechtlich geregelten Trinkwasserschutzverordnung ist kein integraler Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnis, für die allein der Sonderfall der sachlichen Zuständigkeit für die Erteilung einer Erlaubnis oder einer Bewilligung, die zum Bereich der Vorschriften über die Gewässerbenutzung nach §§ 8 ff. WHG gehören, einschlägig ist (vgl. SZDK/Schenk WHG § 19 Rn. 2-6). Allerdings wird die Befreiung nach § 52 Abs. 1 S. 2 WHG – wie andere auf Grundlage bundes- oder landesrechtlicher Normen ergehende ersetzte Entscheidungen auch – von der Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 VwVfG erfasst (Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 75 Rn. 13 und 15 a.E.; vgl. auch Fischer, in Ziekow, Fachplanungsrecht, § 3 Rn. 174 u. § 7 Rn. 32 f., m.w.N.).

Mithin erstreckt sich die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgrund dessen Konzentrationswirkung Befreiungen von Verbotstatbeständen der Wasserschutzgebietsverordnung auszusprechen, über die mit wasserrechtlichen Erlaubnistatbeständen in Zusammenhang stehenden Befreiungen hinaus vorliegend auch auf die Bewertung der bauzeitliche Lagerung von Bodenaushub und den potenziellen Betrieb von Anlagen mit möglicherweise wassergefährdenden Stoffen wie den Verladerampen im räumlichen Geltungsbereich der Wasserschutzgebietsverordnung. Des Weiteren besteht hinsichtlich der Reichweite der Konzentrationswirkung unter Zuständigkeits- und sonstigen verfahrensrechtlichen Gesichtspunkten kein Unterschied zur konzentriert erteilten Genehmigung zur Einleitung von aufbereitetem Baugrubenwasser in ein Schmutzwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung nach § 11a HmbAbwG, welche ebenfalls auf der Anwendung von Landesrecht durch die Planfeststellungsbehörde beruht. Insofern schlägt das Argument der BUKEA, sie sei aus verfassungsrechtlichen Gründen als Landeswasserbehörde für die Anwendung der Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen (Landes-RVO) zuständig, nicht durch. Das Eisenbahn-Bundesamt darf und muss als Planfeststellungsbehörde auch Aufgaben wahrnehmen und Maßnahmen mit erledigen, die an sich anderen Behörden und ggf. sogar anderen Verwaltungsträgern obliegen. Das Planfeststellungsverfahren wirkt insoweit kompetenzerweiternd (Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 75 Rn. 15, m.w.N.).

Die BUKEA als diejenige Fachbehörde, die für den Erlass ansonsten notwendiger paralleler Genehmigungen zuständig wären, worunter hier sämtliche Befreiungen von Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung fallen, war daher zur Erteilungsfähigkeit solcher Befreiungen zur Herstellung des Benehmens zu beteiligen. Auch dies ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens durch die in diesem Verfahren für den Verfahrensschritt zuständige Anhörungsbehörde im Ausgangsverfahren sowie zu sämtlichen Planänderungen erfolgt. Die Anhörungsbehörde hat sich aufgrund der im Anhörungsverfahren streitig gestellten Kompetenz mit der Frage der Anwendung von Landesrecht in AEG-Verfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt befasst. Sie hat im Ergebnis (hier: bezüglich der Befreiungen von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung) einen Normalfall der Konzentrationswirkung und der Beteiligung der BUKEA identifiziert (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 90 f.). Dem ist unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen und der in Bezug genommenen Literatur und Rechtsprechung zu folgen.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist weiter darauf hin, dass die materiell-rechtliche Bindung unbeschadet der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses vollständig erhalten bleibt (vgl. Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 96. EL September 2021, § 35 KrWG, Rn. 81). Die Anforderung, bei diesem Planfeststellungsbeschluss das anwendbare Fachrecht, also die Wasserschutzgebietsverordnung und die §§ 51 ff. WGH zu beachten und korrekt anzuwenden (vgl. Wysk, in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 75 Rn. 15), sind vom Eisenbahn-Bundesamt erkannt und umgesetzt worden. Dazu wird insbesondere auf die nachfolgenden Begründungen der wasserrechtlichen Entscheidungen verwiesen.

B.4.5.2 Anlagebedingte Versickerung von Niederschlagswasser

Im Endzustand ist beabsichtigt, das auf dem Gelände des Vorhabens anfallende Niederschlagswasser dort nach Aufbereitung durch Substratfilter zu versickern. Wegen der Lage des Vorhabens in der Zone III des Wasserschutzgebiets ist die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis zum einen unmittelbar abhängig von der Erteilung einer Befreiung vom Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser im Trinkwasserschutzgebiet. Zum anderen bedarf auch die vorherige Aufbereitung des Niederschlagswassers gesondert einer Befreiung von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung. Die Entwässerungsanlagen des Vorhabens sind technisch geeignet, um die anfallenden Niederschlagsmengen zu fassen, durch Filterung aufzubereiten und sodann vor Ort zu versickern. Durch umfangreiche

Vorkehrungen an den Bau und Betrieb der Filteranlagen, die in den Nebenbestimmungen, Ziffer A.3.1.4 und Ziffer A.3.1.5 festgelegt sind, ist unter Berücksichtigung der örtlichen hydrologischen Verhältnisse eine Gefährdung des Grundwassers und mithin des Schutzzwecks des Wasserschutzgebiets ausgeschlossen. Unter diesen Voraussetzungen waren die Erlaubnis zur Niederschlagsentwässerung sowie die Befreiung zum Verbot der Aufbereitung und Versickerung von Niederschlagswasser im Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen zu erteilen.

B.4.5.2.1 Besondere Entscheidung zur anlagebedingten Versickerung von Niederschlagswasser

Mit den Antragsunterlagen haben die Vorhabenträgerinnen beim Eisenbahn-Bundesamt die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die Versickerung von Niederschlagswasser über sechs Versickerungsmulden und zwei Rigolen in den Untergrund (Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“, DESH_EI13) beantragt. Die dem Antrag zu Grunde liegenden Pläne und Unterlagen sehen vor, dass das auf den Bahnflächen nördlich und südlich der Gleisanlage, den Flächen der beiden Bahnsteige, dem Gründach des Parkdecks sowie den Straßenverkehrsflächen und Rampen der geplanten Autoreisezuganlage über insgesamt sechs Versickerungsmulden und zwei Rigolen in den Untergrund und somit in das Grundwasser versickert wird.

Bei der vorgesehenen Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser handelt es sich um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

Gemäß § 12 Abs. 1 WHG ist die Erlaubnis zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden.

Der Begriff der „schädlichen Gewässerveränderung“ nach § 12 Abs. 1 WHG ist in § 3 Nr. 10 WHG definiert als Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund des WHG erlassenen Rechtsvorschriften oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.

Bei dem aus dem Bereich der Bahnflächen nördlich und südlich der Gleisanlage, der Bahnsteigflächen, des Gründaches des Parkdecks sowie der Straßenverkehrsflächen und Rampen gesammelt abfließenden und über die Versickerungsmulden und Rigolen in das Grundwasser eingeleitete Niederschlagswasser handelt es sich um Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Ziffer 2 WHG. Insofern sind im Rahmen der Entscheidung über die begehrte wasserrechtliche Erlaubnis die besonderen Anforderungen zur Abwasserbeseitigung nach den §§ 54 ff. WHG zu beachten. Darüber hinaus sind bei Einleitungen in das Grundwasser die Regelungen der §§ 46 ff. WHG zu beachten.

Nach § 48 Abs. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit, also der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des tangierten Gewässers (hier: Grundwasserkörper „Krückau - Altmoränengeest Nord“, DESH_EI13) nicht zu besorgen ist (sog. Besorgnisgrundsatz).

Eine Besorgnis liegt bereits dann vor, wenn eine noch so entfernte Wahrscheinlichkeit des Eintretens einer nachteiligen Veränderung nach menschlicher Erfahrung gegeben ist. Nachteilig ist eine Veränderung der Wasserbeschaffenheit dann, wenn sie eine nicht nur geringfügige Beeinträchtigung im Vergleich zur natürlichen Grundwasserbeschaffenheit darstellt.

Um eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Grundwassers zu vermeiden, ist es erforderlich, dass die unter II. - IV. genannten Nebenbestimmungen eingehalten werden sowie Boden und Wasser gefährdende Handlungen vermieden werden. Es ist ebenso erforderlich, dass die Versickerungsmulden mit einer 30 cm mächtigen, belebten Oberbodenschicht sowie die Rigolen mit Substratfiltern ausgeführt werden. Somit können etwaige Verschmutzungen des Niederschlagswassers in der belebten Oberbodenschicht bzw. in dem Substratfilter herausgefiltert werden.

Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der unter Ziffer II. - IV. dieses Bescheides aufgeführten Nebenbestimmungen und Auflagen ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen, weshalb dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird.

Die gewählte Form der Niederschlagswasserbewirtschaftung – Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund – entspricht zudem den Vorgaben des § 55 Abs. 2 WHG. Danach soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein

Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist grundsätzlich zu begrüßen, dass unverschmutztes Niederschlagswasser wieder dem natürlichen Gewässerkreislauf zugeführt wird.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers nur dann zulässig ist, wenn keine Hinweise auf schädliche Verunreinigungen vorliegen. Sofern eine Verunreinigung des Niederschlagswassers festgestellt wird, ist dieses gemäß den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen fachgerecht und ordnungsgemäß zu entsorgen.

Die technische Umsetzbarkeit der Anlage sowie die Eignung der planfestgestellten Baulichkeiten zur Fassung und Ableitung des Niederschlagswassers wurde von der Wasserbehörde des Eisenbahn-Bundesamtes fachlich geprüft; die rechnerischen Ansätze nach DWA-A 138 sind plausibel. Soweit in der abschließenden Stellungnahme der Anhörungsbehörde auf Klärungsbedarf hinsichtlich der technischen Umsetzung der Entwässerung gemäß fortgesetzt geltend gemachten Erläuterungsbedarf der BUKEA verwiesen wird (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, S. 96 f.), ist dieser Hinweis durch die fachliche Bewertung des Eisenbahn-Bundesamtes als Wasserbehörde, die sich mit dem Eingang der abschließenden Stellungnahme überschnitten hat, überholt. Die von der BUKEA implizit vermutete Unterdimensionierung der Bahnsteigentwässerung ist demnach nicht zu besorgen, ebenso besteht keine Veranlassung, die Versickerungsfähigkeit von Regenwasser auf Gleisanlagen bei den zugrunde zu legenden Regenereignissen zu bezweifeln. Zudem bedarf entgegen der Forderung der BUKEA das Servicegebäude keiner separaten Betrachtungen hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung, da es unterhalb des Parkdecks und somit mittelbar unterhalb des begrünten Daches liegt, dessen Entwässerung fachlich berücksichtigt wurde.

Das Vorhaben entspricht den geltenden Bestimmungen der Abwasserverordnung (AbwV) sowie der Grundwasserverordnung (GrwV). Anderweitige öffentlich-rechtliche Vorschriften, die der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen, sind nicht ersichtlich (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis im Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Behörde (hier: Eisenbahn-Bundesamt). Das Ermessen wurde entsprechend dem Zweck der Ermächtigung, innerhalb der gesetzlichen Grenzen und insbesondere unter Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausgeübt. Hierbei sind insbesondere die in den §§ 6 Abs. 1 WHG und in § 12 WHG aufgeführten

Bewirtschaftungsgrundsätze und die zu beachtenden Sorgfaltspflichten zu berücksichtigen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass Gründe des Allgemeinwohls, die zu einer Versagung der beantragten Gewässerbenutzungen führen müssten (§ 12 Abs. 1 WHG), nicht vorliegen, sodass nach Festsetzung der für erforderlich gehaltenen Benutzungsbedingungen und Nebenbestimmungen die begehrte Erlaubnis erteilt werden konnte.

Mit der im Ausgangsverfahren abgegebenen Stellungnahme hat die BUKEA zur Versickerung von Niederschlagswasser eine mit dem Aktenzeichen Az.: 841.52-320/063 bezeichnete „Zustimmung zur wasserrechtlichen Erlaubnis“ abgegeben, die jedoch in der Stellungnahme als eigene Erlaubnis der BUKEA einschließlich Auflagen und Bedingungen formuliert ist. Für eine eigene wasserrechtliche Zuständigkeit der BUKEA besteht mit Blick auf die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als Wasserbehörde kein Raum, siehe Ziffer B.4.5.1. Davon abgesehen besteht kein materiell-rechtlicher Entscheidungsbedarf über die diesbezüglichen Inhalte der Stellungnahme der BUKEA, die unter den von ihr benannten Anforderungen an Nebenbestimmungen von einer Erlaubnisfähigkeit der planfestgestellten Anlagen zur Versickerung ausgeht und insbesondere – entsprechend der maßgeblichen Erlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes – auf die Antragsunterlagen Bezug nimmt, ohne insoweit von einem Änderungsbedarf auszugehen. Hinsichtlich der von der BUKEA vorausgesetzten Auflagen und Bedingungen ist festzustellen, dass die Nebenbestimmungen der wasserrechtlichen Erlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes zur baulichen Ausführung der Versickerungsanlage sowie zu den für die Filterwirkung relevanten Einbauten von Böden über die Anforderungen der BUKEA noch hinausgehen (siehe Ziffer A.3.1.4, Ziffer A.3.1.5 und Ziffer B.4.5.2.4) und die wasserrechtliche Erlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes keine Verringerung des Schutzniveaus des Grundwassers gegenüber den von der BUKEA aufgezeigten Maßgaben erkennen lässt. Dasselbe gilt für die vom Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls mit der Erlaubniserteilung verbundenen und auferlegten Betreiberpflichten. Diese wurden unter Wahrung des Inhalts der wasserrechtlichen Erlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes als Wasserbehörde so ausformuliert, dass – abgesehen von formalen und Zuständigkeitsfragen – eine inhaltliche Berücksichtigung der Stellungnahme der BUKEA in Form einer vollumfänglichen Herstellung des Benehmens umgesetzt ist.

B.4.5.2.2 Befreiung vom Verbot der anlagebedingten Versickerung im Wasserschutzgebiet

Die Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser sind in Unterlage 4, Bauwerksverzeichnis, unter den lfd. Nr. 13 bis 19 verzeichnet, die Lage insbesondere der Versickerungsmulden südlich der Elbgaustraße sowie die Leitungen, Schächte und Pumpenanlagen zum Transport des Regenwassers zu diesen Versickerungsmulden ist in den Bauwerksplänen, Unterlage 3.1. und Unterlage 3.2 ersichtlich. Somit liegen die Anlage wie das gesamte Vorhaben in der weiteren Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes Eidelstedt/Stellingen. Das im Rahmen des Vorhabens vorgesehene Versickern von Niederschlagswasser, das von Verkehrsanlagen stammt, ist gemäß § 5 Nr. 7 Wasserschutzgebietsverordnung in der Zone III verboten. Gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 der Schutzgebietsverordnung kann die zuständige Behörde im Einzelfall auf Antrag von den Verboten, Beschränkungen sowie Duldungs- und Handlungspflichten eine Befreiung gemäß § 52 Absatz 1 Satz 2 WHG in der jeweils geltenden Fassung erteilen.

Wegen der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Befreiung wird auf Ziffer B.4.5.1 verwiesen. Zu den materiellen Voraussetzungen für die Erteilung der Befreiung enthält § 2 Abs. 2 S. 1 der Schutzgebietsverordnung keine näheren Angaben, sodass primär darüber zu befinden ist, ob die Befreiung unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten erteilt werden kann. Die Koppelung der gebundenen Entscheidung zur Erteilung einer Befreiung im Fall von unzumutbaren Eigentumsbeschränkungen an die unterbleibende Gefährdung des Schutzgebietszwecks (§ 2 Abs. 2 S. 2 Schutzgebietsverordnung) legt nahe, dass dessen Wahrung als maßgebliches Kriterium auch für Befreiungen gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 der Schutzgebietsverordnung einzuordnen ist.

Hinsichtlich der Erlaubnisfähigkeit von Anlagen zur Niederschlagsentwässerung im Wasserschutzgebiet ist zunächst festzustellen, dass die Fassung von Niederschlagswasser in Wasserschutzgebieten grundsätzlich erwünscht ist, um einen guten mengenmäßigen Zustand des Grundwassers und damit auch ein hinreichendes Dargebot von Grundwasser für die Trinkwasseraufbereitung sicherzustellen. Dementsprechend enthält § 5 Nr. 1 der Schutzgebietsverordnung kein Totalverbot von Versickerungen des Niederschlagswassers, das „schadlos“ versickert werden kann. Zwar enthält die Vorschrift eine Grundannahme, dass Niederschlagswasser aus Verkehrsanlagen nicht schadlos versickert werden kann. Diese Grundannahme trifft jedoch auf das Vorhaben nicht zu, da das Niederschlagswasser von Verkehrsflächen nicht unmittelbar in Sinne der Vorschrift, sondern nach Durchlauf der belebten

Oberbodenschicht der Versickerungsmulden sowie der den Rigolen vorgeschalteten Substratfilter versickert wird. Nach wasserfachlicher Bewertung ist eine nachteilige Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit in dieser Konstellation nicht zu besorgen.

Im Übrigen ist aus den in § 1 Abs. 2 der Schutzgebietsverordnung bezeichneten Grenzen ersichtlich, dass die Schutzzone III bewusst unter Einschluss der vorhandenen Bahnanlagen festgelegt wurde, da die westliche Grenze der Schutzzone sich mit der Außenkante der Bahnanlagen deckt.[8] Mithin ist vorauszusetzen, dass die Existenz von Bahnanlagen, die im Laufe der Zeit technischen Änderungen unterliegen und angesichts der Größenordnung des Bahngeländes in Eidelstedt nicht ohne Versickerung entwässern können, d.h. notwendigerweise über Entwässerungseinrichtungen verfügen, bei der Festlegung der Schutzzone berücksichtigt worden ist. Es kann daher nicht dem Zweck der Schutzzone entsprechen, Entwässerungen von Eisenbahn-Verkehrsanlagen schlechterdings auszuschließen.

Wie dargestellt, liegt der Befreiung vom Verbots der Anlage der Entwässerungseinrichtungen im Wasserschutzgebiet vorliegend zugrunde, dass die beantragte Niederschlagsentwässerung wegen der konkret vorgesehenen und mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Nebenbestimmungen wasserfachlich mit dem Schutzgebietszweck vereinbar ist. Davon geht offenkundig auch die BUKEA aus, da gemäß ihrer Stellungnahme im Ausgangsverfahren die – durch die BUKEA als unzuständige Behörde aufgesetzte – wasserrechtliche Erlaubnis „das hergestellte Benehmen zugleich eine Befreiung nach § 52 WHG von den einzelnen, separat genannten Verbotstatbeständen“ darstellt. Daraus ist zu schließen, dass nach fachlicher Bewertung der BUKEA die Befreiungsvoraussetzungen von den Verbotstatbeständen der Wasserschutzgebietsverordnung erfüllt sind, sofern die Versickerung von Niederschlagswasser nach Maßgabe der von der BUKEA als erforderlich erachteten Nebenbestimmungen erfolgt. Diese sind Teil des Beschlusses, siehe Ziffer A.3.1.4 und Ziffer A.3.1.5 sodass auch hinsichtlich der durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilten Befreiungen von der Schutzgebietsverordnung eine umfassende Herstellung des Benehmens vorliegt.

---

[8] Karte abrufbar unter: https://www.hamburg.de/contentblob/8330858/1df788d07e31a5db64bcb2b96b2db719/data/b-uebersichtskarte.jpg, zuletzt abgerufen am 10.06.2022.

B.4.5.2.3 Befreiung vom Verbot des anlagebedingten Errichtens und Betreibens von Abwasserbehandlungsanlagen im Wasserschutzgebiet

Die unter der vorstehenden Ziffer B.4.5.2.2 begründete Befreiung vom Verbot der Niederschlagsentwässerung von Verkehrsanlagen im Wasserschutzgebiet kann kraft Sachzusammenhangs, jedoch auch aus rechtlichen Gründen nur in Zusammenhang mit der Befreiung vom Verbot des Errichtens und Betreibens von Abwasserbehandlungsanlagen gemäß § 5 Nr. 7 der Schutzgebietsverordnung erteilt werden, da eine Wahrung des Schutzgebietszwecks nur bei einem Zusammenwirken der für sich genommen jeweils von Verboten betroffenen technischen Anlagen gegeben ist. Die Rechtfertigung und damit die Befreiungsfähigkeit der Errichtung und des Betriebs einer Abwasserbehandlungsanlage im Wasserschutzgebiet gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 der Schutzgebietsverordnung ergibt sich gerade daraus, dass diese ausschließlich die Aufbereitung von Niederschlagswasser zum Gegenstand hat. Im Gegenzug ist die Befreiung vom Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser aus Verkehrsanlagen nur aufgrund der Reinigungswirkung der belebten Oberbodenschicht der Versickerungsmulden sowie der den Rigolen vorgeschalteten Substratfiltern möglich, da nur unter diesen Voraussetzungen eine nachteilige Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist. Eine materiell-rechtliche Kontroverse mit der BUKEA über die Erteilungsfähigkeit der Befreiung besteht nicht, da – wie unter Ziffer B.4.5.2.2 dargestellt – aus Sicht der BUKEA bei Aufnahme geeigneter Nebenbestimmungen, wie hier geschehen, der Schutzgebietszweck nicht gefährdet wird.

B.4.5.2.4 Nebenbestimmungen zur Versickerung von Niederschlagswasser

Die unter Ziffer A.3.1.4 und Ziffer A.3.1.5 aufgeführten Inhalts- und Nebenbestimmungen sind gemäß § 13 WHG zur Verhütung nachteiliger Wirkungen für andere und für die Ordnung des Wasserhaushalts geboten. Insbesondere stellen die Nebenbestimmungen sicher, dass die Befreiungen vom Verbot der Errichtung und des Betriebs von Abwasserbehandlungsanlagen im Wasserschutzgebiet sowie vom Verbot der Versickerung von Niederschlagswasser aus Verkehrsanlagen im Wasserschutzgebiet den Schutzgebietszweck nicht gefährden, siehe Ziffer B.4.5.2.2 und Ziffer B.4.5.2.3.

Die Verpflichtung, jederzeit für einen ordnungsgemäßen Betrieb und die dauerhafte ausreichende Leistungsfähigkeit der Versickerungsanlagen zu sorgen, dient dem Wohl der Allgemeinheit, dem Schutz benachbarter Grundstücke vor Schäden durch

Überflutungen sowie der Verhinderung damit verbundener Umweltfolgen. Bei technischen Störungen und/oder Überlastungen der Anlagen und Anlagenbestandteile (z.B. infolge von Starkregenereignissen) sind von der Erlaubnisinhaberin zum Schutz der Allgemeinheit alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern (z.B. Abpumpen und Abfahren des anfallenden Niederschlagswassers).

B.4.5.3 Bauzeitliche Grundwasserhaltung (Absenken und Zutagefördern von Grundwasser)

Die Entnahme von Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG dar und bedarf nach § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Vorgesehen ist die vorübergehende Grundwasserabsenkung zur Trockenhaltung der Baugrube; dies ist wasserwirtschaftlich unbedenklich, wenn das Vorhaben, wie in diesem Planfeststellungsbeschluss vorausgesetzt und festgelegt, gemäß den eingereichten Planunterlagen sowie unter Einhaltung der unter Ziffer A.3.2.1 und Ziffer A.3.2.2 aufgeführten Bestimmungen umgesetzt und betrieben wird. Die nachstehend erläuterte Erlaubnis zur bauzeitlichen Grundwasserhaltung führt notwendigerweise zu einem Bedarf der Verbringung des gehobenen und zu Einleitungszwecken aufzubereitenden Baugrubenwassers, sodass über die Platzierung einer Anlage zur Abwasserbehandlung im Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen, in dem sich das Vorhaben befindet, im Sachzusammenhang mit der wasserrechtlichen Erlaubnis zu entscheiden ist. Dem ist mit der unter Ziffer A.3.2.3 erteilten Befreiung und der nachstehenden Begründung unter Ziffer B.4.5.3.3 Rechnung getragen worden.

B.4.5.3.1 Besondere Entscheidung – wasserrechtliche Erlaubnis zur bauzeitlichen Grundwasserhaltung

Mit den Antragsunterlagen haben die Vorhabenträgerinnen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die Entnahme von Grundwasser/Schichtenwasser zur Trockenhaltung der Baugrube des geplanten Parkdecks und des Servicegebäudes in der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirk Eimsbüttel, Stadtteil Eidelstedt, Gemarkung Eidelstedt, Flurstück 7042, 7109 und 7111 beantragt.

Allgemeine Daten zur Bauwasserhaltung:

Beschreibung der Wasserhaltung	Höhenlage	Maß
Geländehöhe	+22,05 bis +22,80 m	NHN
Gründungsfuß	+20,70 m	NHN
Unterkante Bodenaushub	+18,70 m	NHN
Grundwasserhöchststand (HGW)	+19,50 m	NHN
Absenkziel	+18,70 m	NHN
Absenkung des Grundwasserspiegels	0,8	m
Reichweite der Absenkung (Absenktrichter)	20	m

Bei der beantragten Wasserhaltungsmaßnahme handelt es sich um eine Grundwasserabsenkung innerhalb der Baugrube durch Vakuumfilterbrunnen. Das Ableiten des Grundwassers erfolgt über einen Sedimentabscheider in ein vorhandenes Schmutzwassersiel von Hamburg Wasser in der Elbgaustraße. Die Vorhabenträgerinnen errechneten für die Entnahme eine Gesamtwassermenge von rund 12.000 m³ bei einer maximalen Förderrate von 8,4 m³/h und einer Entnahmedauer von etwa zwei Monaten. Bei der Grundwasserentnahme während der Bauzeit handelt es sich um eine Gewässerbenutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG, die gemäß § 8 Abs. 1 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

Das Vorhaben liegt ausweislich der Antrags- und Planunterlagen in der Schutzgebietszone III A des Wasserschutzgebietes Eidelstedt/Stellingen.

Durch die beantrage Gewässerbenutzung ist keine schädliche, durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderung zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Auswirkungen auf die Grundwasserzusammensetzung sind durch die Entnahme nicht zu besorgen. Quantitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sind ebenfalls nicht zu erwarten, da die Grundwasserentnahme nur über einen sehr kurzen Zeitraum (etwa zwei Monate) stattfinden wird und die Entnahmemenge von rund 12.000 m³ im Vergleich zum gesamten Volumen des Grundwasserkörpers sehr gering ist. Zudem wird gemäß Baugrundgutachten davon ausgegangen, dass lediglich Schichtenwasser für die Bauwasserhaltung entnommen werden muss. Der eigentlich obere Grundwasserleiter nach Wasserrahmenrichtlinie ist davon nicht betroffen.

Des Weiteren soll das auf den Flächen der Autoreisezuganlage anfallende Niederschlagswasser über Versickerungsmulden und Rigolen in den Untergrund

eingeleitet werden. Ein Konflikt durch eine verminderte Grundwasserneubildungsrate entsteht folglich nicht.

Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der unter Ziffer A.3.2.2 aufgeführten Nebenbestimmungen und Auflagen ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen, weshalb dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird.

Anderweitige öffentlich-rechtliche Vorschriften, die der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen, sind nicht ersichtlich (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis im Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Behörde (hier: Eisenbahn-Bundesamt). Das Ermessen wurde entsprechend dem Zweck der Ermächtigung, innerhalb der gesetzlichen Grenzen und insbesondere unter Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausgeübt. Hierbei sind insbesondere die in den §§ 6 Abs. 1 WHG und in § 12 WHG aufgeführten Bewirtschaftungsgrundsätze und die zu beachtenden Sorgfaltspflichten zu berücksichtigen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass Gründe des Allgemeinwohls, die zu einer Versagung der beantragten Gewässerbenutzungen führen müssten (§ 12 Abs. 1 WHG), nicht vorliegen, sodass nach Festsetzung der für erforderlich gehaltenen Benutzungsbedingungen und Nebenbestimmungen die begehrte Erlaubnis erteilt werden konnte.

Mit der im Ausgangsverfahren abgegebenen Stellungnahme hat die BUKEA zur bauzeitlichen Grundwasserabsenkung eine mit dem Aktenzeichen Az.: 841.44-320/039 bezeichnete „Zustimmung zur wasserrechtlichen Erlaubnis“ abgegeben. Ausweislich der Stellungnahme geht die BUKEA – analog zur Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser von einer Erteilung der Erlaubnis einschließlich Auflagen und Bedingungen in eigener Zuständigkeit aus. Wegen der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als Wasserbehörde wird auf Ziffer B.4.5.1 verwiesen. Die BUKEA geht jedoch auch hier unter den von ihr benannten Anforderungen an Nebenbestimmungen von einer Erlaubnisfähigkeit der vorhabengegenständlichen bauzeitlichen Grundwasserhaltung aus und nimmt, ohne Änderungsbedarf geltend zu machen, die Antragsunterlagen in Bezug.

Ein Zurückbleiben des Regelungsgehalts der wasserrechtlichen Erlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes hinter die von der BUKEA vorausgesetzten Auflagen und Bedingungen ist auch hinsichtlich der bauzeitlichen Grundwasserhaltung in der Sache

nicht festzustellen. Die Grundwasserabsenkung ist räumlich, zeitlich und hinsichtlich der Absenkungstiefe sowie der geförderten Wassermengen begrenzt. Es sind ein Monitoring hinsichtlich der entnommenen Wassermengen und deren Zustands, Vorkehrungen zum Boden- und Grundwasserschutz sowie Informationspflichten auferlegt (siehe Ziffer A.3.2.2 und Ziffer B.4.5.3.2. Daher ist mit der wasserrechtlichen Erlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes keine Verringerung des Schutzniveaus des Grundwassers gegenüber den von der BUKEA aufgezeigten Maßgaben verbunden. Die Formulierung der wasserrechtlichen Erlaubnis des Eisenbahn-Bundesamtes als Wasserbehörde setzt wiederum – abgesehen von nicht disponiblen formalen und Zuständigkeitsfragen – eine inhaltliche Berücksichtigung der Stellungnahme der BUKEA in Form einer vollumfänglichen Herstellung des Benehmens um.

B.4.5.3.2 Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis der bauzeitlichen Grundwasserhaltung

Die vorgesehene Grundwasserhaltung stellt einen Eingriff in den Wasserhaushalt dar, der unter den vorliegenden hydrologischen Bedingungen unvermeidlich ist, dessen Auswirkungen jedoch soweit wie möglich zu begrenzen sind. Insoweit liegt auf der Hand, dass die Wasserentnahme hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung, Menge und Tiefe der Wasserhaltung auf den zur baulichen Umsetzung des Vorhabens im engeren Sinne notwendigen Umfang begrenzt wird. Der Umgang mit Baugrubenwasser gerade im Bereich des Wasserschutzgebiets macht darüber hinaus den Kanon von Schutzauflagen, Monitoring-, Informations- und weiteren Betreiberpflichten erforderlich. Die unter Ziffer A.3.2.2 aufgeführten Inhalts- und Nebenbestimmungen sind daher gem. § 13 WHG zur Verhütung nachteiliger Wirkungen für andere und für die Ordnung des Wasserhaushalts geboten.

Die zeitliche Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis erfolgt auf Grundlage des § 36 Abs. 2 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz in Verbindung mit § 13 Abs. 1 WHG. Sie dient dem Zweck der Sicherung einer nachhaltigen Gewässerbenutzung im Sinne des § 6 WHG und dazu, den Anforderungen an die Gewässergüte und die Gewässerökologie in hinreichendem Maße Rechnung tragen zu können. Gleichwohl wäre eine nach Tagen bemessene Frist der Erlaubnis zur Grundwasserhaltung nicht sachgerecht, da damit nicht angemessen auf bautechnische Gegebenheiten reagiert werden könnte, die sich erst im Zuge der Bauausführung ergeben. Bereits aus Gründen der Ablaufplanung, Baulogistik und aus Kostengründen ist eine über den bautechnisch notwendigen Zeitpunkt hinausgehende Aufrechterhaltung der Grundwasserhaltung fernliegend.

B.4.5.3.3 Befreiung der bauzeitlichen Abwasserbehandlungsanlage von Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung – Vorbehalt hinsichtlich Nebenbestimmungen

Das aus Unterlage 17.3, Wasserrechtliche Sachverhalte, Anlage 1 zu Unterlage 17.3 ersichtliche Grundstück, auf dem der Sedimentabscheider errichtet werden soll, befindet sich innerhalb des Wasserschutzgebietes Eidelstedt/Stellingen in der weiteren Schutzzone (Zone III). Bei einem Sedimentabscheider handelt es sich um eine Abwasserbehandlungsanlage im Sinne der Wasserschutzgebietsverordnung. Gemäß § 5 Nr. 7 Wasserschutzgebietsverordnung ist das Errichten, Erweitern und Betreiben von Abwassersammelgruben und Abwasserbehandlungsanlagen in der Zone III verboten. Gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 der Schutzgebietsverordnung kann die zuständige Behörde im Einzelfall auf Antrag von den Verboten, Beschränkungen sowie Duldungs- und Handlungspflichten eine Befreiung gemäß § 52 Absatz 1 Satz 2 WHG in der jeweils geltenden Fassung erteilen. § 2 Abs. 2 S. 2 der Schutzgebietsverordnung formuliert eine gebundene Entscheidung hinsichtlich der Erteilung der Befreiung, wenn dies zur Vermeidung unzumutbarer Beschränkungen des Eigentums erforderlich ist und hierdurch der Schutzzweck nicht gefährdet wird.

Die Vorhabenträgerinnen haben den Antrag auf Befreiung von den vorgenannten Verboten beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt.

In der Sache ist die Erteilung der Befreiung zum Betrieb des Sedimentabscheiders aufgrund der bauzeitlichen hydrologischen Rahmenbedingungen erforderlich, weil wegen des in verhältnismäßig geringer Tiefe anliegenden Grundwassers eine bauzeitliche Wasserhaltung für die Baugrube technisch erforderlich ist, und bei der Wasserhaltung Schmutzwasser anfällt, welches qualitativ nicht ohne Aufbereitung für die Einleitung als Schmutzwasser in das maßgebliche Siel in der Elbgaustraße geeignet ist. (vgl, Korrespondenz der Vorhabenträgerinnen mit der Hamburger Stadtentwässerung vom 29.03.2021).

Vonseiten der BUKEA ist im Anhörungsverfahren gefordert worden, die detaillierten Unterlagen zur Einleitung des Abwassers aus der Wasserhaltung der Baugrube rechtzeitig vor Baubeginn nachzureichen. Die Vorhabenträgerinnen sind dem im Wesentlichen unter Verweis auf die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Erteilung der Befreiung von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung entgegengetreten. Unbeschadet dessen ist auch die Erteilung einer Befreiung im Sinne des § 2 Nr. 2 Wasserschutzgebietsverordnung durch das Eisenbahn-Bundesamt an die Vorgabe gebunden, dass die Befreiung dem Schutzzweck des Wasserschutzgebiets nicht zuwiderläuft. Somit kann die Befreiung nur unter der

Maßgabe des Schutzes des Grundwassers durch Vermeidung schädlicher Einwirkungen, die aus dem Betrieb der Anlage resultieren können erteilt werden.

Die Befreiung ist dem Grunde nach zu erteilen, da nicht ersichtlich ist, dass die Anordnung eines Sedimentabscheiders im Wasserschutzgebiet eine Gefährdung des Schutzzwecks des Schutzgebiets darstellt, die über die mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilte Erlaubnis zur bauzeitlichen Grundwasserhaltung hinausgeht. Denn bei dieser wird das dem Sedimentabscheider zuzuführende Abwasser unter den in der dazu erteilten Erlaubnis auferlegten Schutzvorkehrungen zutage gefördert. Vorliegend war dabei zu berücksichtigen, dass einerseits der auf die Bauzeit beschränkte Betrieb des Sedimentabscheiders zu temporären und damit hinsichtlich der Abschirmung des Grundwassers weniger massiven bzw. dauerhaften Lösungen führt, als dies bei der Festinstallation einer solchen Anlage möglich wäre. Im Gegenzug begrenzt der temporäre Charakter der Anlage den für die Gefährdung des Schutzzwecks maßgeblichen Zeitraum. Sedimentabscheider sind typisierte, auf den Erdboden aufzustellende maschinentechnische Anlagen zur Abwasseraufbereitung, für die sowohl in die Konstruktion integrierte Kapselungsmöglichkeiten gegen den Austritt wassergefährdender Stoffe existieren, als auch die Möglichkeit besteht, derartige Anlagen in Wannen oder auf sonstige Bodenabdichtungen mit wasserrückhaltenden Seitenbegrenzungen zu platzieren. Der maschinentechnische Teil der Pumpe des Abscheiders selbst ist schon zur Wahrung seiner Funktionsfähigkeit vor Kontakt mit dem zu filternden Wasser zu bewahren. Es steht nach alledem außer Zweifel, dass Schutzvorkehrungen zum Betrieb des Sedimentabscheiders technisch möglich sind, mit denen sichergestellt werden kann, dass der Schutzzweck des Wasserschutzgebiets nicht gefährdet wird.

Die Vorhabenträgerinnen haben im Anhörungsverfahren dargestellt, die zu verwendende Bauart des Sedimentabscheiders in der Ausführungsplanung zu ermitteln. Daher steht erst im Nachgang zum Ergehen dieses Planfeststellungsbeschlusses fest, von welcher Bauart der zum Einsatz zu bringende Sedimentabscheider sein wird, d.h., ob dieser beispielsweise bereits als maschinentechnische Anlage Merkmale zum Schutz vor dem Austritt wassergefährdender Stoffe aufweist, oder ob Veranlassung zur Auferlegung weiterer Schutzvorkehrungen besteht.

Die in der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahme erhobene Forderung der BUKEA, vor Erteilung der Befreiung gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG in Verbindung mit der Wasserschutzgebietsverordnung für den Betrieb eines Sedimentabscheiders für die bauzeitliche Grundwasseraufbereitung von den Vorhabenträgerinnen die

Vorlage von technischen Unterlagen zu dem Sedimentabscheider auf dem Niveau der Ausführungsplanung abzufordern und der BUKEA zuzuleiten, wird daher zurückgewiesen. Aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses wird zudem die Forderung der BUKEA zurückgewiesen, über die Erteilung der Befreiung eigenständig neben der Beschlussfassung zu entscheiden (siehe Ziffer B.4.5.1).

Zur Konfliktbewältigung enthält dieser Planfeststellungsbeschluss zunächst Mindestanforderungen an die Aufbereitungsanlage hinsichtlich der Vermeidung von Gefährdungen durch den Austritt von wassergefährdenden Stoffen, im Übrigen einen Vorbehalt gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG in Verbindung mit § 74 Abs. 3 VwVfG hinsichtlich der möglichen Erforderlichkeit, die erteilte Befreiung – vonseiten des Eisenbahn-Bundesamtes nach Herstellung des Benehmens mit der BUKEA – von den Verboten gemäß § 52 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes in Verbindung mit § 2 Abs. 2 der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen mit Nebenbestimmungen hinsichtlich weiterer Schutzvorkehrungen zu versehen, siehe Ziffer A.3.2.3 sowie Ziffer A.7.1. Eine solche Regelung ist vorliegend geboten, da im Sinne des § 74 Abs. 2 VwVfG eine abschließende Entscheidung aus den vorgenannten Gründen noch nicht möglich ist, der Konflikt jedoch dem Grunde nach einer Lösung zugeführt werden kann.

B.4.5.4 Genehmigung zur Einleitung von Baugrubenwasser in öffentliche Abwasseranlagen gem. § 11a HmbAbwG

Die Einleitungsgenehmigung nach § 11a HmbAbwG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss aufgrund der Konzentrationswirkung erteilt. Die Vorhabenträgerinnen haben im Zuge des Anhörungsverfahrens mit der Hamburger Stadtentwässerung die technische Möglichkeit der bauzeitlichen, temporären Einleitmenge von max. 8,4 m³/h (= 2,3 l/s) Baugrubenwasser in das Schmutzwassersiel Elbgaustraße abgestimmt. Unbeschadet dieser Abstimmung ist insbesondere zur Wahrung der Funktionsfähigkeit der öffentlichen Abwasserentsorgung, d.h. zur Vermeidung der Überlastung der Siele ebenso wie zur Vermeidung von Verunreinigungen, die durch Kläranlagen nicht aufbereitet werden können, eine öffentlich-rechtliche Genehmigung der Einleitung von Abwässern gemäß § 11a Abs. 1 HmbAbwG erforderlich.

Soweit – wie hier – in den Nebenbestimmungen der Genehmigung einzelne Stoffe oder Stoffgruppen nicht begrenzt sind, gelten gemäß § 11a Abs. 2 S. 1 HmbAbwG die Anforderungen aus den »Allgemeinen Einleitungsbedingungen«, die von der

zuständigen Behörde hierzu festgelegt und im Amtlichen Anzeiger bekannt gemacht sind. Vorliegend handelt es sich dabei um die Allgemeinen Einleitungsbedingungen für das Einleiten von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen vom 11. Dezember 2009.[9] Die Vorhabenträgerinnen haben abgesehen davon nachvollziehbar dargelegt, kein Grundwasser aus der Baugrube auf dem Gelände des Bahnhofs Hamburg-Eidelstedt, das mit Schwebstoffen, die aus Baustoffen abgetragen worden sind und sich in dem Schmutzwassersiel in der Elbgaustraße ablagern werden, befrachtet ist, in das Schmutzwassersiel in der Elbgaustraße einzuleiten. Dies wird durch die planfestgestellte Zwischenschaltung eines Sedimentabscheiders sichergestellt. Zudem ist nicht ersichtlich, dass die – von den Vorhabenträgerinnen selbst angegebenen – geförderten Mengen an Baugrubenwasser einerseits praktisch überschritten werden, sowie andererseits nicht im Zuge des ohnehin aufzustellenden Sedimentabscheiders gegebenenfalls Maßnahmen der temporären Drosselung vorgenommen werden könnten.

Da im Zuge der 1. Planänderung die beabsichtigte Einleitung des Baugrubenwassers hinsichtlich der Einleitung in das Schmutzwassersiel in der Elbgaustraße konkretisiert wurde, ist die im Ausgangsverfahren geäußerte Anforderung der BUKEA, eine Analyse auf die Einhaltung von Prüfwerten für die Einleitung in ein Regenwassersiel vorzulegen, gegenstandslos geworden. Materielle Hinderungsgründe einer Einleitung in das Schmutzwassersiel in der Elbgaustraße sind von der BUKEA sodann, insbesondere in der Stellungnahme zur 1. Planänderung, nicht mehr vorgetragen worden, sodass insoweit ein zur Einleitungsgenehmigung hergestelltes Benehmen festzustellen ist.

B.4.5.5 Allgemeine Vorgaben zum bauzeitlichen Gewässerschutz

Mit den Bauabläufen in Zusammenhang mit dem Vorhaben geht der Umgang mit grundwassergefährdenden Stoffen einher. Die Nebenbestimmungen zum sachgerechten Umgang mit grundwassergefährdenden Stoffen tragen – flankierend zu den Voraussetzungen, unter denen die Befreiungen von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung erteilt werden konnten, sowie ergänzend zum Baustellenverwertungs- und -entsorgungskonzept – der Lage der Baustelle im Wasserschutzgebiet Rechnung. Mithin sind die Nebenbestimmungen erforderlich zum Schutz des Grundwassers vor Einträgen belasteten Brauchwassers und vor anderen grundwassergefährdenden Stoffen, was nach dem Stand der Technik ohne Weiteres

[9] Amtlicher Anzeiger vom 11.12.2009, S. 2378, abrufbar unter https://www.hamburg.de/contentblob/150742/875ca5f59d0417ad6e16f3b8599ea8fe/data/ae.pdf, zuletzt abgerufen am 15.06.2022.

umsetzbar ist. Diesbezüglich sind sowohl die Vorgaben des Eisenbahn-Bundesamtes als Wasserbehörde als auch die gemäß der Stellungnahme der BUKEA vorzusehenden Schutzvorkehrungen berücksichtigt.

Nicht zu eigen macht sich das Eisenbahn-Bundesamt indes die Forderungen der BUKEA, ausschließlich neuwertige oder gleichwertige Fahrzeuge und Baumaschinen gemäß dem Stand der Technik einzusetzen sowie die technischen Datenblätter sämtlicher Betriebsmittel und Baustoffe auf der Baustelle verfügbar zu halten. Abgesehen davon, dass derartige Vorgaben weder im WHG noch in der Wasserschutzgebietsverordnung enthalten sind, wären derartige Maßgaben praktisch kaum umsetzbar und auch unter Aspekten des Grundwasserschutzes nicht zwingend, mithin nicht verhältnismäßig. Die Forderung nach einer fortdauernden Neuwertigkeit von Baufahrzeugen ist mit deren typischem Einsatzzweck und den Einsatzbedingungen schwerlich vereinbar, sodass dies in der Praxis nicht ohne Weiteres zum Gegenstand von Ausschreibungen zu machen ist. Zudem kann die Überprüfung von Baumaschinen und Baufahrzeugen auf den Ausschluss der von diesen ausgehenden Umweltgefahren unabhängig von deren „Neuwertigkeit“ durchgeführt werden. Hinsichtlich der von der BUKEA geforderten Verfügbarkeit der „technischen Datenblätter sämtlicher Betriebsmittel und Baustoffe auf der Baustelle“ haben die Vorhabenträgerinnen zutreffend darauf hingewiesen, dass die Hersteller nicht für jedes Betriebsmittel und für jeden Baustoff technische Datenblätter fertigen. Abgesehen davon bestehen – worauf die Anhörungsbehörde ausführlich eingegangen ist (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, S. 92) – hinsichtlich der praktischen Umsetzbarkeit erhebliche, vom Platzbedarf bis zur nur eingeschränkt während des Bauablauf möglichen Aktualisierung reichende Bedenken. Diesen steht – wie die Anhörungsbehörde zutreffend darstellt – kein spürbarer Mehrwert für den Gewässerschutz gegenüber.

B.4.5.6 Weitere Befreiungen von der Wasserschutzgebietsverordnung

B.4.5.6.1 Zwischenlagerung von belastetem Bodenaushub/wassergefährdenden Stoffen

Die Vorhabenträgerinnen haben zur Darstellung und Bewältigung des Umgangs mit anfallendem Bodenaushub und anfallendem Altschotter im Zuge des Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzeptes (BoVEK) mit Unterlage 21.1 ein BoVEK-Feinkonzept hergereicht, welches die umweltrelevanten Sachverhalte bei dem Bauvorhaben bezogen auf Boden und Grundwasser, soweit sie von der Entsorgung

von Aushub und Abfällen berührt werden, fachlich abdeckt, vgl. Ziffer A.5.6 sowie zur Begründung Ziffer B.4.9. Demnach ist davon auszugehen, dass 50 % des anfallenden Bodenaushubs und ca. 80 % des anfallenden Altschotters voraussichtlich jedenfalls schwach belastet sind (Zuordnungswerte: Z0/Z1 im Sinne der Mitteilung 20 der LAGA), wobei der Zuordnungswert Z2 im Sinne der Mitteilung 20 der LAGA nur in Ausnahmefällen überschritten wird (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 9.6).

Die aus Gründen der Baulogistik, einschließlich des geplanten Entsorgungswegs über die Schiene, sowie der Verminderung des bauzeitlichen Flächenbedarfs nachvollziehbare Planung, die erforderlichen Bereitstellungsflächen unmittelbar im Baufeld anzuordnen, führt dazu, dass diese Flächen in der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes Eidelstedt/Stellingen gelegen sind. Die derart genutzten Bereitstellungsflächen erfüllen die Verbotstatbestände des Lagerns von Abfällen bzw. von Abfällen, welche die Anforderungen an eine schadlose Verwertung nicht erfüllen, § 5 Nr. 2 und § 5 Nr. 11 Wasserschutzgebietsverordnung.

Die Befreiung von den Verboten des § 5 Nr. 2 und § 5 Nr. 11 Wasserschutzgebietsverordnung wird erteilt auf Grundlage von § 2 Abs. 2 Wasserschutzgebietsverordnung, da bei Umsetzung der im BoVEK-Feinkonzept, Unterlage 21.1, Ziffer 5.3.3. und Ziffer 5.3.4 benannten Anforderungen an die Haufwerksbildung, Deklarationsanalytik und die Bereitstellungsflächen in Verbindung mit den weiteren, als Nebenbestimmungen festgelegten Schutzauflagen der Schutzzweck des Wasserschutzgebiets nicht gefährdet wird.

Die Erteilung erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt konzentrierend durch diesen Planfeststellungsbeschluss. Die sinngemäße, im Anhörungsverfahren geäußerte Forderung der BUKEA, die Befreiung unabhängig von der Planrechtsentscheidung in eigener Zuständigkeit zu erteilen, wird zurückgewiesen; wegen der Einzelheiten wird auf Ziffer B.4.5.1 verwiesen.

Eine Verringerung des Schutzniveaus in Bezug auf die Anforderungen des Wasserschutzgebiets ist mit der konzentrierend im Beschluss ausgesprochenen Befreiung nicht verbunden. Die Vorhabenträgerinnen haben im Zuge der 2. Planänderung ein überarbeitetes BoVEK-Feinkonzept als Unterlage 21.1 eingereicht, das darauf abzielt, die vonseiten der BUKEA formulierten Schutzanforderungen zu erfüllen. Demnach werden mit Blick auf die Anforderungen des Wasserschutzgebiets neben Böden der Zuordnungsklasse Z2 nach LAGA M20 auch Böden der Zuordnungsklasse Z 1.2 während Lagerung und Beprobung auf einer Schutzfolie gelagert und entsprechend abgedeckt. Im Übrigen wurden die Anforderungen an die

Sicherung der Haufwerke, die Untergrundsicherung, Dauer der Lagerung und Verbringungszeiträume sowie Dokumentation/Beweissicherung bzw. Monitoring, soweit nicht bereits durch das BoVEK-Feinkonzept abgedeckt, als Auflagen der Erteilung der Befreiung in den Planfeststellungsbeschluss übernommen.

Da über die Abstimmung des Bodenverbringungskonzeptes auf die Schutzanforderungen des Grundwassers gegen Einwirkungen von Bodenaushub (auch) der Belastungsklasse Z.1.2 hinaus keine materiellen Hinweise der BUKEA zu Anforderungen an die Erteilung der Befreiung von den diesbezüglichen Verboten des § 5 Nr. 2 und § 5 Nr. 11 Wasserschutzgebietsverordnung erfolgt sind, ist das Benehmen zu der Befreiung als umfassend hergestellt zu betrachten.

B.4.5.6.2 Vorbehalt zur Befreiung der ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen

Die Vorhabenträgerinnen haben im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 6.9 ausführlich ausgeführt, dass die üblicherweise von sämtlichen in Betracht kommenden Eisenbahnverkehrsunternehmen verwendeten „Offenen Einheits-Drehgestell-Gepäckwagen für Kraftfahrzeugbeförderung“ – nachfolgend: Autotransportwagen – über zwei Ladeebenen verfügen und daher infrastrukturell eine Verladeeinrichtung vorzuhalten ist, die ein Erreichen der oberen Ladeebene in Höhe von 2.880 mm sowie der unteren Ladeebene in Höhe von 1.695 mm über Schienenoberkante ermöglicht. Für die Planfeststellungsbehörde ist aufgrund des geminderten Flächenverbrauchs gegenüber statischen Mehrebenen-Anfahrtsrampen (ersichtlich etwa an einem derartigen, massiven Bauwerk in Wien Hauptbahnhof) und der höheren betrieblichen Flexibilität gegenüber einer für das jeweilige Gleis fixierten hohen oder niedrigen Rampe plausibel, dass bei dem Vorhaben zwei höhenverstellbare Rampen vorgesehen sind. Dies gilt auch hinsichtlich der Eingriffsminimierung bezüglich des Flächenverbrauchs sowie unter dem Gesichtspunkt des Stadtbildes, d.h. zur Vermeidung weiterer, größerer (rein technischer) Bauwerke mit einer Kubatur, die über die im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 6.9 für die geplante Anlage dargestellten Dimensionen hinausginge.

Die dementsprechend vorgesehenen ortsfesten höhenverstellbaren Verladerampen befinden sich innerhalb des Wasserschutzgebietes Eidelstedt/Stellingen in der weiteren Schutzzone (Zone III). Sofern eine technische Umsetzung der maschinentechnischen Anlage zur Durchführung der Hebe- und Senkvorgänge mit hydraulisch betriebener Maschinentechnik umgesetzt wird oder Schmiermittel eingesetzt werden, kann der damit einhergehende Umgang mit Hydraulik- und anderen

Ölen den Verbotstatbestand des § 5 Nr. 2 in Verbindung mit § 2 Abs. 3 der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen und § 62 Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes – Verwendung wassergefährdender Stoffe – erfüllen. Für diesen Fall kann gemäß § 52 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes in Verbindung mit § 2 Abs. 2 Wasserschutzgebietsverordnung eine Befreiung erforderlich werden. Der Planfeststellungsbeschluss wäre vom Eisenbahn-Bundesamt dahingehend zu ergänzen, dass im Einzelfall – unter Wahrung der Schutzvorkehrungen vor dem Auslaufen technischer Öle und der Abdichtung der Anlage gegenüber dem Eindringen technischer Öle in den Erdboden auf dem Stand der Technik – eine solche Befreiung erteilt werden kann.

Weder die Befreiung noch der Inhalt etwaig aufzuerlegender Nebenbestimmungen sind zum Beschlusszeitpunkt mit erteilt worden, da nach Darstellung der Vorhabenträgerinnen erst im Zuge einer Ausschreibung ermittelt werden kann, welche konkrete technische Beschaffenheit die maschinentechnische Anlage für die Hebe- und Senkvorgänge der Verladerampe aufweisen wird. Zu dem Umstand, dass es sich bei der höhenverstellbaren Verladerampe um eine Einzelanfertigung handelt, deren technische Umsetzung erst im Ergebnis einer Ausschreibung ermittelt werden kann, da sie hinsichtlich der technischen Einzelheiten erst durch die in Betracht kommenden Hersteller zu spezifizieren ist, haben die Vorhabenträgerinnen im Anhörungsverfahren ausführlich vorgetragen. Dabei haben sie unter anderem darauf verwiesen, die Lieferung der ortsfesten und höhenverstellbaren Verladerampen zum gegebenen Zeitpunkt unter der Beachtung der Vorschriften über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen gemäß §§ 97 ff. des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen durch Sektorenauftraggeber im Sinne des § 102 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen auszuschreiben. Die wettbewerbsrechtliche Komponente kann für die Beschlussfassung indes dahingestellt bleiben. Denn bereits angesichts der geringen Verbreitung derartiger Verladeanlagen steht für die Planfeststellungsbehörde fest, dass jedenfalls keine Standardlösung zur Verfügung steht, die zweifelsfrei einzuplanen ist und deren technische Spezifika nebst Schutzvorkehrungen bereits zum Beschlusszeitpunkt auf die Lage der Anlage im Wasserschutzgebiet abgestimmt werden können. Mithin sind zum Beschlusszeitpunkt insbesondere Umfang und Inhalt der Nebenbestimmungen, die an technische Anlagen zu stellen sind, um die Vermeidung von Gefährdungen der Schutzzwecke des Wasserschutzgebiets sicherzustellen, noch nicht bestimmbar.

Die in der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahme erhobene Forderung der BUKEA, einen Antrag auf Befreiung gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG in Verbindung

mit der Wasserschutzgebietsverordnung für die höhenverstellbaren Verladerampen vor Beschlussfassung von den Vorhabenträgerinnen abzufordern, wird daher zurückgewiesen. Aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses wird zudem die Forderung der BUKEA zurückgewiesen, über die Erteilung der Befreiung eigenständig neben der Beschlussfassung zu entscheiden (siehe Ziffer B.4.5.1).

Zur Konfliktbewältigung enthält dieser Planfeststellungsbeschluss vielmehr einen Vorbehalt gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG in Verbindung mit § 74 Abs. 3 VwVfG hinsichtlich der möglichen Erforderlichkeit, diesen – vonseiten des Eisenbahn-Bundesamtes nach Herstellung des Benehmens mit der BUKEA – mit einer Befreiung des Betriebs der ortsfesten und höhenverstellbaren Verladerampen von den Verboten gemäß § 52 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes in Verbindung mit § 2 Abs. 2 der Verordnung über das Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen zu versehen, siehe Ziffer A.5.1.3.2 sowie Ziffer A.7.2. Eine solche Regelung ist vorliegend geboten, da im Sinne des § 74 Abs. 2 VwVfG eine abschließende Entscheidung aus den vorgenannten Gründen noch nicht möglich ist.

Zugleich ist nicht ersichtlich, dass der Vorbehalt einen ggf. nicht zu bewältigenden Konflikt auf einen nach der Beschlussfassung eintretenden Zeitpunkt verschieben könnte.

Unabhängig von der Frage, mit welcher Materialbeschaffenheit und Ausführung eine in jedem Fall erforderliche Fundamentierung der Verladerampen im Einzelnen umzusetzen ist, kann als feststehend gelten, dass eine Konformität mit Anforderungen insbesondere des Schutzes des Grundwassers bautechnisch möglich ist. So haben die Vorhabenträgerinnen dargestellt, ggf. auf Art und Umfang verwendeter Schmier- und technischer Öle und Flüssigkeiten abgestimmte Betonsorten (wasserundurchlässiger Stahlbeton) zu verwenden sowie die Fundamentierung baulich (durch mit Kanten versehene Wannen, ggf. mit zusätzlicher Beschichtung) anzupassen. Angesichts der technischen Lösbarkeit der Vorbeugung vor einer Verunreinigung des Bodens und des Grundwassers bei dem Austritt von wassergefährdenden Stoffen im Sinne des § 5 Nr. 2 in Verbindung mit § 2 Abs. 3 der Wasserschutzgebietsverordnung und § 62 Abs. 3 WHG bestehen aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes keine Zweifel, dass die diesbezüglichen Planunterlagen, wie von § 74 Abs. 3 VwVfG vorausgesetzt, erforderlichenfalls von den Vorhabenträgerinnen vorgelegt werden können.

Der Vorbehalt hinsichtlich der Erforderlichkeit der vorgenannten Befreiung ist auch insoweit zulässigerweise im Planfeststellungsbeschluss vorzusehen, als selbst für den

unwahrscheinlichen Fall einer fehlenden Erteilungsfähigkeit der Befreiung technische Lösungen der Anrampung an Autotransportwagen ohne hydraulische Anlagen bestehen, und die Grundfläche bzw. die Bauwerke des Vorhabens davon im Übrigen nicht berührt würden. So sind dem Eisenbahn-Bundesamt für die Betriebsführung nicht optimale, jedoch funktionsfähige mechanische Lösungen bis hin zur Verladung allein über Kopframpen und zur Anrampung an Autoreisezugwagen umgerüstete Autotransportwagen des Güterverkehrs bekannt (Lörrach, ehem. Anlage Berlin-Wannsee). Die mit diesem Beschluss planfestgestellte Anlage könnte demnach gegebenenfalls auch unabhängig von der Erteilung der Befreiung in Betrieb gehen, ohne dass der Verkehrszweck der Anlage dadurch verfehlt oder verunmöglicht würde.

B.4.5.7 Einwendungen zu wasserrechtlich relevanten Sachverhalten

B.4.5.7.1 Lagerung von Gefahrstoffen im Wasserschutzgebiet

In den Einwendungen E0006, E0007 wird die geplante Zwischenlagerung belasteten Bodenaushubs in der weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebiet Eidelstedt/Stellingen kritisiert. Hierzu ist auszuführen, dass den Randbedingungen der Lage der Baustelle im Wasserschutzgebiet sowohl durch das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Unterlage 21.1) als auch durch zahlreiche Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses, insbesondere für die – von der BUKEA in der Sache fachlich mitgetragene – Befreiung von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung (siehe Ziffer A.5.1.3.1 und Ziffer B.4.5.6.1) Rechnung getragen wurde. Das Eisenbahn-Bundesamt weist zudem darauf hin, dass die Zwischenlagerung von Bodenaushub vor Ort, also im Wasserschutzgebiet, der aufgrund der Jahrzehnte andauernden Nutzung als Bahngelände kontaminiert ist, letztlich nur bei Unterbleiben des Bodenaustauschs vermieden werden könnte. Eine sofortige und somit unbeprobte „Just-in-time“-Abfuhr sämtlichen Aushubs würde nicht nur umweltfachlich kaum wünschenswerte erhebliche LKW-Verkehre zu einem externen Standort erfordern, sondern auch zunächst auf eine Fortsetzung des unsortierten Zustands der belasteten Böden hinauslaufen. Zwar trifft es zu, dass die Mobilisierung belasteter Böden Umweltgefahren mit sich bringt, denen mit den planfestgestellten Schutzauflagen insbesondere bei Zwischenlagerung des Aushubs entgegenzuwirken ist. Deutlich höher, auch für den Schutzzweck des Wasserschutzgebiets, wiegt indes die langfristige Bereinigung des Vorhabengebietes von belasteten Böden, die im Übrigen für die plangegenständliche Versickerung des Niederschlagswassers vor Ort essenziell ist.

B.4.5.7.2 Versiegelung des Bodens im Wasserschutzgebiet

Die in den Einwendungen E0006, E0007 geäußerte Annahme, durch Neubauten wie Zuwege, Servicegebäude und Bahnsteig werde der Boden im Wasserschutzgebiet weiter versiegelt, so dass das Regenwasser auf diesen Flächen nicht mehr versickern kann, ist entwässerungstechnisch unzutreffend. Hierzu ist im Wesentlichen auf die wasserrechtliche Erlaubnis zur Niederschlagsentwässerung zu verweisen (siehe Ziffer A.3.1.1 und Ziffer B.4.5.2), welche die Versickerung – vor Ort – des auf den in den Einwendungen benannten Baulichkeiten anfallenden Niederschlagswassers zum Gegenstand hat. Grund zur Besorgnis, die Menge des zugunsten des Grundwassers im Wasserschutzgebiet anfallenden Niederschlagswassers werde sich durch das Vorhaben verringern, besteht nicht. Unabhängig davon, dass (auch) das auf versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser bei dem Vorhaben der Versickerung zugeführt wird, ist die Flächenversiegelung bereits auf ein Mindestmaß reduziert, siehe Ziffer B.3.1.2.4.

B.4.5.8 Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie

Infolge der EU-Wasserrahmenrichtlinie ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Abs. 1 Ziffer 1), alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Abs. 1 Ziffer 2) und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Abs. 1 Ziffer 3).

Da das Vorhaben, wie unter Ziffer B.3.1.2.5 dargestellt, keine Auswirkungen auf Oberflächengewässer hat, weil sich im Einflussbereich des Vorhabens keine Oberflächenwasserkörper befinden, sind dessen Auswirkungen beschränkt auf den Grundwasserkörper Krückau – Altmoränengeest Nord und den Grundwasserkörper Südholstein zu prüfen. Ein entsprechender Fachbeitrag wurde mit den Planunterlagen vorgelegt (Unterlage 17.1, Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Ziffer 3.2). Der chemische und mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers Südholstein ist in allen relevanten Parametern gut. Der chemische Zustand des Grundwasserkörpers Krückau – Altmoränengeest Nord (EI13) im Hinblick auf den signifikant steigenden Schadstofftrend und hinsichtlich Nitrat wird als schlecht eingestuft; bezüglich der übrigen Kriterien des chemischen und des mengenmäßigen Zustands wird dieser für den Grundwasserkörper als gut bezeichnet. (Unterlage 17.1, Wasserrechtlicher Fachbeitrag, ebenda). Im städtischen Raum Hamburgs ist als

Bewirtschaftungsmaßnahme zur Verbesserung der chemischen Qualität des Grundwasserkörpers die Sanierung undichter Kanalisationen und Abwasserbehandlungsanlagen vorgesehen, im Übrigen ist – im Wesentlichen in Schleswig-Holstein – die Verminderung von Einträgen aus der Landwirtschaft vorgesehen.

Potenzielle Einflussfaktoren des Vorhabens auf das Grundwasser bestehen in der anlagebedingten Versickerung des Niederschlagswassers, in der bauzeitlichen Grundwasserhaltung sowie im bauzeitlichen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Alle drei vorgenannten potenziellen Wirkkomplexe werden durch Nebenbestimmungen einerseits zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen – hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung siehe Ziffer A.3.1.1, Ziffer A.3.1.4 und Ziffer A.3.1.5; hinsichtlich der bauzeitlichen Grundwasserabsenkung siehe Ziffer A.3.2.1 und Ziffer A.3.2.2 – sowie andererseits zu bauzeitlichen Maßgaben – siehe Ziffer A.5.1.2 in Verbindung mit dem Bodenverwertungs- und -entsorgungskonzept, Unterlage 21 – adressiert und dadurch der bauzeitliche sowie betriebs- und anlagenbedingte Eintrag von Schadstoffen durch das Vorhaben verhindert. Der Wasserrechtliche Fachbeitrag setzt dementsprechend sowohl die Umsetzung dieser Schutzmaßnahmen als auch deren Eignung voraus, ein Schutzniveau für das Grundwasser herzustellen, das der Lage des Vorhabens in der Zone III des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen Rechnung trägt (Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 17.1, Ziffer 5 und Ziffer 6).

Der Erteilung der Erlaubnis zur bauzeitlichen Grundwasserabsenkung (siehe Ziffer B.4.5.3.1) liegt die inzidente Prüfung zugrunde, dass Auswirkungen auf die Grundwasserzusammensetzung und mengenmäßige Auswirkungen auf den Grundwasserkörper El13 Krückau – Altmoränengeest Nord wegen des kurzen Entnahmezeitraums und der auf rund 12.000 m³ begrenzten Entnahmemenge nicht zu erwarten sind. Des Weiteren ist eine Betroffenheit des oberen Grundwasserleiters aufgrund der hydrologischen Verhältnisse vor Ort nicht zu besorgen, da lediglich Schichtenwasser für die Bauwasserhaltung entnommen werden muss, weshalb auch (erst recht) eine Betroffenheit des Grundwasserkörpers N8 Südholstein ausscheidet (Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 17.1, Ziffer 8.3). Die Niederschlagsentwässerung hat nach der planfestgestellten Reinigungstechnik bzw. Aufbereitung eine Qualität, die anlagebedingte Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserkörper ausschließen und betriebsbedingte Auswirkungen durch Verdünnungseffekte auf ein marginales Ausmaß reduzieren (Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 17.1, Ziffer 8.2). Schließlich ist zu berücksichtigen, dass zur

Bandbreite möglicher Auswirkungen des Vorhabens jedenfalls von vornherein keine der Aspekte zählen, die als problematisch für das Erreichen der Bewirtschaftungsziele (diffuse Quellen der Landwirtschaft, undichte Kanalisationen und Abwasserbehandlungsanlagen) zu bewerten wären (Wasserrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 17.1, Ziffer 9).

Mithin stehen insgesamt im Hinblick auf die im Bereich des Vorhabens vorhandenen Grundwasserkörper das auf deren mengenmäßigen und chemischen Zustand bezogene Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot (§ 47 WHG) der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Nach alledem werden die Bewirtschaftungsziele gemäß §§ 27 bis 31 und § 47 WHG von dem planfestgestellten Vorhaben nicht berührt.

B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

Dem Vorhaben stehen die Belange des Naturschutzes und der Landespflege nicht entgegen. Die Biotoptypen wurden im gesamten Wirkraum des Vorhabens im Zuge der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) kartiert (siehe LBP, Unterlage 15.1, Ziffer 3.1.2.1; Bestands- und Konfliktplan des LBP, Unterlage 15.3). Es wurden zu phänologisch unterschiedlichen Zeiten – zunächst am 24.05.2019 und am 08.08.2019 – Begehungen durchgeführt und die Erfassung der Fauna wurde für die jeweiligen Artengruppen weiter konkretisiert. Zugleich wurden alle mindestens gefährdeten Pflanzensippen (Rote Liste Status 3) der Roten Liste Hamburgs sowie die gesetzlich geschützten Pflanzensippen erfasst. Auf Grundlage der im Jahr 2020 ergänzten Kartierungen der Vorkommen von Amphibien, Reptilien und Brutvögel konnte die Einschätzung der Betroffenheit der Arten aktualisiert werden. Wegen der Einzelheiten wird auf Ziffer B.4.7 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die im Zuge des Anhörungsverfahrens eingeholten Anmerkungen der BUKEA sowie des MELUND als Obere Naturschutzbehörden sowohl zu Vermeidungsmaßnahmen als auch zu den Regelungen von Eingriff und Ausgleich eingeholt und in die Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses übernommen. Die Einholung der Anmerkungen des MELUND betrifft in diesem Zusammenhang die auf einer Fläche im Projektgebiet Glasmoor in der Gemarkung Glashütte, Flur 2, Flurstück 1/28 der Stadt Norderstedt vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Vorhabenträgerinnen hatte bereits im Zuge der 1. Planänderung wesentliche Nachbearbeitungen an den Darstellungen zu Eingriff, Ausgleich und Artenschutz vorgenommen, sodass aufbauend auf die Stellungnahme der BUKEA zur 1. Planänderung sowie den

folgenden Planänderungen nur mehr Anmerkungen zur Behördenbezeichnung, zur Einstufung der Dachbegrünung (Maßnahmenblätter, Unterlage 15.2, Maßnahme Nr. 003_A) als Ausgleichsmaßnahme (bei unstreitiger fachlicher Eignung und Anrechnung der dadurch zu erzielenden Wertpunkte) und zum Fortbestand der – ohnehin in diesen Planfeststellungsbeschluss übernommenen – Hinweise vorwiegend zu Pflege- und Berichtspflichten. Zum Arten- und Biotopschutz ergingen in Folge der 1. Planänderung keine Hinweise, auch nicht vonseiten der ebenfalls um Stellungnahme gebetenen Gebietskörperschaften (Kreis Segeberg, S0020Ä, sowie Stadt Norderstedt, S0021Ä). Das MELUND erklärte in der Stellungnahme zur 2. Planänderung vom 25.11.2021 hinsichtlich der Maßnahme der Entwicklung naturnaher, standortdominierter Laubwälder durch Waldumbau auf der Fläche in Glasmoor (Maßnahmenblätter, Unterlage 15.2, Maßnahme Nr. 011_E) die Vereinbarkeit der Ersatzmaßnahme mit den Entwicklungszielen des Natura 2000-Gebiets. Insofern wurde der im Zuge der 1. Planänderung abgegebenen Stellungnahme des MELUND, die sich kritisch mit dem Aufwertungspotenzial auf dem ursprünglich vorgesehenen Flächenzuschnitt der Maßnahme auf der Kompensationsfläche auseinandersetzt, im Zuge der 2. Planänderung abgeholfen, die Hinweise mithin angenommen und umgesetzt (vgl Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, S. 94 f.). Das Benehmen zu den geplanten Maßnahmen zu Naturschutz und Landschaftspflege wurde somit umfassend hergestellt.

B.4.6.1 Vermeidungsmaßnahmen

Bereits aus der Bewertung im Rahmen der UVP geht hervor, dass sich die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Wesentlichen aus der bauzeitlichen und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme ergeben. Die Höhe des Kompensationsbedarfs wird dabei durch den nicht unerheblichen Umfang der mit der Inanspruchnahme – 3,54 ha innerhalb der Eingriffsgrenze – verbundenen Biotopverlust vermittelt, unbeschadet dessen, dass überwiegend Verkehrsflächen überbaut werden (1,4 ha), gefolgt von Offenlandbiotopen (0,9 ha) und ruderalen bzw. halbruderalen Krautfluren (0,43 ha), nicht jedoch gesetzlich geschützte Biotope.

Eine Minimierung der Eingriffsintensität unterhalb der mit dem plangegenständlichen Vorhaben verbundenen Effekte, etwa durch Verringerung der bau- oder anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen, ist indes insbesondere nach Abgleich der Lagepläne, Unterlagen 3.1 und 3.2, sowie des Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplans, Unterlage 10, mit dem Bestands- und Konfliktplan zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht möglich. Bereits die

Standortauswahl, das Vorhaben auf vorhabenträgerinneneigenen Grundstücken innerhalb eines bestehenden Gleisfelds sowie unter Mitnutzung vorhandener Wege-Infrastruktur zu platzieren, wirkt sich deutlich im Sinne einer Vermeidung wertvoller Biotope aus (vgl. Variantenprüfung, Ziffer B.4.2). Hinsichtlich der Ausdehnung der Bahnanlagen und der Notwendigkeit, Anlagen im planfestgestellten Umfang für die betriebliche Aufgabenstellung, zwei Autoreisezüge zeitgleich be- oder entladen zu können, wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung, Ziffer B.4.1 verwiesen. Eine Verringerung des Anlagenumfangs der planfestgestellten Vorzugsvariante (etwa weniger Gleisanlagen, kürzere Gleislängen, kürzerer Bahnsteig, Verkleinerung der Stellflächen für Pkw etc.) aus umweltfachlichen Gründen kommt unter der vorstehenden Prämisse – ebenso wie die naturgemäß mit den geringsten Konsequenzen hinsichtlich des Eingriffs verbundene Nullvariante – nicht in Betracht. Vielmehr ist das Vorhaben hinsichtlich maßgeblicher Bestandteile der im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4 benannten Baulichkeiten auf die Vermeidung nicht erforderlicher Flächeninanspruchnahmen ausgelegt. Insbesondere gilt dies für die Errichtung von Gleisanlagen auf dem Planum ehemaliger oder bereits bestehender Gleisanlagen (lfd. Nr. 1-12), die Beschränkung der Bahnsteiganlage auf einen Mittelbahnsteig (lfd. Nr. 22) etwa anstelle einer Erstellung von Außenbahnsteigen sowie den Neubau eines Parkdecks in der Ebene +1, um einen zusätzlichen Flächenverbrauch für die Kfz-Aufstellflächen der Autoreisezugverladung zu vermeiden. Überdies handelt es sich bei Letzteren auf schon im Bestand als Lager- und Parkplatzflächen genutzten Flächen. Für ein opulenteres Gepräge der Baulichkeiten (vgl. Stellungnahme der BSW zur 3. Planänderung vom 16.03.2022) oder eine Vorhaltung weit umfangreicherer Gleisanlagen und Betriebseinrichtungen (vgl. E0021 der Train4you GmbH), deren Bau jeweils mit Inanspruchnahmen von Flächen gewisser Biotopwertigkeiten verbunden wäre, besteht im Lichte der Ausführungen zur Planrechtfertigung (s.o.) gleichfalls kein Anlass.

Hinsichtlich der Baustelleneinrichtungsflächen sowie der Anlage von Baustraßen liegt der Planung ebenfalls ersichtlich die Vermeidung übermäßiger Inanspruchnahmen von Natur und Landschaft zugrunde. Dies ergibt sich aus der dichten Anlehnung der Baustelleneinrichtung an die bestehende Erschließung, sowie aus der Nutzung von weniger wertigen, bereits überprägten Flächen. Sowohl nordwestlich als auch südöstlich der Elbgaustraße kann auf vorhandene, befestigte Wege zurückgegriffen werden, die bis unmittelbar an das Gleisfeld heranreichen. Das Erfordernis, neben den bereits als Gleisanlagen dienenden Flächen Zwischengleisflächen, darunter auch solche mit Vegetation, bauzeitlich in Anspruch zu nehmen, ist im Sinne der praktischen

Baudurchführung aus sich heraus plausibel, zumal aus dem Baustelleneinrichtungs- und Erschießungsplan, Unterlage 10.4, ersichtlich ist, dass es sich bei den nicht bereits im Bestand versiegelten Flächen um vergleichsweise schmale Geländestreifen handelt (vgl. Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4, lfd. Nr. 37). Deren Auswahl wird zudem durch die Zwischengleislage des Vorhabens, das von aktiven, viel befahrenen Bahnstrecken außen begrenzt wird, räumlich eingeschränkt, sodass ein Ausweichen etwa auf noch weniger wertige Flächen logistisch nicht möglich ist. Soweit Flächen bereits teil- oder vollversiegelt sind, werden diese Portfolios ausgeschöpft.

Insofern wird durch Beschränkung der Baustelleneinrichtungsflächen auf die plangenehmigten Flächen und flankierende Vermeidungsmaßnahmen, etwa die Flächenrekultivierung gemäß Maßnahme Nr. 002_V, der durch § 15 Abs. 1 Satz 1, 2 BNatSchG geforderten Eingriffsvermeidung im Rahmen des Möglichen Rechnung getragen. Das darin enthaltene naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot fordert weder das grundsätzliche Unterlassen der Baumaßnahme noch die Wahl einer die Umwelt am geringsten belastenden Variante, sondern verlangt, dass im Zuge der Planung und Baudurchführung des konkret in Aussicht genommenen Vorhabens das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Rahmen des Vermeidbaren begrenzt und so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird. Dem, d.h. der Minimierung der zu erwartenden Konflikte wird durch die nachfolgen benannte Vermeidungsmaßnahmen gem. § 13 BNatSchG Rechnung getragen. Diese Maßnahmen beinhalten:

- Nutzung vorhandener Verkehrsflächen als Baustraßen und bereits versiegelter Flächen für den Baubetrieb, z.B. Abstellflächen, Lagerstätten;
- Schutz planfestgestellter Ausgleichsflächen innerhalb der Planfeststellungsgrenze während der Bauphase durch Markierung und Abzäunung als Tabuflächen (Maßnahme Nr. 010_V);
- Meidung der Inanspruchnahme wertvoller Flächen (besonders gesetzlich geschützte Biotope) für eine temporäre Flächeninanspruchnahme, vollständiger Rückbau nach Abschluss der Arbeiten;
- Anwendung emissionsarmer Bauverfahren;
- Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen (Maßnahme Nr. 002_V);
- Gegebenenfalls ergänzende Bewässerung im Umfeld von Wasserhaltungen zur Vermeidung von Trockenschäden an der Vegetation;

- Kontrolle der Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch eine umweltfachliche Baubegleitung (Maßnahme Nr. 006_V); diese entscheidet vor Ort, ob ein Ausgraben und Umsiedeln von Pflanzenarten der Roten Liste notwendig ist, um den Wiederansiedlungserfolg zu gewährleisten;
- Zur Vermeidung von Tötungen von Brutvögeln wird eine Bauzeitenregelung festgesetzt (Maßnahme Nr. 001_V);
- Zur Vermeidung von Tötungen und Verletzungen von Amphibien (§ 39 BNatSchG) ist auf Höhe des vorhabenparallelen Gewässers entlang des angrenzenden Sukzessionsgebüsches ein bauzeitlicher Amphibienschutzzaun zu installieren (Maßnahme Nr. 005_V);
- Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Nachtkerzenschwärmers wird dessen Vorkommen ausgeschlossen, indem durch rechtzeitige Mahd der Aufwuchs von Raupenfutterpflanzen verhindert wird (Maßnahme Nr. 009_VA);
- Zur Vermeidung von Tötungen und Verletzungen der Zauneidechse wird ein Reptilienschutzzaun errichtet, das Baufeld kontrolliert und Exemplare ggf. abgesammelt und an geeigneter Stelle freigesetzt (Maßnahme Nr. 008_VA). Dies unterliegt der Umweltfachlichen Baubegleitung (Maßnahme Nr. 006_V);
- Zum Schutz des Bodens ist allgemein eine flächensparende Lagerung von Baumaterialien und Erdmassen, ein Verzicht auf unnötige Versiegelungen und Verdichtungen und die Sicherung der Baustellenumgebung vor Befahren umzusetzen;
- Zum Schutz des Bodens vor Verunreinigungen wird ein fachgerechter Umgang mit den Altlastenverdachtsflächen (Entfernung von Verunreinigungen, Entsorgung des Aushubmaterials, Schutz des Untergrunds der Lagerflächen mit einem Geotextil und einer mineralischen Deckschicht) gewährleistet; Haufwerke von Materialien, bei denen gemäß den abfalltechnischen Voruntersuchungen von einer Belastung größer/gleich LAGA Z1.2 ausgegangen werden kann, sind vorsorglich mit geeigneten Untergrund- und Oberflächenabdichtungen zu sichern (zu den Einzelheiten siehe Ziffer A.5.6 und Ziffer B.4.9);
- Zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen unter Berücksichtigung der Lage des Vorhabens im Wasserschutzgebiet finden Lagerungen von Baumaterialien auf temporär befestigten Flächen statt;

- Baugrubenwasser wird vorgereinigt und in ein Siel zur Reinigung in der Kläranlage eingeleitet;
- Versickerungsanlagen werden nach Anordnung, Bauart und Bodenbeschaffenheit auf eine ausreichende Reinigungsleistung abgestimmt.

B.4.6.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Unter der Prämisse, dass eine weitere Reduzierung des Flächenbedarfs aus den unter Ziffer B.4.6.1 genannten Gründen, namentlich den eisenbahnbetrieblichen Mindestanforderungen sowie den baulogistischen Gegebenheiten in der grundsätzlich flächensparenden Zwischengleislage, nicht möglich ist, werden durch das Bauvorhaben auch unvermeidbare Beeinträchtigungen gemäß § 15 Absatz 1 BNatSchG hervorgerufen. Folgende unvermeidbaren Beeinträchtigungen wurden für das Vorhaben ermittelt:

- Biotope / Pflanzen; Verlust von Vegetation: Baubedingt werden Biotopkomplexe der Verkehrsflächen (1,86 ha), Offenlandbiotope (0,78 ha) und ruderale und halbruderale Krautfluren (0,55 ha) sowie in geringem Umfang weitere Biotoptypen in Anspruch genommen.
- Biotope / Pflanzen; Verlust von Vegetation: Anlagebedingt werden dauerhaft Biotopkomplexe der Verkehrsflächen (1,4 ha), Offenlandbiotope (0,9 ha), ruderale und halbruderale Krautfluren (0,43 ha) sowie kleinteilige weiter Verluste etwa von Biotopen der Gebüsche und Kleingehölze (0,09 ha) in Anspruch genommen.
- Boden; Beeinträchtigung der Bodenfunktionen: Durch die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme werden Bodenfunktionen auf einer Gesamtfläche von 3,52 ha durch Teilversiegelung (0,94 ha sind bereits vollversiegelt) vorübergehend beeinträchtigt. Die vorübergehende Beeinträchtigung wird durch Rückführung zur früheren Nutzung nach Abschluss der Baumaßnahmen beendet, sodass die Beeinträchtigung nicht als erheblich zu bewerten ist.
- Unter Anrechnung der für das Vorhaben in Anspruch genommenen Fläche, die bereits voll versiegelt ist, kommt es auf 2,11 ha zu Neuversiegelungen, die als erhebliche Beeinträchtigungen zu bewerten sind, da hier die Bodenfunktionen dauerhaft verloren gehen.

Nach § 15 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare

Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Die zur Planfeststellung vorgelegte Planung greift – unter Vermeidung einer Ersatzgeldzahlung – auf dieses abgestufte Instrumentarium zurück. Der Kompensationsbedarf wird vordringlich durch den bauzeitlichen und anlagebedingten Flächenverbrauch des Vorhabens erzeugt, der sich nahezu ausschließlich auf die Biotopgruppen Gebüsche und Kleingehölze, Offenlandbiotope sowie ruderale und halbruderale Krautflur erstreckt. Die als Vermeidungsmaßnahme Nr. 002_V planfestgestellte Rekultivierung von Flächen schöpft die Möglichkeit aus, nach Beendigung der Baumaßnahme wieder freiwerdende Flächen unmittelbar auf dem Vorhabengrundstück wieder in einen naturnahen Zustand zu versetzen. Der darüber hinaus mit dem Vorhaben verbundene bauzeitliche und anlagenbedingte Flächenverbrauch erzeugt indes einen Kompensationsbedarf, der unmittelbar auf dem vorhabengegenständlichen Grundstück nicht ausgeglichen werden kann, zumal das Grundstück (spiegelbildlich zum bei der Standortwahl berücksichtigten Kriterium der Eingriffsminimierung) weder flächenmäßig noch hinsichtlich der Wertigkeit der vorzufindenden Biotoptypen ein besonderes Aufwertungspotenzial an Ort und Stelle bietet.

Bei einem Eingriff, der – wie hier – auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, haben die Vorhabenträgerinnen die für die Beurteilung des Eingriffs und der hieraus folgenden Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Angaben insbesondere über Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen (vgl. § 17 BNatSchG). Dies ist einschließlich der qualifizierten, wertpunktmäßigen Darstellung des Kompensationsbedarfs geschehen.

Der Kompensationsbedarf für die beiden vorstehend benannten Komplexe unvermeidlicher Beeinträchtigungen durch das Vorhaben – Eingriffe in Vegetation und Böden bauzeitlich einerseits und anlagenbedingt andererseits – wurde über das zum Zeitpunkt der Antragstellung maßgebliche Staatsrätemodell („Dienstliche Handreichung aus dem Staatsräte-Arbeitskreis am 28. Mai 1991“ und „Hinweise zur Handhabung des Staatsrätemodells“ vom 12.07.1999; siehe LBP, Unterlage 15.1, Ziffer 8.1) ermittelt[10]. Dieses basiert auf der Vergabe von Punktwerten pro

[10] Die Verordnung über die Vermeidung und die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung (Bundeskompensationsverordnung - BKompV) als Nachfolgeregelung landesrechtlicher Konkretisierungen von Eingriff und Ausgleich findet gemäß den

Quadratmeter für verschiedene vom Eingriff betroffene Biotoptypenqualitäten, die bei dem Vorhaben zwischen 0 Punkten für versiegelte Flächen und 4 Punkte für halbruderal und ruderal bewachsener Flächen variiert, wobei – entsprechend den fachlichen Hinweisen der BUKEA – Vorkommen von Pflanzen der Rote Liste-Arten auf solchen Flächen mit deren Aufwertung auf 8 Punkte berücksichtigt sind. Auf dieser Grundlage ist der Punktwert bauzeitlich betroffener Flächen mit 73.745 Punkten und der Punktwert anlagenbedingt in Anspruch genommener Fläche auf 63.596 beziffert worden (LBP, Unterlage 15.1, Ziffer 8.2).

Hinsichtlich der bauzeitlich beanspruchten Flächen ist auf Grundlage der LBP-Maßnahme Nr. 002_V einzubeziehen, dass die nach Abschluss der Baumaßnahme umzusetzende, damit verbundene Rekultivierung etwa von Aufschüttungen, Substratflächen und Rohbodenstandorten in Vegetationsflächen eine wertpunktmäßig (hier: mit 59.316 Punkten) zu berücksichtigende Aufwertung der Flächen darstellt. Die Maßnahme Nr. 002_V leistet insoweit bereits einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung des Ausgleichs- und Ersatzbedarfs und in diesem Zusammenhang zur Verminderung des Rückgriffs auf trassenferne Maßnahmen. Es verbleibt ein wertpunktmäßiger Kompensationsbedarf in Höhe von 45.755 Punkten für Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt, in dem ein Kompensationsbedarf von 5.637 Punkten für den Eingriff in Böden aufgeht, sofern – wie vorliegend gegeben und nachstehend aufgeführt – dem Staatsrätemodell entsprechender multifunktionaler Ersatz in Ansatz gebracht werden kann.

Der verbleibende Ausgleich sowie Ersatz erfolgt so weit wie möglich in der Nähe des Vorhabens im selben Naturraum. Für die Eingriffe in die Schutzgüter Biotope / Tiere, Pflanzen und Böden erfolgt die Kompensation über folgende Maßnahmen:

- Durch die Ausgleichsmaßnahme Nr. 003_A – extensive Dachbegrünung des Parkhauses – wird auf einer Fläche von 3.456 m² Vegetation mit einer Qualität von 3 Wertpunkten pro Quadratmeter erzielt.
- Die Ersatzmaßnahme Nr. 004_E sieht die Entwicklung von dafür dauerhaft genutzten Flächen in Hamburg-Eidelstedt (Niendorfer Gehege) mit der Größe von 0,9 ha von intensiv genutztem Grünland (3 Wertpunkte pro Quadratmeter) zum Zielbiotop Artenreiches Grünland frischer Standorte (6 Wertpunkte pro Quadratmeter) vor, womit 26.628 Wertpunkte erzielt werden.

Übergangsvorschriften in § 17 BKompV keine Anwendung auf Eingriffe in Natur und Landschaft, deren Zulassung vor dem 3. Juni 2020 beantragt worden ist.

- Mit der Ersatzmaßnahme Nr. 011_E wird auf einer Fläche von 1,4 ha in Schleswig-Holstein, Projektgebiet Glasmoor, eine Entwicklung von Flächen zu naturnahen, standortangepassten eichendominiertem Laubwald umgesetzt und eine Flächenaufwertung von 4 auf 8 Wertpunkten pro Quadratmeter erzielt; dies generiert den erforderlichen verbleibenden punktwertmäßigen Ersatzbedarf von 19.127 Punkten.

Die Anerkennung der Dachbegrünung als Ausgleichsmaßnahme und die damit verbundene Erzielung von 10.368 Wertpunkten begegnet unter Berücksichtigung der im LBP-Maßnahmenblatt, Unterlage 15.2, Maßnahme Nr. 003_A benannten Maßgaben zur Herstellung und Entwicklung keinen fachlichen oder rechtlichen Bedenken. Zwar reichen selbst die artenreichsten Gründächer in der Regel nicht an die botanische Vielfalt natürlicher Ökosysteme heran, dennoch sind durch den hinsichtlich der Dicke der Substratschicht über das Maßnahmenblatt planfestgestellten Dachaufbau in Zusammenhang mit den Pflegevorgaben die anerkannten fachlichen Standards für die auf Extensivdächern mögliche Entwicklung von Artenvielfalt eingehalten.

Die in der Stellungnahme der BUKEA zur 1. Planänderung getroffene Einschätzung, die Anlage des Gründachs sei als Vermeidungsmaßnahme einzustufen, wird vom Eisenbahn-Bundesamt nicht geteilt. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG). Zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamts handelt es sich bei der Anlage der Dachbegrünung bereits deswegen nicht um eine Ausgleichsmaßnahme, weil das die Bedachung tragende Parkhaus keine Fläche mit einer etwa der Wertigkeit der Dachbegrünung entsprechenden Fläche in Anspruch nimmt, zumal die Anlage des Parkhauses weitestgehend auf einer bereits versiegelten, als Parkplatz genutzten Fläche vorgenommen wird. Die Dachbegrünung kann auch den primär zu kompensierenden Verlust von Bodenfunktionen nicht als solche unmittelbar ausgleichen. Eine Entscheidung über die Einstufung kann gleichwohl dahingestellt bleiben, da in der Stellungnahme der BUKEA weder die fachliche Eignung einer Dachbegrünung zur Eingriffskompensation dem Grunde nach noch deren wertpunktmäßige Berücksichtigung in Abrede gestellt werden. Zudem besteht nach § 13 BNatSchG keine Hierarchie im Verhältnis von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen derart, dass vorrangig eine Ausgleichsmaßnahme zu wählen wäre, sodass auch aus rechtlichen Gründen kein Anlass besteht, die Maßnahme nach Art und Standort qualitativ in eine Ausgleichsmaßnahme zu modifizieren.

In den Planunterlagen ist mithin nachvollziehbar eine Erzielung der erforderlichen Biotopwertpunkte im Wege von Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 S. 1, S. 3 BNatSchG – hier: Maßnahmen Nr. 004_E und 011_E – vorgesehen und beantragt. Die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen genügen den Erfordernissen des § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, da sie in demselben Naturraum Schleswig-Holsteinische Geest wie das Vorhaben hergestellt werden und auf die Entwicklungsziele einerseits der Extensivierung einer floristisch verarmten Fläche und andererseits die Entwicklung von Laubwald den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten in den betreffenden Zielgebieten entspricht.

Über die durch Planfeststellung der Maßnahmenblätter Nr. 004_E und 010_E, Unterlage 15.2 festgelegten Begleitmaßnahmen ist die Entwicklung der Fläche in einen Zustand, mit dem hinreichende Biotopwerkpunkte erzielt werden, gewährleistet. Insbesondere zur Absicherung der mit der Maßnahme Nr. 004_E verfolgten Flächenaufwertung sind sowohl sehr detaillierte Umsetzungs- und Zielvorgaben für die Schaffung des „Artenreichen Grünlands frischer Standorte“ vorgegeben, als auch entsprechende Monitoring- und Berichtspflichten gegenüber der BUKEA als Oberer Naturschutzbehörde. Vor diesem Hintergrund bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde an der Anrechenbarkeit der Maßnahme als multifunktional Eingriffe in Boden, Pflanzen- und Tierwelt kompensierend keine fachlichen Zweifel. Auf die im Maßnahmenblatt Nr. 004_E benannte vertragliche Vereinbarung der Pflege durch einen bestimmten Dritten kommt es hingegen nicht an; maßgeblich ist allein die Schaffung eines Zustands auf der Fläche, welcher die für das Vorhaben veranschlagte Wertigkeit an Biotopwertpunkten vermittelt.

Die Kompensationsmaßnahme Nr. 011_E befindet sich im Nordwesten des FFH-Gebietes 2226-306 „Glasmoor“, auf dem nach dem Management-Plan des FFH-Gebietes als sonstige Pflege- und Entwicklungsmaßnahme des Managementplanes ein naturnaher Waldumbau vorgesehen ist, hat in der Fassung der 2. Planänderung gemäß der Stellungnahme vom 25.11.2021 die Zustimmung des MELUND gefunden. Zuvor war der genaue landschaftspflegerische Inhalt der Maßnahme auf die in der Stellungnahme zur 1. Planänderung ergangenen Hinweise überarbeitet und die Maßnahme insgesamt vom südlichen in den nordwestlichen Teilbereich des FFH-Gebiets verlegt worden ist. Ebenso hat das MELUND die Vergleichbarkeit des in Schleswig-Holstein verwendeten „Orientierungsrahmen zur Kompensationsermittlung im Straßenbau, 2004“ mit dem Staatsrätemodell der Freien und Hansestadt Hamburg sowie die Tauglichkeit der Ersatzmaßnahme zur Kompensation mehrerer beanspruchter Schutzgüter in der Stellungnahme zur 1. Planänderung bestätigt.

Zusammenfassend wird in der Stellungnahme vom 25.11.2021 im Ergebnis festgestellt, dass die Entnahme von Nadelholz und die Förderung naturnaher Laubwaldbestände eine naturnahe Waldentwicklung und insofern die Erhaltungsziele des Natura 2000-Gebiets befördert, sodass keine Bedenken gegen eine Anerkennung als Kompensationsmaßnahme mit dem Entwicklungsziel des Waldumbaus bestehen. Nach alledem hat das MELUND die nunmehr geplante naturschutzfachliche Ersatzmaßnahme als fachlich sinnvoll und anerkennenswert beschrieben (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 94 f.).

Wegen der in der 3. Planänderung erfolgten Änderung von Materialien und Elementen im Parkhaus sowie der Ergänzung des Parkhauses um ein zusätzliches, außenliegendes Stahltreppenhaus aus Gründen des baulichen Brandschutzes (siehe Ziffer B.4.10.1) haben die Vorhabenträgerinnen anstelle einer Anpassung des Landschaftspflegerischen Begleitplans eine „Stellungnahme zur 3. Planänderung im Verfahren hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. UVPG und die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft“ vom 10.01.2022 hergereicht. Aus dieser wird ersichtlich, dass das plangegenständliche Treppenhaus auf einer Grundfläche von 26,52 m² errichtet werden soll, die im Ausgangsverfahren als Verkehrsfläche überplant war. Zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes wird dadurch der Kompensationsumfang des Vorhabens bzw. die voranstehende Bewertung von Eingriff und Ausgleich – hier: nach dem Staatsrätemodell – nicht berührt.

Somit liegt mit der vorgelegten landschaftspflegerischen Begleitplanung ein Dokument vor, das den Anforderungen vollumfänglich genügt. Die einzelnen Eingriffstatbestände sowie deren Unvermeidbarkeit werden nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend dargestellt und fachkundig bewertet. Die sich hieraus ergebenden Maßnahmen erscheinen ebenfalls plausibel. Die artenschutzrechtliche Bewertung ist während des Anhörungsverfahrens aktualisiert worden, siehe Ziffer B.4.7.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich das Ergebnis der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu eigen und damit vollumfänglich – wie von § 17 Absatz 4 BNatSchG gefordert – zum Bestandteil der Planfeststellung. Es erfolgte eine methodisch nachvollziehbare Bewertung der Eingriffe und der Kompensationsmaßnahmen gemäß Staatsrätemodell. Für die Planfeststellungsbehörde ist somit nachvollziehbar dargelegt, dass mit der Umsetzung der zum Zwecke der Kompensation geplanten Maßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft als kompensiert gelten.

B.4.6.3 Einwendungen zu Naturschutz und Landschaftspflege

Zum Thema des Natur- und Landschaftsschutzes wurde – abgesehen von gesondert zu betrachtenden artenschutzbezogenen Einwendungen – in der Einwendung E0005 die Lage der Ersatzmaßnahme Nr. 011_E außerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg in Norderstedt, FFH-Gebiet „Glasmoor“ mit dem Vorhalt gerügt, die Maßnahme sei mangels Auswirkungen auf das Stadtklima der Freien und Hansestadt Hamburg als Kompensationsmaßnahme untauglich. Im Zuge der Online-Konsultation wurde diese Auffassung zusätzlich in der Einwendung E0011 vertreten (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 87).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Soweit die Einwendungen sinngemäß darauf abzielen, eine Kompensation müsse vorrangig im unmittelbaren Zusammenhang mit dem vom Vorhaben ausgehenden Eingriff erfolgen, also primär in Form einer Ausgleichsmaßnahme umgesetzt werden, ist dies unzutreffend. Eine dahingehende Hierarchie des vorrangigen Ausgleichs vor dem Ersatz ist in § 13 BNatSchG nicht formuliert. Nach § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG kann eine Beeinträchtigung nicht nur ausgeglichen, sondern ebenso ersetzt werden, was dann der Fall ist, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Weder aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes noch nach den Stellungnahmen der beteiligten Oberen Naturschutzbehörden bestehen Zweifel, dass neben der Ersatzmaßnahme Nr. 004_E auch die Maßnahme Nr. 011_E im selben Naturraum wie das Vorhaben belegen ist und – worauf es hinsichtlich des Kompensationsumfangs ankommt – das wertpunktmäßige Kompensationsvolumen erfüllt. Die Anhörungsbehörde hat in diesem Zusammenhang zutreffend herausgestellt, dass es – wenn die Maßnahme wie hier im selben Naturraum gelegen ist – für die Anerkennung als Ersatzmaßnahme weder auf eine besonders geringe Distanz noch auf eine Rückwirkung der Ersatzmaßnahme zum Eingriffsort ankommt (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, S. 81). Im Übrigen ist für das Eisenbahn-Bundesamt nicht ersichtlich, dass Möglichkeiten, die am Eingriffsort für die Eingriffsreduzierung und die Kompensation in der Nähe des Eingriffs bestehen, nicht ausgeschöpft worden sein könnten, was bereits aus dem Kanon der Vermeidungsmaßnahme sowie der Ausgleichsmaßnahme ersichtlich wird; zudem ist die Maßnahme Nr. 004_E, wie in der Einwendung gefordert, im Stadtgebiet von Hamburg gelegen. Schließlich verkennt die Einwendung, dass das Vorhaben nicht im Wege des Instrumentariums von Eingriff und Ausgleich für die in der Einwendung vorausgesetzten bereits vorherrschenden klimatischen Defizite des Stadtraums haftbar

gemacht werden kann, für die es weder bei gesamtstädtischer Betrachtung (vgl. Luftreinhalteplan für Hamburg, 2. Fortschreibung vom 30.06.2017[11]) noch unter Berücksichtigung der spezifischen Auswirkungen des Vorhabens (vgl. Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 24) Verantwortung trägt. Die in der Einwendung geäußerte Forderung, es müsse – sinngemäß wegen der fehlenden klimatischen Wirksamkeit der in diesem (anderen) Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen – parallel der Landschaftspflegerische Begleitplan für das Vorhaben der Verlegung des Bahnhof Altona geändert werden, erschließt sich dem Eisenbahn-Bundesamt nicht; sie wird mangels Bezügen zum gegenständlichen Verfahren zurückgewiesen.

B.4.7 Artenschutz

Hinsichtlich der Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange wird auf den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, Unterlage 16 der Planunterlagen sowie Ziffer A.5.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die sich aus dieser Prüfung ergebenden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen für Arten des Anhanges IV der FFH-RL sowie die europäischen Vogelarten, durch die der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen wird, sind zudem im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 15.1 erarbeitet worden und in den planfestgestellten Maßnahmenblättern, Unterlage 15.2 wiedergegeben. Diese Maßnahmen erfolgen sowohl als Vermeidungsmaßnahmen als auch im Zusammenhang mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und sind unter Ziffer A.5.2 ausdrücklich benannt.

Die Maßnahmen adressieren die von dem Vorhaben ausgehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen. Unmittelbar baubedingt besteht über die Bauzeit von ca. 400 Tagen hinweg ein Tötungsrisiko für im Baufeld befindliche Organismen sowie Störreize durch Lärm, Erschütterungen und menschliche Aktivitäten. Die Anlage nimmt sodann für Tiere und Pflanzen nutzbaren Lebensraum in Anspruch. Zudem ergeben sich durch die Geräusch- und Lichtemissionen betriebsbedingte Störungen.

Hinsichtlich der unter Ziffer B.3.1.2.3 dargestellten Betroffenheit von Pflanzenarten der Roten Liste, die Gegenstand der Umweltfachlichen Baubegleitung sind, ist klarstellend festzuhalten, dass es sich dabei nicht um Farn- und Blütenpflanzen des Anhangs IV

[11] Siehe https://www.hamburg.de/contentblob/9024022/7dde37bb04244521442fab91910fa39c/data/d-lrp-2017.pdf, zuletzt abgerufen am 23.05.2022. Hinweise auf problematische Verursachungsbeiträge des SPNV sind nicht enthalten.

der FFH-Richtlinie handelt, und im Übrigen keine Betroffenheit derartiger Pflanzen in Eingriffsbereich des Vorhabens zu besorgen ist.

Verbotsverletzungen nach § 44 BNatSchG für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten betreffen das Verbot, wild lebende Tiere dieser Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG); das Verbot, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG), und das Verbot, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Nach den Ergebnissen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist am ehesten mit Verbotsverletzungen hinsichtlich der Europäischen Vogelarten und Reptilien zu rechnen, für die daher eine Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Absatz 1 BNatSchG erforderlich war. Andere besonders geschützte Arten konnten ausweislich des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags entweder nicht nachgewiesen werden oder finden im unmittelbaren Eingriffsbereich keine geeigneten Lebensräume vor, sodass der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände allein deswegen ausgeschlossen ist. Auch diese Erkenntnisse sind nachfolgend dargestellt.

B.4.7.1 Fledermäuse

§ 44 Absatz 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG verbieten Schädigungen wildlebender Tiere und ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten und erhebliche Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten, wobei eine erhebliche Verschlechterung vorliegt, wenn sich der Erhaltungszustand einer lokalen Population einer Art verschlechtert. Die Verbotsregelungen sind für Fledermäuse als besonders geschützte Arten vollumfänglich einschlägig. Zwar sind im Hamburger Stadtgebiet neun Fledermausarten verbreitet: Braunes Langohr, Großer und Kleiner Abendsegler, Zwerg-, Wasser-, Fransen-, Rauhhaut-, Zweifarb- und Breitflügelfledermaus. Gemäß Artenschutzfachbeitrag wurden ausschließlich und im Einzelfall passierende Exemplare der Zwergfledermaus und ein weiterer Überflug, jedoch keine Jagdflüge durch ein Individuum einer weiteren, nicht näher identifizierten Fledermausart festgestellt. Das einzige als Fledermausquartier geeignete Astloch befindet sich im Untersuchungsraum, jedoch nicht im Eingriffsbereich

(Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, Ziffer 6.2). Die fehlenden Nachweise von Quartiernutzungen begründen aus sich heraus die Bewertung, dass keine Störungen zu erwarten sind, welche zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führen müssten. Weiterhin kommt der Artenschutzfachbeitrag nachvollziehbar zum Ergebnis, dass die Anlagen des Vorhabens, insbesondere die Lärmschutzwand wegen der lokal eingeschränkten Verbreitung der Fledermäuse, jedoch auch wegen der Möglichkeit des Überfliegens keine artenschutzrechtlich zu berücksichtigenden Wirkungen zeitigt.

Weitere Säugetierarten der FFH-Richtlinie, die in Hamburg grundsätzlich vorkommen, wie Biber, Fischotter und von Nordosten aus Schleswig-Holstein kommend die Haselmaus, sind im Betrachtungsraum nicht nachgewiesen und den Anforderungen der Arten an Habitate entsprechend auch nicht zu erwarten.

B.4.7.2 Europäische Vogelarten

Die Erfassung der Avifauna wurde, wie bereits in der UVP ausgeführt, weit über den Eingriffsbereich hinaus durchgeführt (vgl. Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 15.3), sodass eine Reihe der sämtlich unter dem Schutz von Art. I der Vogelschutz-Richtlinie stehenden europäischen Vogelarten ermittelt werden konnte. Deren Reviere liegen jedoch durchweg außerhalb des Eingriffsbereichs. Für Baum- und Gebüschbrüter sowie Arten mit Neststandorten in krautiger Vegetation ist dies insoweit plausibel, als die angrenzenden Siedlungsbereiche bessere Brut- und Revierbedingungen bieten als der Eingriffsbereich des Vorhabens. Mithin bietet der Untersuchungsraum Reviereignung vorwiegend für die Straßentaube, Rotkehlchen, Zilpzalp und Saatkrähe. Es wurden – im Untersuchungsraum, jedoch außerhalb des Eingriffsbereichs – (lediglich) Nester der Saatkrähe und der Straßentaube angefunden. Reviereignung besitzt der Untersuchungsraum darüber hinaus für Ringeltaube, Zaunkönig, Amsel, Kohlmeise, Hausrotschwanz, Elster, Buchfink, Feldsperling, Heckenbraunelle, Mönchsgrasmücke und Türkentaube, ohne, dass bei der im Jahre 2020 durchgeführten Untersuchung Nester angetroffen wurden (Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, Tabelle 1).

Mit Blick auf den über die Eingriffsgrenzen hinausgehenden Untersuchungsraum konnte gesichert festgestellt werden, dass die Reviere der im Untersuchungsraum als mögliche Brutvögel zu bewertenden Vogelarten Bachstelze, Blaumeise, Dorngrasmücke, Fitis, Gimpel, Girlitz, Haussperling, Klappergrasmücke und Star durch das Vorhaben nicht direkt betroffen sind und die Reviere ihren Ausgangspunkt nicht in den Ruderalgebüschen im Gleis- und Gleisrandbereich haben

(Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, Ziffer 6.3). Angesichts der Charakterisierung der vorgenannten nachgewiesenen Vogelarten als allgemein verbreitete Arten mit wenig spezifischen Lebensraumansprüchen ist unter Berücksichtigung der vom Vorhaben nicht berührten und über die Bauzeit hinweg verbleibenden Ausstattung des Untersuchungsraums (vgl. Ziffer B.3.1.1) die Wahrung der Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang als gegeben zu erachten und erhebliche Störungen mit der Folge der Verschlechterung des Erhaltungszustands auszuschließen.

Um unbeschadet der eingeschränkten Habitatqualität des Eingriffsbereichs die Gefahr der Verwirklichung des Tatbestands des § 44 Absatz 1 Nr. 1 BNatSchG – Verletzung oder Tötung von Individuen – durch Rodung von Ruderalgebüschen im Gleisrandbereich entgegenzuwirken, wird der Verbotstatbestand durch die Vermeidungsmaßnahme Nr. 001_VA – Bauzeitenregelung für gehölzbrütende Vogelarten – durch Beschränkung von Rodungen auf den Zeitraum nach dem 30. September und vor dem 1. März ausgeschlossen. Dabei handelt es sich um die beschlussseitige Berücksichtigung der nach § 39 BNatSchG zum Schutz nicht flügger Jungvögel aus der Gilde der Baum- und Gebüschbrüter (ohnehin) geltenden Rodungszeitbeschränkung, wobei die Aufnahme der Maßnahme Nr. 001_VA sicherstellt, dass die Umsetzung zugleich der Kontrolle der Umweltfachlichen Baubegleitung, Maßnahme Nr. 006_VA unterliegt.

Angesichts der überschaubaren Biotopqualität der in Anspruch genommenen Flächen, ihrer Gebüsche und der weiteren Vegetation ist in Zusammenhang mit der vornehmlich im Siedlungsraum vorhandenen Grünlandausstattung von wirksamen Ausweichmöglichkeiten auszugehen, so dass (allein) über die Bauzeitenregelung hinreichende Vorkehrungen getroffen sind, dass sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art nicht verschlechtert und es mithin nicht zum Eintreten eines Verbotstatbestandes kommt.

Störungen insbesondere von Vögeln durch Lärm und Erschütterungen könnten angesichts der Vorbelastung des Vorhabengebiets durch Bahn- und Straßenlärm nur für störungsempfindliche Arten als erheblich gewertet werden, wohingegen die Erhebungen im Zusammenhang mit der Erstellung des Artenschutzfachbeitrags ergeben haben, dass solche störungsempfindlichen Arten am Standort des Vorhabens nicht zu erwarten sind (siehe auch Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 16.1, Ziffer 4.2). Ein Erfordernis, den Vorbelastungen gleichkommenden Störungen zur Vermeidung eines dahingehenden Verbotstatbestands entgegenzuwirken, besteht

insoweit nicht. Ein nächtlicher Baubetrieb ist nicht geplant, sodass die Störungsintensität auch insoweit dem Niveau der Vorbelastung angenähert bleibt.

B.4.7.3 Reptilien

Bei Erhebungen im Jahr 2020 wurden außerhalb des Baufelds, jedoch innerhalb des Untersuchungsraums (in der Ruderalflur nördlich des Gefahrstofflagers und somit westlich des Vorhabens) vier Individuen der Waldeidechse und ein Exemplar der streng geschützten Zauneidechse nachgewiesen. In vorangegangenen Erhebungen in den Jahren 2013 und 2019 waren keine Nachweise von Reptilien gelungen, was auf die isolierte Zwischengleislage und die damit einhergehenden eingeschränkten Möglichkeiten der Zuwanderung aus naturnäheren Gebieten zurückgeführt wurde (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 15.1, Ziffer 4.2). Da der Eingriffsbereich des Vorhabens nachvollziehbar als nicht kohärenter Lebensraum beschrieben wird (Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, Ziffer 6.4), sind die lebensraumbezogenen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG von vornherein nicht einschlägig. Eine Tötung von Individuen, die den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erfüllt, wird durch detaillierte Schutzvorkehrungen gemäß der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme Nr. 008_VA ausgeschlossen.

Der vorgenannte Nachweis der Einzelexemplare wird artenschutzfachlich dahingehend berücksichtigt, dass eine Tötung von Individuen durch vorherige Kontrolle des Baufelds sowie die rechtzeitige Errichtung einer Barriere, deren Lage im Maßnahmenplan, Unterlage 15.4.2 verzeichnet ist, ausgeschlossen ist. Aufgrund der kleinteilig vorgegebenen Maßgaben der Maßnahme Nr. 008_VA zur Herstellung und Beschaffenheit der bauzeitlichen Reptilienbarriere sowie zur Durchführung des Absammelns bestehen eindeutige Vorgaben zur Kontrolle durch die Umweltfachliche Baubegleitung, Maßnahme Nr. 006_V. Die Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Ausschlusses der Tötung von Individuen ist somit gewährleistet.

B.4.7.4 Amphibien

Das bereits im Zuge der UVP beschriebene Stillgewässer im Südwesten des Untersuchungsraums ist vom Vorhaben nicht unmittelbar betroffen, bietet jedoch isoliert vom Vorhaben gleichwohl einen Lebensraum für den jeweils in einigen Exemplaren dort nachgewiesenen Teichmolch und den Bergmolch, die keine Anhang IV-Arten darstellen. Ausweislich des Artenschutzfachbeitrags sind streng geschützte

Arten (wie etwa der in Hamburg grundsätzlich nachgewiesene Moorfrosch und der Kammmolch) in dem betreffenden Gewässer nicht nachgewiesen und Vorkommen nicht zu erwarten, da dieses nicht über eine Vernetzung mit geeigneten Landlebensräumen verfügt, welche ein Aufsuchen des Eingriffsbereichs befördern könnte (Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, Ziffer 6.5). Diese Einschätzung begegnet artenschutzfachlich keinen Bedenken, zumal bereits im Bestand zwischen dem Gewässer und dem Vorhaben auf breiter Fläche im Betrieb befindliche Gleisanlagen (mindestens 5 parallele Gleise) vorhanden sind. Mit Blick auf den unterbleibenden Eingriff in das Gewässer läge der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auch dann nicht vor, wenn ein Nachweis von zu den Anhang IV-Arten zählenden Amphibien gelungen wäre. Es verbleibt der zwar nicht artenschutzrechtlich relevante, jedoch in Form der planfestgestellten Eingriffsregelung umgesetzte bauzeitliche Schutz des nachgewiesenen Teichmolchs und des Bergmolchs vor einem Eindringen in das Baufeld. Hierzu dient der entlang der Baufeldgrenze aufzustellende Amphibienschutzzaun von Strecken-km 7,717 bis km 7,936. Wegen der Einzelheiten wird auf Ziffer A.5.2 des Beschlusses, die Beschreibung der Maßnahme 005_V in den Maßnahmenblättern zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 15.2, sowie wegen der Lage des Amphibienschutzzaunes, aus der auch die Distanz vom Eingriffsbereich sowie die Trennung durch einen Gleisbereich deutlich wird, auf den Maßnahmenplan, Unterlage 15.4.2.4 verwiesen.

B.4.7.5 Schmetterlinge

Der Nachtkerzenschwärmer als nach der FFH-Richtlinie geschützte Schmetterlingsart ist seit 2013 (wieder) und vermehrt seit 2019 für einzelne Fundorte in Hamburg nachgewiesen. Sowohl der Artenschutzfachbeitrag als auch der Landschaftspflegerische Begleitplan setzen sich ausführlich mit der artenschutzfachlichen Frage auseinander, inwieweit der Eingriffsbereich des Vorhabens Habitatqualität u.a. im Sinne einer Fortpflanzungsstätte für den Nachtkerzenschwärmer aufweist und in diesem Zusammenhang eine für den Erhaltungszustand der Population erhebliche Störung verursacht werden könnte. Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass der Eingriffsbereich keine Idealbedingungen für den Falter bietet, da die Futterpflanzen der Raupen vorzugsweise an sonnigen, warmen Feuchtstandorten wie Bachufern und Wiesengräben vorkommen, also einer Standortqualität, die der Eingriffsbereich nicht aufweist. Gleichwohl kommen die vorgenannten Raupenfutterpflanzen vereinzelt im Eingriffsbereich vor. Der Artenschutzfachbeitrag kommt über die Aussagen des

Landschaftspflegerischen Begleitplans, Unterlage 16.1, Ziffer 4.2, hinaus zu der fachlich nicht zu beanstandenden Erkenntnis, dass unbeschadet der als im Planungsgebiet als nicht hinreichend anzusehenden Habitateigenschaften unter Berücksichtigung des Vorhandenseins einzelner Futterpflanzen eine verbleibende, indes sehr geringe Wahrscheinlichkeit des Vorkommens von Entwicklungsformen des Nachtkerzenschwärmers besteht. Die erhebliche Störung des Nachtkerzenschwärmers im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und die Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, d.h. die Beeinträchtigung der Entwicklungsstadien Ei, Raupe und Puppe können durch ein zeitlich abgestuftes, mit der Maßnahme Nr. 009_VA planfestgestelltes Verfahren vermieden werden. Wegen der Unauffindbarkeit der Puppen im Erdboden wird in diesen in dem maßgeblichen Entwicklungszeitraum nicht eingegriffen, zugleich jedoch eine rechtzeitige Mahd zur Beseitigung der Futterpflanzen umgesetzt, sodass die Nachtkerzenschwärmer sich ggf. (bei Vorkommen) zum Falter entwickeln und den Eingriffsbereich als solche verlassen können. Die Vorgaben der Maßnahme Nr. 009_VA in Zusammenhang mit der durch die in Maßnahme Nr. 006_V festgelegten Umweltfachlichen Bauüberwachung, die sich ausdrücklich auf die Einhaltung und Umsetzung bzw. ggf. zeitliche Anpassung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme zum Schutz des Nachtkerzenschwärmers in seinen Entwicklungsstadien bezieht, setzen ein hohes und zugleich fortwährend evaluiertes Schutzniveau zum Ausschluss der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände abschließend um. Dies gilt zumal vor dem Hintergrund, dass das Vorkommen von einzelnen Exemplaren der Entwicklungsstadien der Art wegen der Standortbedingungen im Eingriffsbereich ohnehin sehr unwahrscheinlich und das Maßnahmenpaket damit als auf der sicheren Seite liegend einzustufen ist. Überdies werden durch die Maßnahmen auch Entwicklungsstadien von nicht streng geschützten Schmetterlingsarten vor Beschädigung oder Zerstörung geschützt.

B.4.7.6 Käfer, Libellen, Mollusken, Heuschrecken

Mit dem Eremiten und dem Scharlachkäfer sind im Stadtgebiet von Hamburg zwei streng geschützte Käferarten nachgewiesen, die jedoch erst in einer Entfernung von mindestens 6 km zum Vorhaben angetroffen wurden bzw. im Eingriffsbereich keine geeigneten Lebensraumbedingungen vorfinden (Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, Ziffer 6.7). Das auf Libellen überprüfte Stillgewässer im Untersuchungsraum weist die Lebensraumbedingungen für Libellenarten des Anhangs IV, deren Vorkommen in

Hamburg möglich sind – Große Moosjungfer und Grüne Mosaikjungfer – nicht auf (Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, Ziffer 6.8); dasselbe gilt für die Zierliche Tellerschnecke als nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschütztes Weichtier (Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, Ziffer 6.9). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind für die vorgenannten Tierarten im Hinblick auf das Vorhaben somit nicht einschlägig.

Durch das Vorhaben werden, wie in der Regelung zu Eingriff und Ausgleich betrachtet (siehe Ziffer B.4.6), Flächen in Anspruch genommen, die angesichts der darauf befindlichen Vegetation einen Lebensraum für sechs Heuschreckenarten bilden. Heuschrecken sind keine streng geschützten Arten und unterfallen insoweit nicht den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen. Im Übrigen ist mit den Bewertungen des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags, Unterlage 15.1, Ziffer 4.2 von einem nicht bestehenden Tötungsrisiko für Individuen auszugehen, da diese bei Sprung- und Flugbewegungen von mehreren Metern herannahenden Bauarbeiten regelmäßig entkommen können. Insoweit ist den Individuen ein Ausweichen in nahe gelegene Gleisrandbereiche mit vergleichbarer ruderaler Vegetation ebenso möglich wie eine Rückkehr auf das Vorhabengebiet nach Beendigung der Bauarbeiten. Mithin ist nach der möglichen Wiederbesiedlung des Vorhabengebiets durch Heuschrecken ein fortdauernd negativer Einfluss auf die Population von Heuschrecken nicht zu erwarten.

Im Zuge der im Ausgangsverfahren abgegebenen Stellungnahme der BUKEA hatte diese die Forderung erhoben, Individuen der Blauflügeligen Ödlandschrecke und der Blauflügelige Sandschrecke zwar nicht wegen artenschutzrechtlicher Implikationen, jedoch als Vermeidungsmaßnahme im Hinblick auf § 39 BNatSchG vorzusehen. Das Eisenbahn-Bundesamt macht sich diese Forderung nicht zu eigen und hat diesen Inhalt der Stellungnahme nicht als Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist aus dem Kanon sachgerechter Festlegungen zum Schutz von Heuschrecken bekannt, dass allein auf Heuschrecken Bezug nehmende Maßgaben sich in der Praxis aufgrund des Lebenszyklus als vergleichsweise schwierig erweisen. Mithin gibt es im Jahreslauf keine Phase, in der Heuschrecken nicht auf Flächeninanspruchnahmen reagieren würden. Die letztlich allein tunlich erscheinende Einrichtung von Rückzugsgebieten erscheint jedoch nur geboten, soweit nicht – wie hier – ähnlich strukturierte, zum Ausweichen geeignete Flächen fortbestehen, von denen aus sich der Heuschreckenbestand nach dem Ende der Bauarbeiten wieder ausweiten kann. Sind solche Flächen nicht vorhanden, sind dem Eisenbahn-Bundesamt aus anderen Planrechtsverfahren durchaus eingerichtete Schutzzonen bekannt, mangels Praktikabilität jedoch keine Maßgaben zur Verbringung von

Individuen. Ob, wie von den Vorhabenträgerinnen ausgeführt, die Verfolgung von weit springenden Heuschrecken ein bahnbetriebliches Sicherheitsrisiko darstellt, kann unter Berücksichtigung der Mobilität der Tierart dahingestellt bleiben, da selbst bei einem möglicherweise gelingenden Einfangen von Individuen nicht mit naturschutzfachlich üblichen und mit dem Bauablauf vereinbaren Vorkehrungen verhindert werden könnte, dass die Heuschrecken in den Eingriffsbereich zurückkehren.

B.4.7.7 Baustellenbeleuchtung (artenübergreifend)

Entsprechend der von den Vorhabenträgerinnen abgegebenen Zusage (siehe Ziffer A.6.1.3) sind diese verpflichtet, für die Beleuchtung zeitgemäße Beleuchtungstechnik einzusetzen. Die zu verwendende Beleuchtungstechnik ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 16.1, Ziffer 4.2 weiter konkretisiert. Demnach ist eine nutzungsabhängige Schaltung anzuwenden, welche die Beleuchtung von Baustellenbereichen, in denen jeweils aktuell keine Bauarbeiten stattfinden, unter Berücksichtigung von Sicherheitsanforderungen vermindert. Des Weiteren sollen als Leuchtmittel ausschließlich Leuchtdioden mit einer Farbtemperatur von 4.000 K in Lichtfarbe kaltweiß verwendet werden. Die Art und Weise der Baustellenbeleuchtung dient artenübergreifend zur Verminderung der visuellen Störungen durch den Baubetrieb. Die angepasste Baustellenbeleuchtung wirkt als einer der Faktoren, die dazu beitragen, dass das Ausmaß der Vorbelastungen, das von unempfindlichen Arten (insbesondere störungstolerante Brutvogelarten, Ziffer B.4.7.2) toleriert wird, nicht um erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen verstärkt wird.

B.4.7.8 Einwendungen zum Artenschutz

B.4.7.8.1 Aktualität und Untersuchungsumfang der Planunterlagen

Im Zuge der 1. Planänderung haben die Vorhabenträgerinnen einen vollständig überarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 15.1 ff. hergereicht, mit dem wesentlichen Anforderungen insbesondere der BUKEA als Oberer Naturschutzbehörde Rechnung getragen worden ist; dabei wurde der Untersuchungsraum erweitert, weil sich im Laufe des Anhörungsverfahrens ergeben habt, dass sich die Umsetzung des Vorhabens auch außerhalb des ursprünglichen Untersuchungsraumes auf Brutvögel auswirken kann. Auch der Artenschutzfachbeitrag, Unterlage 16, ist in diesem Zusammenhang überarbeitet und zugleich der Umfang der artenschutzfachlich begründeten Vermeidungsmaßnahmen qualitativ und quantitativ erweitert worden. Gleichwohl wird in der Einwendung E0005

im Verfahren der 1. Planänderung sinngemäß kritisiert, der Ersatz von Formulierungen zur Zaun- und Waldeidechse in der Ausgangsfassung der Planunterlagen durch eine Bewertung der – nunmehr mit Nachweisen von Individuen wiedergegebenen – Erfassungen im Zuge der 1. Planänderung lasse Rückschlüsse auf mit mangelnder Sorgfalt hergestellte Unterlagen zu.

Das Eisenbahn-Bundesamt vermag diese Schlussfolgerung nicht nachzuvollziehen. Wie von der Anhörungsbehörde herausgestellt, ist es nicht unüblich, dass aufgrund von Hinweisen der Oberen Naturschutzbehörde ergänzende Untersuchungen angestellt werden, die ggf. zu detaillierten Ergebnissen und infolgedessen zu einem erweiterten Umfang artenschutzfachlich begründeter Vermeidungsmaßnahmen führen (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, S. 80). Selbst soweit sich – wie in Bezug auf die Zauneidechse – aufgrund des zeitlichen Ablaufs des Planrechtsverfahrens die bis 2019 ermittelten artenschutzfachlichen Erhebungen in diesem ganz konkreten Einzelfall als überholt erwiesen haben, ist dem durch die aktualisierte Bewertung, der gegenüber nichts zu erinnern ist, abgeholfen (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 15.1, Ziffer 3.2.2.3). Die Forderungen der Einwendung nach detaillierten Angaben zu den Gründen der Erweiterung des artenschutzfachlich relevanten Untersuchungsraums und sinngemäß einer entsprechenden Gegenüberstellung überspannen die Anforderungen an Änderungsunterlagen. Diese haben in insoweit hinreichend kenntlicher Weise im Blaudruck eingereicht und haben in dieser Form ausgelegen, wobei die Bekanntmachung der Auslegung einschließlich des Hinweises auf die Umweltrelevanz der Unterlagen erfolgte (siehe Ziffer B.1.4.3). Zu Recht verweist die Anhörungsbehörde in diesem Zusammenhang darauf, dass aus der detaillierten Einwendung ein gegebener hinreichender Anlass beim Einwender abzuleiten ist, sich mit den arten- und naturschutzfachlichen Inhalten der 1. Planänderung im Zuge der Auslegung zu befassen, die entsprechende Anstoßwirkung also offenbar gegeben gewesen ist (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, S. 80).

Der in der nämlichen Einwendung E0005 enthaltene Vorhalt, die mit der 1. Planänderung verbundene Ergänzung artenschutzfachlicher Erhebungen und des Landschaftspflegerischen Begleitplans müsse sinngemäß Anlass für eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses über die Verlegung des Bahnhofs Altona geben, ist sowohl arten- und naturschutzfachlich wie auch verfahrensrechtlich fernliegend und wird zurückgewiesen. Art und Umfang der Kompensationsmaßnahmen ebenso wie die Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände adressieren spezifisch wie gezielt die vom plangegenständlichen Vorhaben des Neubaus der

Autoreisezuganlage verursachten Eingriffe und weiteren Auswirkungen. Dies trifft nicht zuletzt auf die in der Einwendung in Bezug genommenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz von Reptilien zu. Diese werden evident nicht im Zuge von Maßnahmen zur Errichtung der planfestgestellten Anlagen des Bahnhofs Altona am Standort der Bahnhofsverlegung verursacht.

B.4.7.8.2 Pflanzenarten

In den Einwendungen E0006, E0007 wird hinsichtlich der im Ausgangsverfahren ausgelegten Unterlagen kritisiert, dass das Vorhaben schlechterdings mit Eingriffen in Pflanzenarten der Roten Liste verbunden sei, und dieser Umstand sinngemäß in einen artenschutzrechtlichen Zusammenhang gestellt. Soweit in den Einwendungen die Auffassung vertreten wird, die beschriebenen Auswirkungen müssten dem Grunde nach zum Ausschluss der Umsetzung des Vorhabens führen, werden diese zurückgewiesen. Zunächst ist hierzu festzustellen, dass die vom Vorhaben betroffenen Rote Liste-Pflanzenarten nicht dem artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG unterfallen und insoweit kein danach zu bemessendes Beeinträchtigungsverbot besteht. Der Umstand, dass Eingriffe in die Vegetation vorliegen, innerhalb derer die Rote Liste-Pflanzenarten vorgefunden wurden, ist mit einer wertpunktmäßigen Aufwertung der betroffenen Flächen verbunden, die sich in einem erhöhten Kompensationsbedarf niederschlägt (siehe Ziffer B.4.6.2). Insofern hat bereits im Zuge der 1. Planänderung eine eben darauf basierende Anpassung des Kompensationsumfangs und damit eine rechtlich hinreichende Berücksichtigung des Eingriffs in die Flora stattgefunden. Im Übrigen ist mit der Maßnahme Nr. 006_V, Umweltfachliche Baubegleitung, die Prüfung vorgegeben, ob ein Ausgraben und Umsiedeln von Pflanzenarten der Roten Liste erforderlich ist, um einen Wiederansiedlungserfolg zu gewährleisten. Damit wird insbesondere den Vermeidungs- und Schutzanforderungen gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG und des § 39 Abs. 1 BNatSchG genüge getan.

B.4.7.8.3 Fledermausquartiere

In den Einwendungen E0006, E0007 wird vorgetragen, es stünde dem Vorhaben entgegen, dass auf dem Gelände der geplanten Autoreisezuganlage „Fledermäuse vorkommen (Unterlage 1, Erläuterungsbericht, S. 54)“. Soweit daraus ein artenschutzrechtlicher Hinderungsgrund abgeleitet wird, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Im Untersuchungsraum selbst sind keine Fledermausquartiere nachgewiesen worden; es wurde lediglich vereinzelt passierende Fledermäuse festgestellt. Ein Schuppen als potenzielles Fledermausquartier liegt nicht innerhalb des

Eingriffsbereichs. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände hinsichtlich der Fledermaus sind nicht gegeben, siehe Ziffer B.4.7.1.

B.4.7.8.4 Heuschrecken

In den Einwendungen E0006, E0007 wird die Erheblichkeit der Auswirkungen des Vorhabens auf Heuschrecken unterstellt, ohne dies näher zu substantiieren. Tatsächliche Umstände, welche die Bewertung erschüttern, dass die Heuschrecken auf andere geeignete Flächen ausweichen und dazu aufgrund der ihnen möglichen Sprungweiten in der Lage sind, werden nicht benannt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich, auch unter Berücksichtigung von anderen Vorhaben mit vergleichbaren Betroffenheiten von Heuschrecken, mit dem naturschutzfachlich sachgerechten Umgang des Eingriffs in von Heuschrecken besiedelten Lebensräumen auseinandergesetzt. Im Ergebnis kann das eigenständige Ausweichen vor direkten Baueinflüssen sowie die Übersiedlung auf Alternativflächen regelmäßig vorausgesetzt werden. Abgesehen davon handelt es sich bei den vom Vorhaben berührten Heuschreckenarten nicht um streng geschützte Arten. Die Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen kann ausgeschlossen werden, siehe Ziffer B.4.7.6.

B.4.8 Immissionsschutz

B.4.8.1 Baubedingte Lärmimmissionen

B.4.8.1.1 Rechtliche Grundlagen

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Lärmbelästigungen zu entscheiden, da die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens auch dessen Herstellung umfasst.

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem

Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Baustellen einschließlich der dort betriebenen Baumaschinen und Kraftfahrzeuge sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i.S.d. § 3 Absatz 5 BImSchG. Nach § 22 BImSchG sind diese so zu errichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Demgegenüber sind Baustellen vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausgenommen, vgl. Nummer 1 Satz 2 Buchstabe f der TA Lärm.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm). Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelästigung ausgegangen werden kann.

Die AVV Baulärm sieht unter Ziffer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung abgestufte Immissionsrichtwerte vor. Bei der Zuordnung der Gebietsnutzungen sind im Allgemeinen die in rechtskräftigen Bebauungsplänen ausgewiesenen Flächennutzungen zu Grunde zu legen. Gemäß Ziffer 3.2.2 AVV Baulärm ist jedoch dann von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebiets auszugehen, wenn diese im Einwirkungsbereich der Anlage erheblich von der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung abweicht.

B.4.8.1.2 Schallschutzmaßnahmen

Der durch die Arbeiten zur Umsetzung des Vorhabens entstehende Lärm ist Gegenstand einer „Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen“ vom 21.01.2020 (Unterlage 18.2). Das Gutachten analysiert die aus Sicht des Schallschutzes relevanten bauzeitlichen Immissionen für die Bauphasen 1 bis 8 (Unterlage 18.2, Ziffer 3.3) und vergleicht die zu erwartenden Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm (Unterlage 18.2, Ziffer 3.6 in Verbindung mit Unterlagen 18.2.1 bis 18.2.5 für Rasterberechnungen und Unterlagen 18.2.6 bis 18.2.10 für Einzelpunktberechnungen).

Die Bauarbeiten sollen im Wesentlichen werktags während der Tageszeit (07:00 bis 20:00 Uhr) ausgeführt werden. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sind nur während der Bauphase 3 wegen der Weicheneinbauten während der Sperrpause an der Strecke

1232 geplant, sollen jedoch ebenfalls tagsüber stattfinden (Untersuchung baubedingte Schallimmissionen, Unterlage 18.2, Ziffer 3.6.6; vgl. Untersuchungsszenario 3, Unterlage 18.2.3). Kennzeichnend für das Vorhaben ist zunächst seine Mittellage innerhalb von parallellaufenden Bahnanlagen und Bahnstrecken, denen wiederum – wenn auch nicht lückenlos parallel zum Vorhaben – beidseitig Kleingartenanlagen, Sportanlagen sowie in geringerem Umfang bis an das Bahngelände herangeführte allgemeine Wohngebiete und Gewerbeflächen (jeweils im Sinne der Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung – BauNVO) angegliedert sind. Jenseits dieser Bebauungsstreifen befinden sich großflächig reine Wohngebiete im Sinne der BauNVO. Infolgedessen ist für die Bewertung der Baulärmimmissionen vorliegend im Wesentlichen der Abgleich mit den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm für reine Wohngebiete – 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts – relevant. Eine Bewertung nächtlicher Immissionen entfällt, da nachts keine Bauarbeiten stattfinden sollen.

Die Vorhabenträgerinnen haben in der vorgelegten Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen, Unterlage 18.2, Ziffer 3.3, die verschiedenen Bautätigkeiten chronologisch in acht Bauphasen[12] unterteilt, und innerhalb dieser Bauphasen vier Prognoseszenarien mit typischerweise bei bestimmten Bauabläufen entstehenden Baulärmkulissen identifiziert. Die vier Prognoseszenarien – Szenario 1: Erd- und Betonierungsarbeiten in Bauphase 2; Szenario 2: Gleisbau und Oberleitungsanlage in Bauphase 3; Szenario 3: Gleisbau im Verladebereich in Bauphase 7; Szenario 4: Bohr- bzw. Rammarbeiten in Bauphase 8 – decken für die jeweilige Kombination aus Maschineneinsätzen Worst-Case-Szenarien bauzeitlicher Emissionen und damit auf der sicheren Seite auch in den übrigen Bauphasen zu erwartende Emissionen ab. Die Ableitung der bauzeitlichen Immissionen aus den Schallleistungen der Baumaschinen in Verbindung mit deren Standort sowie der darauf aufbauenden Ausbreitungsrechnung in der konkreten Gelände- und Bebauungssituation ist in der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen, Unterlage 18.2, Ziffer 3.5 und Ziffer 3.6 dargestellt.

Bei allen vier Szenarien sind an den im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Wohngebäuden, bezogen auf die Lage der Gebäude in (reinen) Wohngebieten, Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten. In der auf 264 Tage angesetzten Phase der Erstellung von Hochbauten gemäß Szenario 1

[12] In Unterlage 18.2 zu baubedingten Schallimmissionen ist unter Ziffer 3.3 von „neun sich z.T. überschneidenden Bauphasen“ die Rede. Dabei handelt es sich offensichtlich um einen Schreibfehler, da die Bauarbeiten gemäß den in demselben Kapitel gemachten Angaben mit Bauphase 8 abgeschlossen sind.

(Parkdeck, Gebäude, Straßenanbindung) sind durch Lkw-Verkehr, Betonmischer, Betonpumpen, Verdichtungsgeräte und Mobilkran Beurteilungspegel von bis zu 58 dB(A) zu erwarten, was zur Überschreitung des Immissionsrichtwertes an 34 Gebäuden führt. Die auf 80 Tage anzusetzenden Arbeiten gemäß Szenario 2 sind durch Gleisbauarbeiten an vergleichsweise wohnortnahen Gleislagen mit Bagger, Schraubmaschinen und selbstentladende Schotterwagen geprägt. Dabei sind maximale Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) und somit Immissionsrichtwertüberschreitungen an 78 betroffenen Gebäuden zu erwarten. Szenario 3 berücksichtigt ebenfalls Gleisbauarbeiten unter zusätzlicher Verwendung eines Gleiskrans, jedoch an wohnortfernerer Einbaulage, sodass innerhalb des Zeitraums von 72 Tagen mit Beurteilungspegeln von bis zu 56 dB(A), mithin mit Überschreitungen des Immissionsrichtwertes an bis zu 34 Gebäuden zu rechnen ist. In Szenario 4 wurde das Gründen der Oberleitungsmasten sowie der Lärmschutzwand separat für die Variante der Gründung durch Bohren (Szenario 4a) einerseits und der Gründung durch Rammen (Szenario 4b) betrachtet. Dabei führen die Gründungen mittels Rammen zu einem erheblich höheren maximalen Beurteilungspegel (68 dB(A) gegenüber 53 dB(A)) und demensprechend zu einer Betroffenheit an einer deutlich größeren Zahl an Gebäuden (307 gegenüber 4); für beide Unterszenarien sind indes gleichermaßen lediglich 4 Tage Bauzeit vorgesehen.

Mit der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung darf zu Recht davon ausgegangen werden, dass die Schutzwürdigkeit der Baulärmbetroffenen bei bereits vorherrschendem Lärmpegel durch Schienen- und Straßenverkehrslärm gemindert ist, wenn diese Vorbelastung sich den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm annähert (Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen, Unterlage 18.2, Ziffer 3.2). So liegt es hier. Während sich nach den Erhebungen der schalltechnischen Untersuchung bei den Gebäuden, an denen bauzeitliche Immissionsrichtwertüberschreitungen prognostiziert sind, zwar keine relevanten Vorbelastungen aus dem Straßenverkehr, etwa der Elbgaustraße vorliegen, führt der Schienenverkehr auf den Strecken 1220, 1225 und 1232 im Referenzjahr 2018 bei einer der Schall 03 entsprechenden Ausbreitungsberechnung an repräsentativen Immissionsorten westlich des Vorhabens zu Werten **von bis zu 70 dB(A) tagsüber** und nachts, an östlich gelegenen (und weiter vom Vorhaben entfernten) Gebäuden zu Werten **von bis zu 58 dB(A) tagsüber** und nachts. Der ermittelte Schienenverkehrslärm wird in der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen, Unterlage 18.2, Ziffer 3.2 in nicht zu beanstandender Weise als für die Bewertung der Zumutbarkeit der Baulärmimmissionen auf Grundlage der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, (BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012 − 7

A 11/11, NVwZ 2012, 1393, Rn. 32 ff.) relevante Vorbelastung eingestuft. Die Vorbelastungen sind als tatsächliche Verhältnisse zu berücksichtigen, welche die Schutzbedürftigkeit der im Einwirkungsbereich befindlichen Baulichkeiten unbeschadet deren Einordnung in die jeweiligen Gebietskategorien der AVV Baulärm – vorliegend sind im Wesentlichen reine Wohngebiete betroffen – herabsetzen. Dies ist in sich plausibel, da es nicht verhältnismäßig ist, den Vorhabenträgerinnen die Umsetzung der Bauarbeiten erschwerende Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen, deren Wirkung wegen der Überlagerung durch vorherrschende betriebsbedingte Immissionen aus dem Bahnbetrieb ins Leere gehen würde. Gerade bei dem plangegenständlichen Vorhaben ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass die Vorbelastung keine reine Rechengröße darstellt, sondern der Bahnbetrieb auf den vorgenannten Strecken während der Bauzeit tatsächlich weiterläuft und lediglich eine kurzzeitige Sperrpause während des Anschlusses bzw. des Weicheneinbaus in die Strecke 1232 stattfindet. Diese führt jedoch nicht zu einer nennenswerten Verringerung des über die Strecken 1220, 1225 und 1232 während der Bautätigkeiten weiterhin durchgeführten Betriebsprogramms.

Wie aus der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen, Unterlage 18.2, Ziffer 3.7.1 hervorgeht, sind an einer Anzahl der vorstehend genannten Immissionsorte Baulärmimmissionen in einzelnen Szenarien Pegelstärken zu erwarten, die gleichwohl noch über den Vorbelastungen aus dem Schienenverkehrslärm der Strecken 1220, 1225 und 1232 liegen. Die Anzahl der betroffenen Gebäude ist jedoch gegenüber einer Beurteilung der Szenarien, die unter Hinweglassen der Berücksichtigung der Vorbelastung vorgenommen wird, stark reduziert. Demnach sind durch Trassierungs-, Erd- und Hochbauarbeiten gemäß Szenario 1 an 9 Gebäuden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte oberhalb der Vorbelastung zu erwarten, in den Szenarien 2 und 3 mit dem Schwerpunkt der Gleisbauarbeiten werden solche Überschreitungen oberhalb der Vorbelastung an 28 bzw. 11 Gebäuden prognostiziert. Während der Gründungsarbeiten gemäß Szenario 4 sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte oberhalb der Vorbelastung nur im Fall des Szenarios 4b – Gründung durch Rammen – sowie erwartungsgemäß für 263 und damit sehr viele Gebäude errechnet worden, wobei jedoch die Beschränkung der Gründungsarbeiten auf 4 Tage zu berücksichtigen ist.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Vorbelastung durch Schienenverkehrslärm, des Umstands, dass der Baulärm an den Immissionsorten Werte von 70 dB(A) tagsüber durchweg unterschreitet, dem Verzicht auf Nachtarbeiten sowie dem Ansatz, dass nur im Falle der – idealerweise noch durch alternative Bauverfahren zu

vermeidenden – Rammarbeiten großflächige Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu besorgen sind, diese sich jedoch jedenfalls auf die Dauer von 4 Tagen beschränken, wird der Baulärm in dem vorliegend nach Pegelhöhe und Dauer prognostiziertem Umfang in der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen, Unterlage 18.2, Ziffer 3.7.2 als zumutbar bewertet. Dem ist unter Berücksichtigung der zum Baulärm auferlegten Nebenbestimmungen, Ziffer A.5.5.1, zu folgen. Nicht mitbewertet ist in der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen zudem der faktisch als Vorbelastung wirkende, hier jedoch zugunsten der Lärmbetroffenen nicht mit saldierte Umstand, dass auf den Gleisen 41 bis 44 in der Bestandssituation im Regelbetrieb bestimmungsgemäß Bauzüge bereitgestellt und mit Baumaterialien oder auch Schienenfahrzeuge mit Baumaschinen beladen werden, etwa an der an Gleis 44 vorhandenen Kopframpe. Dies führt im Bestand zu einer regelmäßigen, wenn auch nicht durchgehenden baustellenähnlichen Geräuschkulisse.

In der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen wird unter vorstehend genannter Stelle aufgezeigt, dass als zusätzliches Bewertungskriterium die Überschreitung eines Pegels von 67 dB(A) an den Immissionsorten ermittelt worden ist, mit dem Ergebnis, dass dieser – mit Ausnahme des Szenarios 4b, dem Einsatz einer Ramme für Gründungsarbeiten – an keinem der Gebäude, die von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm betroffen sind, übertroffen wird.

Unter dieser Voraussetzung kann den Anwohnern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zugemutet werden, während der Bauzeit auftretenden Baulärmimmissionen tagsüber durch weitest gehendes geschlossen Halten der Fenster zu begegnen. Denn unter Berücksichtigung der in der 24. BImSchV vorausgesetzten schalldämmenden Wirkung von Außenwänden und geschlossenen Fenstern und der Annahme üblicher Raumgeometrien lässt sich herleiten, dass bei durch Baustellenlärm verursachten Außenlärmpegeln von 67 dB(A) für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen zu erwarten ist, dass Überschreitungen eines Innenraumpegels von 40 dB(A) sodann nicht zu erwarten sind. Dementsprechend wäre Lärmschutz in Form passiver Maßnahmen erst bei Überschreiten der genannten Außenlärmpegel von 67 dB(A) zu gewähren. Diese Bewertung trägt unter Einbeziehung der schallschutzfachlich entsprechenden Überlegung, dass auch die Wirkung von Lärmschutzfenstern unterlaufen würde, wenn diese dauerhaft offengehalten werden. Insofern kann in Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24.BImSchV davon ausgegangen werden, dass tagsüber eine Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr ermöglicht. Die Stoßbelüftung ist auch nicht aufgrund

der dann im Raum kurzzeitig höheren Lärmbelastung unzumutbar. Auch kann die Lüftung in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden. Diese Bewertung betrifft zudem im Wesentlichen die bauzeitlichen Auswirkungen auf solche Immissionsorte, an denen nicht – wie dargestellt – ohnehin bereits Vorbelastungen durch Schienenverkehrslärm bestehen, die dem Baulärm gleichkommen.

Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt nicht, dass unbeschadet der von vornherein vorhabenträgerinnenseitig vorgesehenen baubetrieblichen Handhabung sowie der Möglichkeiten auf Betroffenenseite, auf die Effekte des Baulärms auf die Wohnungen zu reagieren, Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm vorliegen. Auch wird nicht verkannt, dass die Überschreitungen insbesondere für den Fall der Umsetzung von Rammarbeiten für einige Immissionsorte noch über dem Pegel von 67 dB(A) liegen, ab dem die Wirkung des bloßen geschlossen Haltens von Fenstern für gewisse Zeiträume nicht mehr hinreichend ist. Dementsprechend sind für das Vorhaben Schutzmaßnahmen vor bauzeitlichen Immissionen zu prüfen.

Zum Hinwirken auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind die unter Ziffer A.5.5.1 benannten Nebenbestimmungen zu bauzeitlichen Immissionen aufgrund nachfolgender Erwägungen in den PFB aufgenommen worden. Mit den Auflagen soll die Nachbarschaft vor nach dem Stand der Technik vermeidbaren Baulärm geschützt werden.

Effektivster Ansatz für den Immissionsschutz ist die Verminderung des Baulärms an der Quelle durch lärmgeminderte (alternative) Bauverfahren. Dies trifft insbesondere auf die nach Möglichkeit vorzusehende Vermeidung der Gründungsarbeiten im Rammverfahren durch alternative Vornahme von Gründungen mittels Bohren zu. Die Auflage bezüglich der Prüfung alternativen Anwendung des Bohr- anstelle des Schlagrammverfahrens ist eine Konsequenz aus den erreichten Spitzenwerten der Überschreitung der AVV Baulärm, die bei der tagsüber in Szenario 4b vorgesehenen Gründung von Masten und der Lärmschutzwand erzielt werden. Allerdings wird keine generelle Verpflichtung zum Einsatz von Bohrverfahren angeordnet, da Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen zugrunde liegt, dass die Baugrundverhältnisse eine Gründung der Lärmschutzwand und der Masten (in dem vorgesehenen Zeitrahmen) mittels Bohrverfahren nicht sicher gewährleisten. Angesichts der beschränkten Bauzeit sowie der Vermeidung von Pegeln über 70 dB(A) wäre eine Verpflichtung zum Abgehen vom Rammverfahren, verbunden mit dem Risiko von Bauzeitverlängerungen, nicht verhältnismäßig. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist nicht bekannt, ob die Anwendung des Bohrverfahrens im konkreten Fall (doch) noch (z.B.

aufgrund vertiefter Erkenntnisse zu den geologischen Verhältnissen) ermöglicht werden kann und dann auch wirtschaftlich vertretbar ist. Die Vorhabenträgerinnen haben daher, unter Berücksichtigung der AVV Baulärm, Ziffer 5.2.2, vor Beginn der Bauarbeiten zu prüfen, ob sich hinsichtlich der geologischen Verhältnisse vor Beginn der Bauarbeiten Erkenntnisse ergeben, aus denen sich die Umsetzbarkeit einer Gründung der Lärmschutzwand mit dem Bohrverfahren bei Wahrung baubetrieblich und logistisch angemessener Bauzeiträume ergibt.

Der Staffelung von Rammarbeiten – falls diese unvermeidlich sind – und deren Unterbrechung durch gleich lange Pausenzeiträume liegen Angaben der Vorhabenträgerinnen zum beabsichtigten Bauablauf zugrunde, demgemäß sich die Bauarbeiten auf lediglich vier Tage beschränken. Einer beliebigen Verlängerung des Zeitraums, in dem erhebliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm durch Rammarbeiten zu besorgen sind, würde die Grenzen der Zumutbarkeit der Lärmbelastungen durch solche Bauarbeiten überspannen.

Für andere Arbeitsschritte als die vorbezeichneten Gründungsarbeiten scheidet die Vermeidung von Immissionen an der Quelle durch alternative Bauverfahren bei dem plangegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen aus. Dies liegt bereits daran, dass mit dem Vorhaben keine der als besonders lärmintensiv einzuordnenden Abbrucharbeiten an Hochbauten verbunden sind, für die eine gewissen Bandbreite an Durchführungstechniken zur Verfügung steht. Die hier maßgeblichen Arbeiten der Bodenverdichtung sowie insbesondere die mit geeigneten Spezialfahrzeugen (zur Gleisverlegung und -verschraubung sowie Gleisstopfmaschinen und Ähnlichem) durchzuführende Herstellung des Gleisoberbaus weisen nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde aus bautechnischen Gründen kein Potenzial der Lärmminderung durch alternative Bauverfahren auf. Namentlich gilt dies für das Abladen von Schotter aus schienengebundenen Fahrzeugen und automatisierte Stopfarbeiten am Gleisbett.

Unter Berücksichtigung der vorstehend genannten technisch und lagebedingt gegebenen Rahmenbedingungen, die zahlreiche Lärmminderungen an der Quelle ausschließen, war zumindest zu prüfen, ob aufgrund der entsprechenden Abschlagsregelung in der AVV Baulärm die Begrenzung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung der Lärmbetroffenheiten leisten kann (vgl. Ziffer 6.7.1 der AVV Baulärm). Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Vorhabenträgerinnen bereits einen Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten auferlegt haben. Insofern sind die Gesamtabläufe einschließlich der Zeiten, in denen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der

AVV Baulärm zu erwarten sind, darauf ausgerichtet, dass jedenfalls der Tagzeitraum für die Bauarbeiten zur Verfügung steht. Die Beschränkung der täglichen Betriebsdauer zöge mithin eine deutliche Verlängerung der Bautätigkeiten und eine größere Zahl von Tagen nach sich, an denen mit Baulärmimmissionen oberhalb der Immissionsrichtwerte AVV Baulärm zu rechnen wäre, was neben Einbußen an der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit des Vorhabens auch zu saldiert länger anhaltendem Baulärm führen würde. Aus denselben Gründen erscheint es untunlich, die Dauer der oben genannten Rammarbeiten stundenweise zu beschränken. Unbeschadet dessen macht sich das Eisenbahn-Bundesamt den gutachterlichen Vorschlag zu eigen, im Zuge der ohnehin gebotenen Prüfung, wie die Rammarbeiten auf das erforderliche Minimum reduziert werden können, diese möglichst nicht in den Randzeiten des Beurteilungszeitraums Tag morgens und abends durchzuführen.

Das Aufstellen von temporären (mobilen) Schallschutzwänden oder die vorzeitige Errichtung der gemäß Ziffer A.5.5.2 aus Gründen der Lärmvorsorge erforderlichen LSW sind nicht praktikabel. Abgesehen davon, dass die LSW erst in einer fortgeschrittenen Phase des Vorhabens gegründet werden könnten und vorzeitig errichtete LSW der permanenten Gefahr der Beschädigung durch nachfolgende Bauarbeiten ausgesetzt wären, müssten diese an Stellen errichtet werden, die aufgrund der Platzverhältnisse baulogistisch als Zugangsbereich zu dem Vorhaben benötigt werden.

Abgesehen von der gebotenen Information der Anlieger (siehe Ziffer B.4.8.1.3) verbleibt zur Minderung der Auswirkungen des Baulärms eine Bandbreite an organisatorischen und betrieblichen Maßnahmen, die sich regelmäßig ohne wesentliche Beeinträchtigung der Bauabläufe umsetzen lassen und daher in der vorliegenden Situation, die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erwarten lässt, zu beauflagen sind. Dazu zählen der Verweis auf geräuscharme Bauverfahren bzw. die Verwendung geräuscharmer Maschinen, die dem Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen, baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen, sowie die schalltechnisch optimierte Aufstellung von längerfristig an einem Standort aufgestellten Baumaschinen. Diese ist nach Erfahrungen des Eisenbahn-Bundesamtes ohne Beeinträchtigung des Bauablaufs möglich; angesichts des von der Planfeststellungsbehörde nicht gerätekonkret vorzugebenen Maschineneinsatzes ist diese Aufstellung indes erst auf Ebene der Ausführungsplanung festzulegen.

Entsprechend der Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 11.04.2016 (Az.: Pr.3354-33hui/005-8009#005) sind an Baustellen von Bahnbetriebsanlagen, die

sich in einem Abstand von weniger als 1.000 m u.a. zu Mischgebieten und Wohngebieten befinden, nur noch AWS zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine APA verfügen. Dabei darf der Schallpegel der Warnsignalgeber an der unteren Grenze des Dynamikbereichs der APA maximal 97 dB(A) erreichen. Damit wird die generelle Nutzung von AWS-Anlagen ohne APA untersagt. Die Regelungen der Allgemeinverfügung, die für Baustellen erlassen worden sind, die der Instandhaltung oder Instandsetzung dienen, sind, da in mehreren Bauphasen Arbeiten unter rollendem Rad stattfinden, jedenfalls auf den Gleisbau übertragbar und daher hier ebenfalls umzusetzen.

B.4.8.1.3 Information der Anlieger

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend, insbesondere über lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten zu informieren. Dabei schließt die Informationsverpflichtung die Benennung eines erreichbaren Ansprechpartners ein. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner geleistet. Diese hängt davon ab, dass der zu informierende Betroffenenkreis räumlich zutreffend erfasst wird und ein zeitlicher Vorlauf der Information gewahrt ist, der es den Betroffenen ermöglicht, sich rechtzeitig auf die lärm- und erschütterungsintensiven Bauarbeiten einzustellen. Diese Schutzauflage ist jedoch nicht in einem Sinne zu verstehen, durch den die Anforderungen an die Erfüllung der Informationspflicht – etwa hinsichtlich der Kleinräumigkeit und des Detaillierungsgrades der Information – überspannt würden. Mit Blick auf die variierende Anzahl von innerhalb der Bauphasen vorgesehenen Arbeitstagen sowie die unterschiedliche Länge der dazwischenliegenden Pausen ist der schallgutachterlich empfohlenen und in die Nebenbestimmungen übernommenen Informationspolitik der Vorhabenträgerinnen besondere Bedeutung zuzumessen. Die Schutzauflage ergeht im Übrigen unbeschadet des Umstands, dass im Anhörungsverfahren keine Einwendungen zum Thema des bauzeitlichen Lärms eingegangen sind.

B.4.8.2 Betriebs- und anlagenbedingte Lärmimmissionen

Die vom Vorhaben ausgehenden Schallimmissionen und darauf aufbauend der Umfang von Schutzansprüchen sind vorliegend sowohl nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) als auch nach Vorschriften des 2. Teils des BImSchG zu bewerten, die für Anlagen im Sinne des BImSchG gelten; von Anlagen ausgehenden Geräusche sind nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm;

Verwaltungsvorschrift) zu bewerten. Damit wird dem Sachverhalt Rechnung getragen, dass die Herstellung von Gleisanlagen bei deren Befahrung zu schienenverkehrsspezifischen Betriebsgeräuschen – hier: durch ein- und ausfahrende Züge, Rangierfahrten, ggf. Kurvenquietschen – führt. Zugleich ist nicht auszublenden, dass die Pkw-Fahrten auf den ebenerdigen Zu- und Abfahrtswegen sowie bei Auf- und Abfahrt auf die Autotransportwagen ebenso wie die Verlade- und Sicherungsvorgänge an den Autotransportwagen (Öffnen und Schließen von Bordwänden, Verlegen und Aufnehmen der Überladebrücken) Lärmimmissionen verursachen, die dem Vorhaben als Anlagenlärm zuzurechnen sind.[13]

B.4.8.2.1 Schienenverkehrslärm

Gemäß § 41 Absatz 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Durchführung dieser gesetzlichen Verpflichtung hat der Verordnungsgeber in der 16. BImSchV u.a. bestimmt, wann eine immissionsschutzrechtlich relevante „wesentliche Änderung“ von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen vorliegt und welche baugebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte (IGW) in diesem Fall einzuhalten sind.

Bei Vorhaben, die Schienenwege zum Gegenstand haben, liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn der (vorhandene) Schienenweg um eines oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Des Weiteren ist eine Änderung wesentlich, wenn ein bereits bestehender Beurteilungspegel von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht infolge des erheblichen baulichen Eingriffs weiter erhöht wird.

Die Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV sind bei dem Vorhaben ausweislich der von den Vorhabenträgerinnen hergereichten schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 18.1, Seite 10 gegeben. Die Wesentlichkeit der Änderung ergibt sich jedoch nicht aus der baulichen Erweiterung eines Schienenwegs um ein oder mehrere durchgehende Gleise, da dieser Tatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV nicht erfüllt ist. Denn durchgehende

[13] Eisenbahn-Bundesamt, Umweltleitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung - Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, lfd. Nr. 5.

Hauptgleise sind Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen (§ 4 Abs. 11 Satz 3 EBO). Dies trifft auf keines der bei dem Vorhaben in Rede stehenden Gleise zu, da unabhängig vom Umfang der Anpassung die Gleise 41, 42, 43, 44, 50, 51, 52, 53 sämtlich als Stumpfgleise mit Gleisabschlüssen hergerichtet werden. Das bereits vorhandene Gleis 54 wird zwar neu mit Gleis 53 über die Weiche 65 verknüpft, ist jedoch kein, neues, neben vorhandene Gleise gelegten Hauptgleis.

In Bezug auf die Gleise 50, 51, 52 und 53 liegt jedoch ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV, § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 vor, der im Zusammenhang mit dem zugrunde gelegten Betriebsprogramm – ankommende und abfahrende Autoreisezüge, Rangierbewegungen – geeignet ist, den Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) zu erhöhen. Die Beschränkung der schalltechnischen Untersuchung auf die vorgenannten Gleise 50, 51, 52 und 53, die – beginnend mit den Weiche 62 bis 66 – in neuen Gleislagen erstellt werden (vgl. Lageplan, Unterlage 3.2) und somit ohne Weiteres die Erheblichkeitsschwelle des baulichen Eingriffs überschreiten, ist nicht zu beanstanden. Denn bei den im Übrigen im südlichen Bereich des Vorhabens gelegenen baulich anzupassenden Gleisen 22, 23 und 24 handelt es sich einerseits nicht um durchgehende Hauptgleise, andererseits sind die hier im Wesentlichen vorgenommenen Verschiebungen der in diesem Zusammenhang zu erneuernden Weichen 38 bis 41 an der Grenze des erheblichen Eingriffs. Inwieweit es schon an der Erheblichkeit mangelt, kann aber dahingestellt bleiben, da sich bereits aus dem Gleisplan entsprechend Lageplan, Unterlage 3.1 und der nicht erfolgenden Elektrifizierung ergibt, dass die Gleise nicht dem Autoreisezugverkehr selbst, sondern der Kompensation des Wegfalls der nun durch die Gleise 50, 51, 52 und 53 für den Autoreisezugverkehr in Anspruch genommenen ehemaligen Gleisanlagen für Bauzüge und einzelne Güterwagen dienen. Es entspricht bahnbetrieblichen Gepflogenheiten, dass Gleise dieser Zweckbestimmung nur unregelmäßig nach Bedarf, mithin eher sporadisch genutzt werden. Nach Anschauung der Planfeststellungsbehörde werden auf den derzeit Gleisen 41 bis 53 derzeit vorwiegend Flachwagen, Schotterwagen und selbstfahrende gleisgebundene Baumaschinen außerhalb ihrer Nutzung abgestellt, also Fahrzeuge, von denen im Stillstand kein Lärm ausgeht; so liegt es auch bei der Nutzung der vorhabengegenständlichen Gleise 22, 23 und 24. Fahrplanmäßige Zugbewegungen, die in einem bestimmten täglichen Mengengerüst abgebildet werden können, finden jedenfalls nicht statt.

Der Bereich der immissionsschutzrechtlich zu bewertenden wesentlichen Änderung ist vorliegend eindeutig abgrenzbar; es handelt sich um denjenigen Bereich des Vorhabens, auf dem die Zugbewegungen im Zusammenhang mit der

Autoreisezugverladung stattfinden, beginnend mit der Ausfädelung über Weiche 44 in die und aus der Strecke 1232 bis zu den Gleisabschlüssen der Gleise 50, 51, 52 und 53. Dies hat in der schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm seinen Niederschlag gefunden hat, vgl. Unterlage 18.1, Abbildung 5. Auf ein weitergehendes Abstecken des räumlichen Wirkbereichs von Belastungen durch Schienenverkehrslärm, die aus dem erheblichen baulichen Eingriff resultieren, etwa das sogenannte Baugrubenmodell, kommt es wegen der Abgrenzbarkeit des Vorhabens aus dem durchgehenden Hauptgleis der Strecke 1232, die insoweit auch schalltechnisch nicht einbezogen werden musste, nicht an.

Der schalltechnischen Untersuchung ist weiter zu entnehmen, dass sich durch den erheblichen baulichen Eingriff, konkret durch Herrichtung der Gleise 50, 51, 52 und 53 sowie den Ausbau der Gleisanlagen bis zur Einfädelung in die Strecke 1232, an keinem Immissionsort Überschreitungen der gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte ergeben. Vielmehr liegen im maßgeblichen Beurteilungszeitraum tagsüber die prognostizierten, schienenverkehrsbedingten Immissionen um mindestens 8 dB(A) unterhalb der gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte. Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen aufgrund einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV entstehen daher nicht.

Relevante Eingangsparameter für die Ermittlung des Umfangs der Schutzansprüche sind zum einen die Zugrundelegung eines prognostisch hinreichend abgesicherten Betriebsprogramms, um die schalltechnischen Konsequenzen der zu erwartenden Zugbewegungen zu erfassen, und zum anderen die zutreffende Einordnung der Umfeldbebauung in eine bauplanungsrechtliche Gebietskategorie, um den gemäß § 2 BImSchV jeweils einschlägigen Immissionsgrenzwert abzustecken.

Methodische Defizite bei der Ermittlung dieser Grundlagen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich; vielmehr bildet die schalltechnische Untersuchung die vorgenannten maßgeblichen Faktoren nachvollziehbar ab. Das in der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 18.1, Ziffer 5.1.1 i.V.m. Ziffer 5.2.1 hinterlegte Betriebsprogramm bezieht sich auf die Prognosezahlen, die dem in der Variantenprüfung berücksichtigten Ausbaustandard der Anlage entsprechen, in dem die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Angaben zu aktuellen und künftigen Trassenbuchungen für den Autoreisezugverkehr berücksichtigt sind. Über die jeweils zwei morgendlichen und abendlichen An- und Abfahrten von Autoreisezügen mit den maximal auf den Autoreisezuganlagen-Gleisen möglichen Zuglängen (Lok und 15 Wagen) hinaus ist hierbei noch ein zusätzlicher, ebenfalls saisonaler Autoreisezug mit auf insgesamt Lok und 10 Wagen veranschlagter

Zuglänge einbezogen. Die angenommene Verteilung der Zugbewegungen auf die Gleise 50 bis 53 entspricht den betrieblichen Möglichkeiten der Gleisanlage sowie den Erfordernissen der betrieblichen Handhabung entsprechend langer Zuggarnituren, die aus einem Reisezugwagen- und einem Autotransportwagen-Zugteil gebildet sind. Ankommende und abfahrende Personenzuggarnituren sind zwingend an die Bahnsteiggleise 52 und 53 gebunden. Zutreffend ist weiter die Annahme, dass die Gleise 50 und 51 nur morgens verwendet werden, da sie nur für die Entladung von Autortransportwagen dienen, die in ankommenden Zügen hinten eingereiht sind, und (nur) nach Ankunft separat an eine Verladerampe rangiert werden müssen.

Auf Rückfrage des Eisenbahn-Bundesamtes vom 26. Mai 2021 legten die Vorhabenträgerinnen dar, dass unbeschadet der in Unterlage 18.1, Ziffer 5.1.1. gewählten Bezeichnung als „Zugfahrten“ für die Ein- und Ausfahrten in und aus den Gleisen 52 und 53 auch die Rangierfahrten – also insbesondere das Herausziehen oder -schieben der mit der Streckenlok in diese Gleise eingefahrenen Wagengarnituren – mit von der Aufstellung gemäß Unterlage 18.1, Ziffer 5.1.1, Tabelle 4 erfasst sein sollen. Nicht enthalten in der Tabelle sind indes die – wegen der nicht mit Oberleitung ausgerüsteten Gleise 50 und 51 (vgl. Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Ziffer 6.13.3) vorzunehmenden – Rangierfahrten mit Diesel-Rangierloks, die betrieblich erforderlich werden, um den nach Ankunft der vollständig gebildeten Züge morgens am Bahnsteig vom Wagengarnitur-Teil Reisezugwagen zu trennenden Wagengarnitur-Teil Autotransportwagen separat in die Gleise 50 oder 51 zu bewegen. Die Vorhabenträgerinnen haben diese Rangierfahrten in einem als Worst-Case Szenario angelegten Betriebsprogramm als zusätzliche Fahrten einer Diesellok – 2 Fahrten auf allen Gleisen (50-53) – nachberechnet. Im Ergebnis ergeben sich entsprechend der Darlegungen der Vorhabenträgerinnen mit E-Mail vom 28.05.2021 Pegelerhöhungen von 0,2 dB(A) bis max. 0,5 dB(A), was zu keiner Änderung in der Bewertung der betriebsbedingten Immissionen führt.

Mithin wird das Ergebnis der Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen, dass die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV an allen Immissionsorten deutlich eingehalten werden und am Tag mindestens 8 dB(A) unterhalb der entsprechenden Immissionsgrenzwerten liegen, durch die Nachberechnung nicht berührt.

Dieses Ergebnis der Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen trägt auch insoweit, als diese sich hinsichtlich der maßgeblichen Eingangsparameter auf der sicheren Seite kalkuliert erweist.

Unbeschadet der vorgenannten Nachberechnung bezüglich der Rangierfahrten mit einer Diesellok liegt dem Betriebsprogramm bereits mit der Veranschlagung eines dritten, saisonal verkehrenden Autoreisezugs eine Zugmengenzahl zu Grunde, die angesichts des Umstands, dass schon die gleichzeitige Be- und Entladung jeweils zweier Autoreisezüge nach der zum Beschlusszeitpunkt üblichen Fahrplansituation nicht täglich stattfindet, allenfalls in saisonalen Spitzen erreicht wird. Hinzu tritt, dass bei der Berechnung der betriebsbedingten Schallimmissionen mit Zugbildungen kalkuliert wird, welche die auf den Gleisen 52 und 53 maximal möglichen Zuglängen ausschöpfen, obgleich die Wagengarnituren in der betrieblichen Praxis entsprechend der jeweiligen Nachfrage auf 4 oder 2 Autotransportwagen Bauart DDm eingekürzt werden. Schließlich sieht die Schall 03 die Autotransportwagen Bauart DDm deren (gegenüber Reisezugwagen erheblichere) schalltechnische Berücksichtigung als Güterwagen der Fahrzeugkategorie 10 vor, obschon Rollmaterial der Bauart DDm über Reisezugwagen-Drehgestelle mit entsprechender Laufruhe verfügt.

Für alle Fahrten wurde in Anlehnung an die Ausführungen des Kapitels 4.3 der Schall 03 zur Geschwindigkeit in Bahnhöfen mit v = 70 km/h auf allen Gleisen gerechnet, obwohl die reale zulässige Geschwindigkeit niedriger liegt. Die tatsächlich niedrigeren Geschwindigkeiten können in der betrieblichen Praxis bereits wegen der Restriktionen bei Einfahrt in ein Stumpfgleis sowie der aus gleisgeometrischen Gründen vorgesehenen engen Kurvenradien (vgl. Unterlage 18.1, Ziffer 5.1.3) nicht überschritten werden.

Die Ableitung der Immissionsgrenzwerte durch Zuordnung der hinsichtlich der Betroffenheit durch Schienenverkehrslärm geprüften Grundstücke zu den bauplanungsrechtlichen Gebietskategorien ist korrekt. Aufgrund der geltenden Bebauungspläne waren die immissionsschutzrechtlich geprüften, jeweils jenseits der bahntrassenparallelen Kleingartengebiete gelegenen Gebäude sowohl nordöstlich (Bebauungsplan Eidelstedt Nr. 52) als auch südöstlich (Bebauungsplan Lurup 1) des Vorhabens als reine Wohngebiete mit einem Immissionsgrenzwert von tags 64/nachts 54 dB(A) zuzuordnen (Unterlage 18.1, Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen, Ziffer 2.2). Lediglich der Gewerbe- und Schwimmbadstandort an der Elbgaustraße ist in einem Kerngebiet gelegen, für welches der Immissionsgrenzwert von tags 59/nachts 49 dB(A) gilt. Maßgeblich sind ausschließlich die für den Tagzeitraum geltenden Immissionsrichtwerte, da auf den Gleisanlagen des Vorhabens keine Zugbewegungen im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) vorgesehen sind.

Die örtliche Auswahl der betrachteten Immissionsorte folgt aus den errechneten, von der konkreten Lage des Vorhabens zwischen Streckengleisen von S-Bahn und Fernbahn einerseits und dem ICE-Werk andererseits bestimmten Ausbreitungsszenario. Die Immissionsorte (Unterlage 18.1.1, Tabelle 1; Friedrichshulder Weg, Katzbachstraße, Dahmeweg, Fangdieckstraße, Elbgaustraße, Krummer Kamp, Heimstättenstraße, Alpenrosenweg, Weidplan) beziehen sowohl Gebäude südwestlich als auch nordöstlich des Vorhabens ein und decken ersichtlich die jeweils nächstgelegenen oder sonst unter schalltechnischen Gesichtspunkten exponierten Baulichkeiten ab. Angesichts der rechnerisch ermittelten Unterschreitung der Immissionsrichtwerte an den Immissionsorten gemäß Unterlage 18.1.1, Tabelle 1 um durchschnittlich 10 bis 14 dB(A) musste eine darüberhinausgehende Betrachtung weiterer Immissionsorte, etwa bei vom Vorhaben weiter entfernten Gebäude oder den trassenparallelen Kleingärten, nicht erfolgen.

Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen zur Adressierung des vom Vorhaben ausgehenden Betriebslärms bestehen mithin nicht, da es für die Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV keiner aktiven Schallschutzmaßnahmen bedarf.

B.4.8.2.2 Anlagenlärm

Effektiv deutlicher ins Gewicht als der vom Vorhaben verursachte Verkehrslärm fallen die Schall-Immissionen durch die Pkw-Fahrten auf den ebenerdigen Zu- und Abfahrtswegen sowie bei Auf- und Abfahrt auf die Autotransportwagen ebenso wie die Verlade- und Sicherungsvorgänge an den Autotransportwagen, die dem Vorhaben als Anlagenlärm nach TA Lärm zuzurechnen sind (vgl. Ziffer B.4.8.2). Unbeschadet dessen, dass sich am Standort des Vorhabens bereits ein – ebenerdiger – Parkplatz für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB Fernverkehr AG befindet, ist darüber hinaus die Neuanlage dieses Parkplatzes in Form eines Parkdecks in der +1-Ebene oberhalb der Pkw-Aufstellflächen der Autoreisezuganlage schalltechnisch als vom Vorhaben verursachter Anlagenlärm einberechnet worden. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass sich die Verlagerung des Parkplatzes als Folge der Konzeption des Vorhabens und seiner Flächeninanspruchnahme darstellt. Die Verlagerung des Parkplatzes in die +1-Ebene ist dabei als zusätzlicher Konflikt zu bewerten, da von der erhöhten Lage des Parkdecks eine von der ebenerdigen Parkplatzsituation abweichende Schallausbreitung zu erwarten ist.

Ein für die Bewertung der vorgenannten, neu hinzutretenden vorhabenbezogenen Immissionen durch Anlagenlärm nach TA Lärm maßgeblicher Umstand besteht darin,

dass sich die für das Vorhaben vorgesehene Fläche auf dem Eisenbahnbetriebsgelände des Bahnbetriebswerkes Hamburg-Eidelstedt befindet, in dem die ICE-Züge der ersten und zweiten Generation der DB Fernverkehr AG gewartet werden. Unstreitig entsteht durch das ICE-Werk Gewerbelärm, dessen räumliche Ausbreitung sich mit der vom Vorhaben ausgehenden Ausbreitung von Anlagenlärm überlappt. Diesbezüglich ist festzustellen, dass gegen vom Vorhaben ausgehende Immissionen gerichtete Einwendungen im Wesentlichen aus der befürchteten Kumulation von Gewerbelärm des ICE-Werks und hinzutretendem Anlagenlärm des Vorhabens resultieren.

Die an das Vorhaben zu stellenden Anforderungen hinsichtlich des Schutzes vor Anlagenlärm werden in der Untersuchung zu Schallimmissionen, Unterlage 18.1, daher daran orientiert, dass der zulässige Tagesimmissionsrichtwert um mehr als 6 dB(A) unterschritten wird, da in diesem Fall die zu erwartenden Betriebsgeräuschimmissionen als nicht relevant bezeichnet und auf eine Betrachtung der Geräuschvorbelastung durch bereits vorhandenen Anlagenlärm verzichtet werden kann. Diese rechtliche Bewertung entspricht den rechtlichen Vorgaben der TA Lärm (vgl. Nr. 4.2 c) i. V. m. Nr. 3.2.1 Abs. 2 TA Lärm[14]. Die Umsetzung dieser Regelung ist vorliegend auch sachgerecht, da das Vorhaben, wenn es mit der Verursachung weiteren Anlagenlärms zu dem Gewerbelärm verursachenden Betrieb hinzutritt, nicht dazu führen kann, dass an das immissionsschutzrechtlich bis dato zulässigerweise betriebene ICE-Werk ergänzende Lärmschutzanforderungen gestellt werden. Der Verordnungsgeber auferlegt es vielmehr dem Verursacher hinzutretenden Anlagenlärms, die entsprechenden Immissionen so zu begrenzen, dass die kumulativen Effekte durch das hinzutretende Vorhaben unterhalb der durch Ziffer 4.2 c TA Lärm festgelegten Relevanzschwelle bleiben.

Somit war für die maßgeblichen Immissionsorte, deren Lage sich mit derjenigen der unter Ziffer B.4.8.2.1 aufgeführten Objekte an den genannten Straßen deckt (vgl. Unterlage 18.1.3, Tabelle 1) zu prüfen, ob unter Berücksichtigung des kumulierten Anlagenlärms des Vorhabens die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm für reine Wohngebiete (tags 50 dB(A), nachts 35 dB(A)) bzw. im Einzelfall (Elbgaustraße 118)

[14] Ziffer 4.2 c TA Lärm: Eine Berücksichtigung der Vorbelastung ist nur erforderlich, wenn aufgrund konkreter Anhaltspunkte absehbar ist, dass die zu beurteilende Anlage im Falle ihrer Inbetriebnahme relevant im Sinne von Nummer 3.2.1 Abs. 2 zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 beitragen wird und Abhilfemaßnahmen nach Nummer 5 bei den anderen zur Gesamtbelastung beitragenden Anlagen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen offensichtlich nicht in Betracht kommen.

für Kerngebiete (tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A) um die benannten 6 dB(A) unterschritten werden.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zum Anlagenlärm kann diese Unterschreitung, die zur Ausklammerung der Vorbelastung rechtlich erforderlich ist, ohne Lärmschutzmaßnahmen nicht erreicht werden.

Zur baulichen Sicherstellung dieser Unterschreitung sind daher die in Ziffer A.5.5.2 beschriebenen Schallschutzmaßnahmen planfestgestellt, welche die verschiedenen mit dem Vorhaben verbundenen, Anlagenlärm verursachenden Vorgänge adressieren. Die 220 m lange Lärmschutzwand wirkt im Wesentlichen zur Abschirmung der Ver- und Entladetätigkeiten von Pkw auf die Autotransportwagen, während die Überdachung, Fassadenabschirmung und Einhausung der Zufahrten des Parkdecks den Immissionen durch Fahrzeugbewegungen von Pkw, sowohl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch von an- und abfahrenden Pkw von und zur Autoreisezugverladung entgegenwirken. Entgegen der Forderung der Straßenverkehrsdirektion VD 52, die eine Begrünung der Lärmschutzwand aus kriminalpräventiven Erwägungen gefordert hat, ist dem nicht in einer Nebenbestimmung dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen worden. Zum einen bewegt sich die Forderung im Bereich (ggf. auch nachträglich umzusetzender) Gestaltungsfragen, zum anderen ist der Zugänglichkeit des Bauwerks zu Unterhaltungszwecken eisenbahnbetrieblich der Vorrang einzuräumen. Schließlich handelt es sich wegen der Nähe zum besetzten Stellwerk Ef und der Einfahrt zum ICE-Werk unter Sicherheitsgesichtspunkten um einen vergleichsweise gut überwachten Bereich von Bahnanlagen.

Die Herleitung des prognostizierten Anlagenlärms in Abgleich mit den zur Planfeststellung beantragten Lärmschutzmaßnahmen ist, auch bezogen auf die jeweils relevanten Anlagenlärm-Komplexe Verladung/ Mitarbeiterparkplatz/ Pkw-Fahrzeugbewegungen, methodisch nicht zu beanstanden. Dies gilt sowohl für die verwendeten Bemessungsgrundlagen hinsichtlich der akustischen Spezifika der Lärmkomplexe (sogenannte Emissionskennwerte), als auch für die Prognose von Art und Umfang der lärmrelevanten Sachverhalte, die der Berechnung zugrunde gelegt worden sind.

Für die lärmintensiven Tätigkeiten bei der Verladung von Kraftfahrzeugen auf die Autotransportwagen, die das auslösende Moment für die zur Planfeststellung beantragte Lärmschutzwand darstellen, existieren innerhalb der TA Lärm keine pauschalierten Vorgaben hinsichtlich der Emissionskennwerte für die Geräuschquellen

„Überfahrten Rampe (Pkw)“, „Überfahrten zwischen den Autotransportwagen“, „Türenschlagen, Verkeilen Fahrzeug (Beladung)“, „Türenschlagen, Keile entfernen (Entladung)“. Dieser Umstand wird durch die Herangehensweise der schalltechnischen Untersuchung kompensiert, Emissionskennwerte aus Messungen an vorhandenen Autoreisezugverladeanlagen empirisch abzuleiten (Unterlage 18.1, Ziffer 5.2.1, Tabelle 6). Die Veranschlagung sehr hoher Emissionskennwerte für die vorgenannten Vorgänge (99 dB(A) bzw. bis zu 110 dB(A)), die sowohl deren Schlagartigkeit (Impulshaltigkeit; Unterlage 18.1, Ziffer 6.2.1) als auch Geräuschspitzen bis zu 120 dB(A) bei Aufschlagen von Metallkeilen auf den Böden von Autotransportwagen berücksichtigt (Unterlage 18.1, Ziffer 5.2.4), ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als auf der sicheren Seite liegend zu betrachten. Weder ist ersichtlich, dass ein hinsichtlich seiner Emissionen relevanter Tatbestand nicht dem Grunde nach mit einem Emissionskennwert in die Betrachtung eingeflossen ist, noch ist die fehlerhafte Veranschlagung eines Emissionskennwerts festzustellen.

Im Übrigen ist analog zu den Bewertungen bei den betriebslärmrelevanten Zugbildungen auch wegen der in der schalltechnischen Untersuchung unterstellten, in der Praxis jedoch nicht durchweg anzunehmenden Vollauslastung der Autoreisezugwagen von einer Veranschlagung der verladebedingten Schallimmissionen auf der sicheren Seite auszugehen. Denn in der schalltechnischen Untersuchung wird – stringent mit der Zugmengenprognose der Untersuchung des Schienenverkehrslärms – von einer täglichen Beladung zweier Autoreisezüge mit 8 voll beladenen Autortransportwagen sowie der täglichen Beladung eines Autoreisezuges mit 6 voll beladenen Autortransportwagen und im Gegenzug die tägliche Entladung zweier Autoreisezüge mit 8 voll ausgelasteten Autotransportwagen sowie die Entladung eines Autoreisezuges mit 6 voll ausgelasteten Autotransportwagen unterstellt. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde von gängigen Zugbildungen und Auslastungen übersteigen diese Annahmen – unabhängig von pandemiebedingten Angebots- und Nachfrageeinbrüchen – den in der Praxis zu beobachtenden Umfang von Fahrzeugbelegungen der Autotransportwagen saisonal beeinflusst und abhängig vom Verkehrstag vielfach deutlich. Mithin ist die Anzahl der zu erwartenden verladebezogenen Schallereignisse als in der Unterlage 18.1, Ziffer 5.2.1, Tabelle 7 sicher erfasst anzusehen.

Die für die Verladetätigkeiten anzunehmende Berechnung auf der sicheren Seite gilt in nämlicher Weise für den in Unterlage 18.1, Ziffer 5.2.3 bewerteten Pkw-Verkehr in der Zu- und Abfahrt auf die Autoreisezugverladung unter Einschluss der Pkw-Fahrten von und zum Parkdeck der Mitarbeiterparkplätze. Die Berücksichtigung der Fahrtwege als

Linienschallquellen entspricht den Vorgaben von Abschnitt 3 in Verbindung mit Abschnitt 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.[15] Es findet daher eine Bewertung der von der Anlage ausgelösten Pkw-Verkehre nach den Parametern statt, wie sie im Fall des Neubaus eines Straßenverkehrswegs anzusetzen wären (vgl. § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV), und die sich räumlich auf den Verbindungsweg zwischen der Elbgaustraße und dem Vorhaben sowie die im Bereich des Vorhabens vorgesehenen Aufstellflächen und weiteren Zu- und Abfahrtswege bezieht. Diese Bewertung bzw. die Berechnung des Beurteilungspegels ist vorliegend unter der Prämisse vorgenommen worden, dass Pkw-Fahrten im einem Umfang vorliegen, wie sie bei Vollauslastung dreier täglich ankommender und abfahrender Autoreisezüge zu erwarten wären. Analog zur schalltechnischen Bewertung der Verladetätigkeiten liegt der Untersuchung daher hinsichtlich der Pkw-Fahrten von Nutzerinnen und Nutzern der Autoreisezuganlage zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein durch deutlich auf der sicheren Seite liegende Annahmen zu Fahrzeugbewegungen errechneter Beurteilungspegel zugrunde.

Dem Sachverhalt, dass der Mitarbeiterparkplatz wegen der vom Vorhaben ausgelösten Verlagerung in die +1-Ebene und der von den linienförmigen An- und Abfahrten der Autoreisezugverladung abweichenden Nutzungscharakteristik eine anlagenbezogene Schallquelle eigener Art darstellt, wird durch eine parkplatzspezifische Bewertung der Immissionen Rechnung getragen. Fahrzeuggeräusche auf einem Betriebsgrundstück sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb einer Anlage entstehen, sind gem. TA Lärm Nr. 7.4 Absatz 1 Satz 1 dem Anlagengeräusch zuzurechnen. Grundsätzlich wäre es nicht zu beanstanden, diese Verkehrsvorgänge auf dem Betriebsgrundstück gemäß Nr. A.2.2 Abs. 5 der TA Lärm die RLS 90 sowie die Berechnungsverfahren nach DIN 18005 für die Bewertung von Immissionen, die von Parkplätzen ausgehen, zu verwenden. Die Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz LfU – Fassung 2007 stellt jedoch eine deutlich differenziertere Bewertungssystematik zur Verfügung, sodass deren Anwendung der fachlichen Praxis schalltechnischer Untersuchungen entspricht. Eine fachlich anerkannte, aktuellere Systematik zur Erfassung der von Parkplätzen ausgehenden Immissionen ist nicht verfügbar und war entsprechend nicht heranzuziehen. Angesichts der laufenden Fortschritte im Bereich der Kfz-Technik ist vielmehr eine Entwicklung in Richtung leiserer Fahrzeuge einschließlich eines wachsenden Anteils

[15] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkBl. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698).

von Elektrofahrzeugen festzustellen, sodass diesbezüglich vom mittelbaren Vorhandensein eines Sicherheitszuschlags auszugehen sein. Eine fehlende Praktikabilität der Parkplatzlärmstudie für den vorliegend zu bewertenden Sachverhalt ist jedenfalls nicht zu konstatieren. Die Eingangsparameter der Untersuchung des Mitarbeiter-Parkdecks sind zutreffend bzw. enthalten wiederum noch leicht überhöhte Annahmen auf der sicheren Seite. Dies betrifft sowohl die (von 140 anstelle der nach Planänderung tatsächlich 130 Parkplätzen ausgehende) Vollauslastung des Parkplatzes, als auch die Annahme, dass für sämtliche Parkplätze wegen des Dreischichtbetriebs im ICE-Werk ein dreimaliger Stellplatzwechsel stattfindet, der – im Gegensatz zu den Pkw-Fahrten von und zur Autoreisezuganlage – teilweise auch im Nachtzeitraum stattfindet. Vornehmlich wegen des errechneten Schallleistungspegels des Mitarbeiter-Parkdecks im Nachtzeitraum sind die Schallschutzmaßnahmen der Fassadenverkleidung des Parkdecks (mit Teilöffnungen) sowie der Einhausung der Auffahrt in die +1-Ebene vorgesehen und planfestgestellt. Da deren Lage und Umfang aus den diesbezüglichen Schnitten und Ansichten der mit den Planunterlagen hergereichten Lagepläne hervorgehen, sind diese, soweit dort Lärmschutzmaßnahmen präzisiert werden, Teil der planfestgestellten Unterlagen (siehe Ziffer A.2).

Noch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind wegen der – unter Einbeziehung der Schallausbreitung sämtlicher benannter anlagenbezogenen Geräuschquellen (vgl. Unterlage 18.1, Ziffer 6.2.1) – erzielten Unterschreitung des zulässigen Tagesimmissionsrichtwerts um mehr als 6 dB(A) nicht erforderlich. Eine weitere Minderung namentlich der vom Parkdeck verursachten Immissionen wäre mit vertretbarem Aufwand darüber hinaus auch nicht realisierbar, da einer vollständig geschlossenen Bauweise des Parkdecks unter Beibehaltung der zur Planfeststellung beantragten Bauweise Aspekte des Brand- und Katastrophenschutzes entgegenstehen (vgl. Ziffer B.4.10). So ist die mit Lärmschutz bietenden Fassadenteilen einhergehende Verringerung der Belüftung des Parkdecks nur unter der Voraussetzung zulässig, dass es sich nicht um einen öffentlichen, sondern um einen nur zur Nutzung durch (insoweit ortskundige) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestimmten Parkplatz handelt.

Nicht vorgelegt haben die Vorhabenträgerinnen die sogenannten Teilpegelanalysen der in Unterlage 18.1.3, Tabelle 1 aufgelisteten Immissionsorte, auf deren Grundlage die Vorhabenträgerinnen die vier differenzierten Lärmschutz-Teilmaßnahmen konzipiert haben. Eine entsprechend Aufschlüsselung kann jedoch dahingestellt bleiben, da die von der TA Lärm verfolgten Schutzziele mit den planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen vollumfänglich erreicht werden und die bauliche Umsetzung

der Schallschutzmaßnahmen keine Betroffenheiten Dritter auslöst, insbesondere nicht derjenigen, zu deren Gunsten die Schallschutzmaßnahmen Wirkung entfalten. Aufgrund der Lage der Lärmschutzwand stellt sich weder die Frage der Grundstücksinanspruchnahme, noch ist der Aspekt der Verschattung einschlägig.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens haben die Vorhabenträgerinnen durch thematisch einschlägige Einwendungen veranlasst zu der schalltechnischen Untersuchung vom 21. Januar 2020 (Unterlage 18.1) eine ergänzende Stellungnahme vom 22. Februar 2021 hergereicht, die zusammen mit den geänderten Planunterlagen ausgelegt worden ist. In Einwendungen war dem Grunde nach zutreffend kritisiert worden, dass hinsichtlich der 15 im Bereich der Pkw-Aufstellflächen und der 21 im Bereich des Bahnsteigs vorgesehenen Lautsprecher keine Untersuchung dieser als Anlagenlärm einzuordnenden Immissionen vorgenommen worden ist. In der ergänzend hergereichten Unterlage 18.01.02, Tabelle 1 wird für sämtliche Immissionsorte nachberechnet, welche Auswirkungen der Einsatz der mit einem Schallleistungspegel von 94,5 dB(A) wirkenden und (wegen der Informations- und Tonhaltigkeit des Ansagegeräusches) mit einem rechnerischen Zuschlag von in Höhe von 6 dB zu bewertenden Beschallungsanlage kumulativ mit dem übrigen Anlagenlärm auf den Gesamtbeurteilungspegel hat. Dabei wurde festgestellt, dass der Gesamtbeurteilungspegel am Tag und in der Nacht unter Einbeziehung der Bahnsteigbeschallung weiterhin 6 dB(A) unterhalb der jeweiligen Immissionsrichtwerte liegt. Die Geringfügigkeit des Einflusses der Beschallungsanlage ergibt sich in der Sache daraus, dass Bahnsteigdurchsagen nur bei Abfahrten von Zügen (jedoch nicht bei der Ankunft) vorgesehen sind, und die zu erwartende Anzahl von Abfahrten drei Züge beträgt. Selbst bei einer längeren Ansagedauer von etwa 30 Sekunden pro Zugabfahrt würde dies eine insgesamt auf lediglich 90 Sekunden täglich beschränkte Einflussgröße hinsichtlich des Anlagenlärms hinauslaufen. In rein tatsächlicher Hinsicht ist die Beschallung insofern mit der Dauer und Intensität von Bahnsteiglautsprecher-Durchsagen, wie sie an Bahnhöfen und Haltepunkten mit Taktverkehr durchgeführt werden, nicht zu vergleichen.

B.4.8.2.3 Einwendungen zu betriebs- und anlagebedingten Lärmimmissionen

Sowohl zu den betriebs- als auch den anlagebedingten Lärmimmissionen gingen substantiierte Einwendungen im Wesentlichen von Anwohnern ein, die sich im Auswirkungsbereich des vom vorhandenen ICE-Werk ausgehenden Gewerbelärms befinden, und sich in diesem Zusammenhang gegen die hinzutretenden bzw. isoliert

von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen wenden. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen, die über die planfestgestellten baulichen Einrichtungen hinausgehen, lassen sich aus den Einwendungen jedoch nicht ableiten.

Die Anhörungsbehörde hat dem Thema ebenfalls breiten Raum gewidmet und die einzelnen Einwendungspunkte nach den betriebs- und anlagespezifischen Kritikpunkten aufgeschlüsselt (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, S. 41 ff.), ohne Nachbesserungsbedarf hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen zu erkennen.

In der Sache zutreffend sind die zum Thema der unterbliebenen Betrachtung der **Beschallungsanlage** eingegangenen Einwendungen E0001, E0006, E0007 insoweit, als in der schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 18.1, in der ursprünglich zur Planfeststellung hergereichten Fassung keine Ausführungen zu den schalltechnischen Auswirkungen der auf dem Bahnsteig und den Aufstellflächen vorgesehenen Lautsprecher bzw. den damit vorgesehenen Durchsagen enthalten waren. Wie unter Ziffer B.4.8.2.2 dargestellt, haben die Vorhabenträgerinnen die Beschallungsanlagen auf der geplanten Autoreisezuganlage schalltechnisch ergänzend betrachten lassen und die ergänzende schalltechnische Betrachtung bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Die schalltechnischen Gegebenheiten – Zugrunde legen von 21 Lautsprechern auf dem Bahnsteig in einer Höhe von 2,80 m oberhalb der Oberkante des Bahnsteigs und 15 Lautsprechern auf der Aufstellfläche für Kraftfahrzeuge sowie eine Ansage für jeden abzufertigenden Autoreisezug in einer Länge von 30 s bei täglich durchschnittlich drei Autoreisezügen – der ergänzenden schalltechnischen Betrachtung sind zutreffend ermittelt. Im Ergebnis führt die zusätzliche Berücksichtigung der Beschallungsanlagen zu keiner von dem Erläuterungsbericht über die Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen (Unterlage 18.1) abweichenden Beurteilung. Die Gesamtbeurteilungspegel liegen – angesichts der zeitlich eng begrenzten Schallereignisse durch Lautsprecherdurchsagen – an sämtlichen Immissionsorten sowohl am Tag als auch in der Nacht nicht weniger als 6 dB(A) unterhalb der jeweiligen Immissionsrichtwerte.

Soweit im Rahmen der Online-Konsultation in der Einwendung E0001 ergänzend angeführt wird, die insgesamt 36 Lautsprecher der geplanten Beschallungsanlagen würden mit einem Schallleistungspegel von 94,5 dB(A) nicht den Vorgaben der TA Lärm entsprechen, und zwar schon deswegen nicht, weil dem Stand der Technik überall aufstellbare Displays ohne Geräuschbelästigung entsprechen würden, ist dies zurückzuweisen. Abgesehen von Ausstattungsrichtlinien der Vorhabenträgerinnen, die Mindeststandards hinsichtlich der Bahnsteigausstattung einschließlich der Qualität der

Fahrgastinformation vorsehen, ist es nicht tragfähig, Reisende, die sensorisch visuell benachteiligt sind, von den Fahrgastinformationen auszuschließen. Informationen über Displays (hier: Laufschriftbänder) sind zusätzlich vorgesehen, um im Gegenzug sensorisch akustisch benachteiligten Reisenden ebenfalls Informationen anzubieten. Schon aus dem Grund, dass es sich um technisch gänzlich unabhängige Informationssysteme und -medien handelt, die sich gegenseitig ergänzen, ist der Verweis auf Displays ohne Geräuschbelästigung ungeeignet, als Stand der Technik im Sinne der Ziffer 3.1. b) der TA Lärm herangezogen zu werden vgl. Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 87).

Die Untersuchung zu anlagebedingten Immissionen ist auch im Übrigen vollständig; es sind keine Geräuschquellen dem Grunde nach unberücksichtigt geblieben. Die Einwendung E0002 zu Immissionen bei der Verladetätigkeit, es seien das **Herunterlassen der Überfahrtsbrücke und das Aufklappen der Überfahrtsbrücke** nicht bewertet worden, greift nicht durch. Zwar sind diese Geräuschquellen in Unterlage 18.1, Ziffer 5.2.1, Tabelle 6 nicht ausdrücklich bezeichnet worden. Es handelt sich jedoch um das Geräuschcharakteristikum des Aufeinandertreffens einer Metall-/Stahlkante auf eine Metall-/Stahlfläche, das zudem bei jedem Verladeereignis lediglich einmalig – beim „Andocken“ der Verladerampe an die DDm-Autotransportwagen – auftritt. Ebensolche Ereignisse sind als kurzzeitige Geräuschspitzen am Tag mit einem maximalen Schallleistungspegel von Lw,max = 120 dB(A), die das Auftreffen von Metallkeilen auf den Metallrampen akustisch berücksichtigen, in die schalltechnische Untersuchung eingeflossen (Unterlage 18.1, Ziffer 5.2.4). Die gutachterliche Bezeichnung des schlagartigen Vorgangs als „Aufschlagen von Metallkeilen“ steht dem Umstand, dass die akustisch äquivalenten Vorgänge im Bereich der Verladerampen insofern als kurzzeitige Geräuschspitze erfasst sind, nicht entgegen. Mithin ist auch nicht ersichtlich, dass der vorgenannte maximale Schallleistungspegel der Geräuschquelle nicht gerecht wird.

In Einwendungen von Betroffenen (E0006, E0007) wird die **Berücksichtigung der Vorbelastung des Umfelds** des Vorhabens mit betriebsbedingten Immissionen der parallel laufenden Bahnstrecken sowie vornehmlich des ICE-Werks der DB Fernverkehr AG gefordert.

Grundsätzlich liegt es so, dass dem Vorhaben die im Bestand gegebenen und von den flankierenden Strecken ausgehenden betriebsbedingten Immissionen, auf die sich die von den Einwendern benannte „Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 3 (30.06.2017)" des Eisenbahn-Bundesamtes bezieht, nicht zuzurechnen ist. Die vom Vorhaben selbst veranlassten Zugbewegungen

erreichen auch bei deutlich auf der sicheren Seite veranschlagten Rangier- und Zugfahrten die Schwelle zur Auslösung betriebsbedingter Schallschutzansprüche aus Gründen der Lärmvorsorge nicht, siehe Ziffer B.4.8.2.1.

Mit der schalltechnischen Untersuchung haben die Vorhabenträgerinnen die nach BImSchG, Verkehrslärmschutzverordnung, TA Lärm und Umwelt-Leitfadens für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung und Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil VI: Schallimmissionen aus Bau und Betrieb von Betriebsanlagen der Eisenbahn gebotene differenzierte Betrachtung von betriebsbedingt verursachtem Schall je nach Quelle in Schall aus Fahrvorgängen und Schall aus anderen Betriebsvorgängen vorgenommen. Dabei ist von den Vorhabenträgerinnen zutreffend der vom ICE-Werk der DB Fernverkehr AG ausgehende Gewerbelärm als Faktor der Vorbelastung erkannt und die vom Vorhaben zulässigerweise ausgehenden anlagebedingten Immissionen darauf – mit Zuschlägen zugunsten der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen und Geräusche – abgestimmt worden.

Ein Anspruch der Anwohner auf eine qualifizierte Ermittlung der nach TA Lärm relevanten Immissionen des ICE-Werks wird durch das davon schalltechnisch zu trennende Vorhaben nicht ausgelöst. Vielmehr entspricht es den Vorgaben der TA Lärm, dass Vorbelastungen dann als berücksichtigt gelten, wenn der neu hinzutretende Anlagenlärm die gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte der TA Lärm nicht nur für sich genommen einhalten, sondern um mindestens 6 dB(A) unterschreiten. Auf dieses Schutzniveau und die insoweit abschließende Berücksichtigung der Vorbelastung nach TA Lärm sind die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen abgestimmt, siehe Ziffer B.4.8.2.2. Für die in Einwendungen geforderte, von Ziffer 3.2.1 TA Lärm entkoppelte Eindämmung der Immissionen unter dem abstrakten Grundsatz des „Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche“ besteht kein Raum.

Vor dem Hintergrund der vorstehend benannten Differenzierung besteht auch für die vom Einwender E0009 geforderte „**Summenpegelbildung**“ aus den Schallimmissionen sämtlicher angrenzender und im Bestand vorhandener Strecken 1220, 1232 und 1225 der DB Netz AG, dem vom ICE-Werk ausgehenden Gewerbelärm und kumulativ dazu dem anlagenbezogenen Lärm des Vorhabens keine rechtliche Grundlage. Dem Vorhaben ist die Nähe zu den schalltechnisch separat zu bewerteten Schienenverkehrswegen nicht anzurechnen. Ebenfalls aus diesem Grund scheidet rechtlich die Erfüllung der sinngemäßen Forderung der Einwendungen E0006 und

E0007 aus, „bei Gelegenheit“ der Lärmvorsorge Maßnahmen der Lärmsanierung an gänzlich anderen Immissionsquellen vorzunehmen.

Unbeschadet der ersichtlichen (faktischen) Betroffenheit des Einwenders E0009 – so auch von dem bereits vorherrschenden Gewerbelärm des ICE-Werks – ist mit Blick auf den Betrieb des planfestgestellten Vorhabens festzustellen, dass die zu erwartenden Schalleinwirkungen jedenfalls die Gesundheit des Einwenders nicht gefährden. Die vom Einwender geforderte Summenpegelbildung kann jedoch (erst) dann in Betracht kommen, wenn die durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen Schalleinwirkungen zusammen mit einer bereits bestehenden Vorbelastung eines Gebiets zu Gesundheitsgefährdungen führen, die bei einer Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle für Schalleinwirkungen (tags 70 dB(A), nachts 60 dB(A)) anzunehmen ist. Wie aus Unterlage 18.1.2, Tabelle 1 zu entnehmen ist, liegen konkret hinsichtlich des Einwenders E0009 die betriebsbedingten Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr tags in der Regel um mehr als 20 dB(A) und die betriebsbedingten Beurteilungspegel aus den Anlagengeräuschen tags um mehr als 25 dB(A) unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A). Nachts liegen sie um mindestens 31 dB(A) unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A).

Das Vorhaben rechtfertigt daher nicht die vom Einwender geforderte Summenpegelbildung mit der etwaigen Konsequenz, dass in Zusammenhang mit dem Vorhaben Lärmschutzvorkehrungen wegen des beim Betrieb der Strecken 1220, 1232 und 1225 der DB Netz AG oder dem vom ICE-Werk ausgehenden Gewerbelärm (einschließlich der vom Einwender benannten Hupgeräusche und des sogenannten „Vogelschrecks“) getroffen werden müssten.

Entgegen des gegenteiligen Vorhalts in den Einwendungen E0006 und E0007 sind die nach TA Lärm zu bewertenden **Geräuschspitzen**, die bei der zugrunde gelegten gleichzeitigen Entladung von zwei Zügen einschließlich des daraus resultierenden Pkw-Verkehrs prognostiziert werden, in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt, und für alle relevanten Immissionsorte berechnet worden (vgl. Unterlage 18.1.3, Tabelle 1, Spalte Beurteilungspegel LrT max. dB(A). Die Forderung der Einwender nach Einhaltung der Ziffer 6.1 der TA Lärm, der gemäß kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) überschreiten dürfen, ist durchweg erfüllt. Prognostiziert sind mithin kurzfristige Geräuschspitzen mit Überschreitung des Immissionsrichtwertes von (allenfalls) 16 dB(A); für die meisten Immissionsorte liegen die Werte jedoch deutlich darunter.

Die in den Einwendungen E0006 und E0007 geäußerte Kritik an der methodischen und quantitativen Berücksichtigung des mit der **Nutzung des Parkdecks für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB Fernverkehr AG** einhergehenden Anlagenlärms wird zurückgewiesen. Entgegen der Annahme der Einwender hat die schalltechnische Untersuchung nicht die Fahrten einer absoluten Zahl von 133 Pkw bewertet, sondern die prognostische Nutzung von – leicht überhöht angenommenen – 140 Stellplätzen im Dreischichtbetrieb. Der Forderung der Einwender, es müssten die 133 Pkw-Stellplätze schalltechnisch mit der „zwei- bis dreifachen Anzahl an Mitarbeiter-Fahrzeugen“ bewertet werden, ist somit von vornherein (über-)erfüllt worden, weil die Untersuchung auf Parkplatzbewegungen je Stellplatz und Stunde und einem daraus abgeleiteten flächenbezogenen Schallleistungspegel einschließlich eines dreimaligen Stellplatzwechsels beruht. Auch die von den Einwendern geforderte Berücksichtigung von Immissionen zur Nachtzeit (Unterlage 18.1, Ziffer 5.2.2, Seite 18) sowie solcher Immissionen, die durch Zu- und Abfahrt vom Mitarbeiterparkplatz über den Verbindungsweg zur Elbgaustraße verursacht werden (Unterlage 18.1, Ziffer 5.2.3, Tabelle 8), ist entgegen des Vorhalts der Einwender in der schalltechnischen Untersuchung enthalten.

Die Prognose der vom Mitarbeiterparkplatz ausgehenden Immissionen ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde entsprechend der zu anderen immissionsrelevanten Sachverhalten angestellten Bewertungen auf der sicheren Seite angesetzt. Neben der leicht überhöht zugrunde gelegten Zahl an Stellplätzen ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass mit der Bereitstellung der Parkplätze im vorhabengegenständlichen Parkhaus ausdrücklich der vom Bau der Autoreisezuganlage verursachte Wegfall von 136 Parkplätzen kompensiert werden soll. In die vorhabenbezogenen Immissionen sind mithin in der Sache bereits bestehende Immissionen durch den von Pkw-Verkehr mit einbezogen worden. Die Vorhabenträgerinnen haben in diesem Zusammenhang mitgeteilt, dass die DB Netz AG plant, das Parkdeck ausschließlich an die DB Fernverkehr AG für die Zwecke der Benutzung durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu vermieten. Auch aus dem Brandschutzkonzept, Unterlage 20.1, ergibt sich, dass das Parkhaus baulich auf die Vermietung an einzelne Mieter und Mieterinnen und zur Verwendung durch einen bestimmten, gleichbleibenden Nutzerkreis ausgerichtet ist. Nach alledem ist das Parkhaus weder geeignet noch bestimmt, über den bisherigen Nutzerkreis hinaus zusätzlichen Kfz-Verkehr zu induzieren, zumal mit der Auslegung des Parkdecks für 130 Stellplätze keine Erweiterung, sondern eine geringfügige Reduzierung hinsichtlich

der Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze stattfindet (Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Ziffer 6.8.4).

Die Forderung der Einwender E0006 und E0007, hinsichtlich des Anlagenlärms die **maximal mögliche Auslastung des Vorhabens** bzw. jedenfalls deutlich höhere Immissionen zu berücksichtigen, als durch das zugrunde gelegte Zugmengenprogramm ausgelöst werden, wird zurückgewiesen. Prognosehorizont der TA Lärm ist die bei Inbetriebnahme der Anlage zu erwartende Geräuschentwicklung, vgl. Ziffer 2.4 TA Lärm, „voraussichtlich hervorgerufener Immissionsbeitrag“, bzw. TA Lärm, Anhang, Ziffer A.2.1 in Verbindung mit Ziffer 7.4 TA Lärm („Fahrzeuggeräusche, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen“). Auf das hypothetische Entstehen eines zusätzlichen, jedoch aktuell nicht zu prognostizierenden Volumens von Anlagenlärm ist demgegenüber nicht abzustellen. Dieser Maßstab ist vorliegend zur Bewertung der vom Vorhaben ausgehenden Immissionen der einzig sachgerechte, um eine Stringenz mit der schalltechnischen Untersuchung des Eisenbahn-Verkehrslärms zu wahren, die verbindlich auf Grundlage der prognostizierten, nicht aber der maximal möglichen Verkehrsmengen zu erfolgen hat, vgl. § 18g AEG.[16] Defizite hinsichtlich der Ermittlung der vorhabenbedingt zu erwartenden Zugzahlen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Es wird auf Ziffer B.4.1 sowie Ziffer B.4.8.2.1 verwiesen.

Abgesehen davon sind die in den zur Planfeststellung beantragten Unterlagen angenommenen Auslastungsgrade der prognostizierten Autoreisezüge als deutlich auf der sicheren Seite befindlich anzusehen, indem hier gutachterlich die Abfertigung von jeweils drei mit insgesamt 220 Kraftfahrzeugen beladenen Autoreisezügen am Morgen und am Abend der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt worden ist. Es ist daher davon auszugehen, dass die Zahl der Autoreisezüge und die Zahl der verladenen Kraftfahrzeuge, die der Gutachter der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt hat, das zu erwartende Aufkommen an Autoreisezügen und Kraftfahrzeugen erheblich übersteigt.

Die in den Einwendungen E0006, E0007 geäußerte Vermutung, es sei bei der Bewertung der Ausbreitung des Betriebs- und Anlagenlärms die **Schallreflexion**, etwa auch wegen nicht vollständiger Schallabsorption durch Schallschutzwände**,** nicht berücksichtigt worden, wird zurückgewiesen. Der – vorliegend nur für den Anlagenlärm

[16] § 18g Abs. 1 AEG: Ist dem gemäß § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gemäß § 4 der Verkehrslärmschutzverordnung beizufügen, hat die Berechnung auf die zum Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen.

relevante – Umstand, dass Schallschutzwände in Abhängigkeit von ihrer technischen Ausführung unterschiedliche Reflexionseigenschaften aufweisen können, gehört zu den bei der Bewertung der Schallausbreitung ohnehin zu berücksichtigenden Umständen, vgl. Anhang TA Lärm Ziffer 2.4.3, ohne, dass es einer ausdrücklichen gutachterlichen Erwähnung bedarf. Da die gewählten Lärmschutzmaßnahmen geeignet sind, die Lärmschutzanforderungen vollumfänglich zu erfüllen, ist eine Aufschlüsselung der Intensität der Reflexionen, wie sie beispielsweise bei in der Höhe abgestuften Lärmschutzwänden auftreten können, nicht veranlasst.

Die in der Einwendung E0009 geforderte gesonderte Berücksichtigung von **Motorradlärm** bei der Bewertung des vom Vorhaben ausgehenden Anlagenlärms wird zurückgewiesen. Zwar trifft es zu, dass Autoreisezüge auch von Reisenden mit Motorrädern genutzt werden, ohne, dass die schalltechnische Untersuchung zwischen den durch Personenkraftwagen und den durch Krafträder verursachten Schalleinwirkungen unterschieden hat. Die vom Einwender vorgetragene „Unterbewertung“ des zu erwartenden Verkehrslärms ist jedoch im Lichte der Anforderungen der TA Lärm nicht gegeben. In der Parallelbewertung bei Straßenbauvorhaben ist mithin nach wie vor die 16. BimSchV in der zuletzt 2014 geänderten Fassung einschlägig, die auf die RLS-90 und damit auf Berechnungsgrundlagen verweist, gemäß derer die Unterscheidung zwischen den durch Personenkraftwagen und den durch Krafträder verursachten Schalleinwirkungen für eine fachgerechte schalltechnische Untersuchung nicht erforderlich ist. Aktuelle Debatten und Ansätze des Gesetzgebers zur Differenzierung von Motorrädern zu Gunsten der Lärmbetroffenen, etwa durch emissionsmäßige Einstufung wie Lkw, sind der Planfeststellungsbehörde durchaus bekannt; eine Bewertung aufgrund lediglich hypothetischer Anforderungen ist jedoch nicht möglich. Hinzu tritt, dass eine gesonderte schalltechnische Bewertung von Motorrädern sowohl aufgrund der in der Praxis zu erwartenden Verkehrsverhältnisse auf dem Gelände des Vorhabens und auf der Zufahrt von und zur Elbgaustraße mit Blick auf die vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung als auch wegen der verhältnismäßig geringen, saisonal begrenzten Zahl der zu erwartenden Motorradtransporte nicht erforderlich ist. Im Übrigen ist auch in diesem Zusammenhang auf die Kalkulation mit Nutzerzahlen auf der sicheren Seite zu verweisen.

Schließlich ist die in der schalltechnischen Untersuchung **nicht vorgenommene Berücksichtigung von verlade- und eisenbahnverkehrsbedingten Immissionen zum Nachtzeitraum** entgegen der in der Einwendung E0009 geäußerten Kritik nicht zu beanstanden. Aufgrund der üblichen Ausgestaltung des Verkehrsangebots

Autoreisezug durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind abendliche Abfahrten (jedoch keine Ankünfte abends) von Autoreisezügen geplant sind, die durchweg vor 22:00 Uhr erfolgen sollen. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine immissionsschutzrechtlich zu berücksichtigende Wahrscheinlichkeit von nach 22:00 Uhr zu prognostizierendem Lärm durch Verladetätigkeiten, da in Bezug auf diese kein maßgebliches Verspätungsrisiko hinsichtlich der Verschiebung auf einen Zeitpunkt nach 22:00 Uhr besteht. Zunächst ist statistisch und betriebspraktisch die Verspätungsanfälligkeit am ersten Abfahrtsbahnhof am geringsten, da die Abfertigung noch nicht von streckenbezogenen Verspätungsursachen, die auf den fahrplanmäßigen Zuglauf einwirken können, beeinflusst ist. Eine möglicherweise verspätete Abfahrt eines Autoreisezuges wäre in diesem Zusammenhang an sich nicht immissionsschutzrelevant, da es auf den Zeitpunkt des durch Verladetätigkeiten ausgelösten Lärms ankommt. Hierbei ist festzustellen, dass die Wagengarnituren für den Autoreisezug schon wegen des systemimmanent erforderlichen Zugbildungs- und Bereitstellungsaufwands sowie der Dauer der Verladevorgänge mit deutlich längeren zeitlichen Vorlauf in die Verladeposition an den Gleisen 52 und 53 gebracht wird, als dies bei der Bereitstellung von anderen Zügen des Regional- und Fernverkehrs der Fall wäre. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen geben als Zeitpunkt des Beginns der Verladung ein bis zwei Stunden vor der Abfahrt des Zuges an, und fordern Fahrgäste zum pünktlichen Erscheinen auf.[17] Selbst bei fahrplanmäßigen Abfahrten, die vor 22:00 Uhr angesetzt sind, besteht insoweit ein hinreichender Zeitpuffer für den Fall, dass im Falle einer – regelmäßig auf 20:00 Uhr oder früher angesetzten – verzögerten Bereitstellung der Wagengarnitur ein immissionsschutzrechtlicher Konflikt mit dem Nachtzeitraum nicht verursacht wird. Im Übrigen ist, wie dargestellt, die Verspätungsanfälligkeit erstmals eingesetzter Züge gegenüber bereits im Streckennetz verkehrenden Zügen deutlich geringer. Die Verspätungsursache Verspätung aus vorheriger Fahrt ist für das Produkt Autoreisezug am Standort des Vorhabens mithin nicht einschlägig, da eine (Kurz-)Wende am Bahnsteig nicht stattfindet, sondern zwischen der Ankunft und Abfahrt des Autoreisezug-Paares in der Regel 10 oder mehr Stunden liegen. Für die Planfeststellungsbehörde ist daher nicht ersichtlich, dass nächtliche Immissionen zu berücksichtigen sind, welche, wie vom Einwender vorgetragen, geeignet sind, seine Gesundheit zu beeinträchtigen.

[17] Angaben von ÖBB Nightjet, https://www.nightjet.com/de/angebote/automotorrad, zuletzt abgerufen am 10.06.2021.

B.4.8.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

B.4.8.3.1 Bewertung der Bautätigkeiten entsprechend der Anhaltswerte nach DIN 4150

Eine für Anlagenbetreiber und Überwachungsbehörden gleichermaßen bundesweit rechtsverbindliche Klärung der Frage, wann Erschütterungsimmissionen auf bauliche Anlagen und auf Menschen in Gebäuden als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen sind, existiert nicht. Die Bewertung der Erheblichkeit von Belästigungen bzw. Nachteilen durch Erschütterungseinwirkungen im Sinne des BImSchG ist daher anhand von einzelfallbezogenen Gutachten vorzunehmen.

Ein solches haben die Vorhabenträgerinnen mit der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3 vom 18.12.2019 vorgelegt.

Es ist davon auszugehen, dass im Verlaufe der Umsetzung des Planvorhabens bei den Verdichtungs- und, falls diese unvermeidlich sind, den Rammarbeiten zur Gründung von Masten und Lärmschutzwänden Erschütterungen verursacht werden, die auf bauliche Anlagen im Nachbereich des Baufelds, im Wesentliche also dem Bahnbetrieb dienende Gebäude, darüber hinaus jedoch auch auf Wohngebäude und die darin befindlichen Menschen einwirken.

Wie bereits mit Blick auf die baubedingten Schallimmissionen ausgeführt, sind Baustellen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i.S.d. § 22 Absatz 1 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umweltauswirkungen verhindert werden. Mangels speziellerer rechtlicher Vorgaben geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die vorgenannte Betreiberpflicht erfüllt wird, wenn die Vorgaben der DIN 4150 Teile 2 und 3 in Verbindung mit der LAI-Leitlinie zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsemissionen beachtet werden. Mit den Auflagen zu Punkt A.5.5.3 haben die Vorhabenträgerinnen sicherzustellen, dass bei allen erschütterungsintensiven Arbeiten die einschlägigen Anhaltswerte der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 eingehalten werden.

In diesem Kontext sind die Vorhabenträgerinnen gehalten, die Möglichkeiten zur Beschränkung der baubedingten Erschütterungen auszuschöpfen.

Als wesentliche Aussage der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Ziffer 6 ist im Ergebnis festzuhalten, dass die in jedem Fall erforderlichen Verdichtungsarbeiten ebenso wie etwaig vorzusehende Rammarbeiten (diese stehen bereits aus Gründen des Hinwirkens auf die Einhaltung der

Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm unter dem Vorbehalt der Prüfung alternativer lärm- und erschütterungsgeminderter Verfahren) im Nahbereich des Baufelds sowohl zu Gebäudeschäden als auch zu Belästigungen anwesender Personen führen können, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Wegen der Lage des Baufelds zwischen den Streckengleisen sowie angrenzend an das ICE-Bahnbetriebswerk der DB Fernverkehr AG einerseits und vorhabenträgerinneneigene Grundstücke andererseits liegt es jedoch so, dass die prognostiziert erschütterungsintensivsten Bautätigkeiten sich vornehmlich auf die vorhabennächsten Eisenbahnbetriebsanlagen auswirken. Bereits aus Sicherheitsgründen, d.h. zum Schutz der Gebäude selbst, darin befindlicher gefährlicher/schutzbedürftiger Gegenstände, sowie zum Schutz von Menschen, die sich in oder an den Gebäuden befinden, sind die unter Ziffer A.5.5.3 festgelegten Nebenbestimmungen unbeschadet dessen, dass diese teilweise auf den Grundstücken der Vorhabenträgerinnen gelegen sind, erforderlich.

Die auf den Schutz der nächstgelegenen (dem Eisenbahnbetrieb dienenden) Gebäude abgestimmten Schutzvorkehrungen führen mittelbar dazu, dass an den deutlich weiter entfernten Wohn- und anderen Gebäuden privater Dritter keine Erschütterungen oberhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-3 zu erwarten sind. So wird aus der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Tabelle 5-1, Seite 19 deutlich, dass zur Vermeidung von Gebäudeschäden nach dem Maßstab der DIN 4150-3 die mögliche Platzierung einer Hydraulikramme mit einem Energieeinsatz von bis zu 6 kNm (als Referenzanlage eines maximal erschütterungsintensiven Baugeräts) mit einem Abstand von 38 m vom nächstgelegenen Gebäude bei den konkreten Baugrundverhältnissen erforderlich, aber auch hinreichend ist. Zudem wird gemäß der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Ziffer 5 eine deutlich auf der sicheren Seite liegende Überschreitungswahrscheinlichkeit bei den prognostischen Erhebungen zur Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-3 zugrunde gelegt. Zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes ist daraus sicher abzuleiten, dass die in der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Tabelle 4-1, Seite 16 als Gebäude 6 bis 14 bezeichneten, nördlich und südlich des Baufelds gelegenen Wohngebäude, gastronomischen Einrichtungen sowie die Kindertagesstätte, die sich in mindestens in einer Entfernung von 87 m, im Übrigen jedoch von 100 m und mehr zum Baufeld befinden, nicht von Erschütterungen oberhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-3 betroffen sind. Hinsichtlich der Ausbreitung der Erschütterungen in nördlicher Richtung ist weiter zu berücksichtigen, dass das als Gebäude 5 bezeichnete Werk Elbgaustraße der S-Bahn Hamburg GmbH einen Schwingungen aufnehmenden, zwischen Vorhaben und Wohnbebauung vorhandenen

riegelförmigen Baukörper darstellt, der seinerseits mit einer Distanz von 57 m weit genug vom Baufeld entfernt ist, um nicht selbst Gebäudeschäden davonzutragen.

Angesichts der unter Ziffer A.5.5.3 festgelegten, auf die zum Baufeld nächstgelegenen Gebäude abgestimmten Schutzvorkehrungen besteht für Vorkehrungen, die auf die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 zum Schutz vor Belästigungen von Menschen Regelungsbedarf nur hinsichtlich einzelner Maschineneinsätze, da die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-3 regelmäßig vergleichsweise strengere Schutzauflagen erfordert. Soweit jedoch der Einsatz von Diesel- und Freifallhammer sowie Hydraulikramme mit erhöhter Lästigkeit bei der Wahrnehmung durch den Menschen verbunden ist, wurde dies bei der als Nebenbestimmung festgelegten Abstandsregelung berücksichtigt.

Analog zu den Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Gebäudeschäden liegt es auch hinsichtlich der Vermeidung von Belästigungen bei der Wahrnehmung durch den Menschen so, dass die Abstände auf die Wahrnehmbarkeit von Erschütterungen in den zum Baufeld nächstgelegenen Gebäuden, also in dem Eisenbahnbetrieb dienenden Hochbauten der Vorhabenträgerinnen und der DB Fernverkehr AG ausgerichtet sind. In Bezug auf Menschen, die sich in den gemäß der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Tabelle 4-1, Seite 16 mit den Nummer 6 bis 14 bezeichneten Gebäuden aufhalten, ist somit auf der sicheren Seite von einer Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 auszugehen.

Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt nicht, dass eine Wahrnehmbarkeit der bauzeitlichen Erschütterungen durch den Menschen unterhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-2 gegeben und die Wahrnehmbarkeit insbesondere durch den mit dem Maschineneinsatz einhergehenden Baulärm verstärkt wird. Für die Information der Anlieger über bevorstehende bauzeitliche Lärmentwicklungen sieht dieser Beschluss dementsprechend Mindeststandards vor, die auch hinsichtlich der bauzeitlichen Erschütterungen zu wahren sind. Um der Nachbarschaft die Möglichkeit zu geben, sich auf die erschütterungsintensiven Arbeiten einzustellen sowie eine höhere Akzeptanz für die Erschütterungswirkungen zu erreichen, ist im Vorfeld eine anlassbezogene Information über die anstehenden Arbeiten erforderlich. Es erscheint dabei eine Information jedenfalls derjenigen Anlieger, bei denen die Erschütterungen – wenn auch Unterhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-2 – wahrnehmbar sind, als zielführend, dass etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 nicht zu erwarten sind.

B.4.8.3.2 Einwendungen zu bauzeitlichen Erschütterungen

In den von Anliegern im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen E0009, E0014, E0015, E0016, E0017 wird sinngemäß die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 während der Bauphase bezweifelt und entsprechend eine Begrenzung des bauzeitlichen Maschineneinsatzes zur Einhaltung der jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 gefordert. Weiter wird in der Einwendung ein Beweissicherungsverfahren für die in den Einwendungen benannten, benachbart liegenden Immobilien „durch eine neutrale Stelle“ sowie auf Kosten der Vorhabenträgerinnen gefordert. Die Einwendungen werden zurückgewiesen, da die von in den Einwendungen benannten Anschriften der Immobilien noch deutlich außerhalb des in der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Abbildung 4-1, Seite 16 genannten Bereichs derjenigen zum Baufeld nächstgelegenen Gebäude liegt, auf welche die in diesem Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer A.5.5.3 festgelegten, Schutzvorkehrungen zur Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-3 abgestimmt sind. Demnach ist zwar nicht ausgeschlossen, dass den in den Einwendungen benannten Wohngebäuden die Wahrnehmbarkeit von baubedingten Erschütterungen gegeben ist; jedoch sind keine nicht nur unerheblichen bauzeitlichen Erschütterungseinwirkungen zu erwarten. Demnach besteht kein Anspruch auf eine Beweissicherung an diesen Gebäuden (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 73 f.).

B.4.8.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Die in den Einwendungen E0009, E0014, E0015, E0016, E0017 geäußerte Forderung, dass neben dem Zeitraum der Bauphase auch der Betrieb der Anlage „die Maximalwerte der DIN 4150 nicht überschreiten“ dürfe, ist als Forderung nach Maßnahmen zur Begrenzung betriebsbedingter Erschütterungen zu verstehen. Diese Forderung wird mangels Erforderlichkeit zurückgewiesen. Zwar trifft es zu, dass nach § 3 Ziffer 1 und 2 des BImSchG Erschütterungen zu den schädlichen Umwelteinwirkungen gezählt werden, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Auch liegt es nach der Verwaltungspraxis des EBA, die ein von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkanntes Schutzkonzept beinhaltet (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2010, Az. 7 A 14.09) so, dass bei der Bewertung der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen u.a. auf die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ abgestellt wird.

Unter Berücksichtigung der Grundannahmen einerseits der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen, Unterlage 18.1 vom 21.01.2020, sowie andererseits der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3 ist eine bewertungsrelevante Betroffenheit durch die von dem Vorhaben ausgelösten (und allein als Verursacher von betriebsbedingten Erschütterungen in Betracht kommenden) Zugbewegungen soweit fernliegend, dass es dazu einer eigenständigen Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungen nicht bedarf. Hierbei ist zunächst auf die geringe Anzahl der Zugbewegungen (6 bzw. 4 Strecken- und entsprechende Rangierfahrten, vgl. Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen, Unterlage 18.1) zu verweisen, die trotz der massiven rechnerischen Überhöhung der angesetzten Geschwindigkeit in der Schall 03 (Ansatz einer Streckengeschwindigkeit von 70 km/h anstelle der tatsächlich zu erwartenden Langsamfahrt bis zum Halt am Stumpfgleis) für sich genommen keine Schallschutzansprüche nach der 16. BImSchV hervorbringt. Für mögliche betriebsbedingte Erschütterungen ist eine rechnerische Überhöhung, d.h. eine fiktive, jedoch tatsächlich nicht gefahrene Geschwindigkeit demgegenüber nicht einzubeziehen. Ein mit ca. 25 km/h von der Strecke 1232 in die Stumpfgleise einfahrender und bis zum Halt abbremsender sowie ein in umgekehrter Richtung anfahrender Zug erzeugt nicht ansatzweise die Anregungen, die beim bewussten Einwirken auf den Baugrund etwa beim Betrieb einer (ebenfalls selbstfahrenden) Gleisstopfmaschine zu erwarten sind, und selbst für deren Einsatz sind, einen Mindestabstand von 87 m zum vorhabennächsten, nicht eisenbahnbetrieblich genutzten Gebäude privater Dritter vorausgesetzt, Überschreitungen der DIN 4150-2 auf der sicheren Seite nicht zu erwarten (vgl. Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen, Unterlage 18.3, Ziffer 3.2, Abbildung 3-1, Seite 11, sowie Abbildung 4-1, Seite 16).

Festzuhalten ist schließlich, dass der Einbau dem Stand der Technik entsprechender Maßnahmen des Erschütterungsschutzes am Gleis (besohlte Schwelle/Dämpfungsmatte an der Schwellensohle, Beton-Schotteroberbau mit Masse-Körper/Betontrog mit Unterschottermatte) in der plangegenständlichen Lage des Vorhabens abgesehen von der fehlenden Erforderlichkeit ohnehin ins Leere laufen würde. Denn das Vorhaben wird von den mit dichtem Betriebsprogramm befahrenen Strecken 1220, 1225 und 1232 umschlossen, wobei diese Streckengleise zwischen der nordwestlichen bzw. südöstlichen Wohnbebauung und den Gleisanlagen des Vorhabens gelegen sind. An der Überlagerung möglicher, vom Vorhaben induzierter (geringfügiger) betriebsbedingter Erschütterungen durch die außenliegenden, vom

Vorhaben nicht berührter Streckengleise würde sich durch an den Gleisanlagen des Vorhabens ansetzende Maßnahmen des Erschütterungsschutzes somit nichts ändern.

B.4.8.5 Immissionen durch elektromagnetische Felder

In Bezug auf Gleisanlagen, die mit Oberleitungsanlagen versehen werden, sowie weiterer für die elektromagnetische Feldbelastung relevante Bestandteile beinhaltet das Vorhaben den Bau einer neuen elektrifizierten Weichenverbindung (Weiche 44 bis Weiche 47) innerhalb bereits elektrifizierter Gleise, Änderungen an der Trassierung der Oberleitungsanlage zum Anschluss an das Streckennetz im Bereich km 7,0 bis km 7,4, eine Verschiebung der Weichenverbindung Weiche 39 – 40 um ca. 15 m nach Südosten, Änderungen an der Oberleitungsanlage bereits elektrifizierter Gleise und eine erstmalige Elektrifizierung des Gleises 52 im Bereich km 7,4 bis km 8,1, sowie eine Änderung des Verlaufs der Speiseleitung Eidelstedt 1 im Zuge der Veränderung von Maststandorten, an denen die Speiseleitung mitgeführt wird. Bewertungsrelevant im Sinne des hier einschlägigen § 3 Abs. 2 der 26. BImSchV sind die Auswirkungen elektromagnetischer Feldbelastungen auf Orte, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, und die nicht dem Betreiber der neu zu errichtenden Niederfrequenzanlage selbst gehören.

Als Schnittmenge der auslösenden baulichen Änderungen und der Orte, an denen es zur Erhöhung der Immissionen aus elektromagnetischer Feldbelastung kommt, werden in der Fachtechnischen Stellungnahme zur Umsetzung der 26. BImSchV vom 27.11.2019, Unterlage 22, Ziffer 5 unter Berücksichtigung der vorgenannten Baumaßnahmen ein Gebäude in einem Kleingarten südlich der Elbaustraße (nach Verschiebung der Weichenverbindung Weiche 39 – 40, lfd. Nr. 4 gemäß Unterlage 22, Anhang 1) sowie ein Versorgungsgebäude des ICE-Werks und ein Bürocontainer (wegen der Elektrifizierung des Gleises 52) als Minimierungsorte gemäß Verwaltungsvorschrift zur 26. BImSchV (26. BImSchVVwV). Der in Unterlage 22, Anhang 1 vorgenommenen Aufschlüsselung der Immissionsorte unter Kennzeichnung der Minimierungsorte ist zu folgen, da (nur) die Errichtung einer neuen Oberleitung für das Gleis 52 als Neubau einer Niederfrequenzanlage gemäß 26. BImSchV und (nur) die Verschiebung der elektrifizierten Weichenverbindung mit den Weichen 39 und 40 als wesentliche Änderung einer Niederfrequenzanlage gemäß 26. BImSchV einzuordnen ist, sodass sich der Einwirkungsbereich nachvollziehbar auf die diesen Maßnahmen nächstgelegenen Gebäude als Orte beschränkt, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind.

Dementsprechend ist in der Fachtechnischen Stellungnahme zur Umsetzung der 26. BImSchV vom 27.11.2019, Seite 18 f. betrachtet worden, welche Minimierungsmaßnahmen entsprechend der Vorgabe des § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV für die drei vorgenannten Gebäude in Betracht zu ziehen sind. Letztlich ist die in Zusammenhang mit dem Bau bzw. der Änderung von Oberleitungsmasten mögliche Minimierungstechnik der Installation von Rückleiterseiten indes für die drei ermittelten Minimierungsorte in den vor Ort prinzipiell möglichen Einbaulagen nicht in verhältnismäßiger Weise zu installieren. Für den Bereich des in der Fachtechnischen Stellungnahme mit der lfd. Nr. 4 bezeichneten Kleingartengebäudes liegt dies daran, dass unbeschadet der auslösenden Verschiebung der Weichenverbindung 39 – 40 um (lediglich) 15 m ein wirksames Rückleiterseil über einen Oberleitungsabschnitt von ca. 60 m verlaufen und aus statischen Gründen, d.h. mangels Tragfähigkeit für ein zusätzliches Rückleiterseil die Bestandsmasten auszutauschen wären. Im Verhältnis zur Geringfügigkeit der zusätzlichen elektromagnetischen Feldbelastung, die aus einer Annäherung der Oberleitungsanlage um 1,70 m an das betreffende Gebäude resultiert, wäre die (abgesehen von wirtschaftlichen Gründen auch mit anderen insbesondere bauzeitlichen Umwelteinflüssen verbundene) Gründung und Neuerrichtung mehrere Oberleitungsmasten nicht verhältnismäßig. Mithin ist die in § 4 Abs. 2 der 26. BImSchV benannte „Ausschöpfung der Minimierungsmöglichkeiten“ nicht im Sinne einer Reduzierung der Feldstärke um jeden Preis zu verstehen, zumal zur „Berücksichtigung der Gegebenheiten im Einwirkungsbereich“ gemäß der Vorschrift die Vorbelastung durch die in geringem Abstand bereits vorhandene Oberleitungsanlagen einzubeziehen ist.

Die rein rechnerisch und immissionsschutzfachlich denkbare Ausstattung eines entsprechenden Rückleiterseils wegen der Elektrifizierung des Gleises 52 ginge demgegenüber hinsichtlich der Immissionsminimierung ins Leere. Begründet ist dies in der Zwischengleislage des Gleises 52 im Verhältnis zu im Bestand elektrifizierten Gleisen, die näher zu den als lfd. Nr. 9 und 12 bezeichneten Gebäuden gelegen sind als das neu elektrifizierte Gleis, sowie der Ausführung der Gleise 52 und 53 als elektrifizierte Stumpfgleise. Diese lässt an den Enden der Oberleitungsanlage in Höhe der Kopframpe, an denen der Fahrdraht den rechnerisch geringsten Abstand zu den maßgeblichen Gebäuden aufweist, zugleich die in der Praxis geringsten Emissionen von Magnetfeldern im Verlauf der von Süden gespeisten Fahrdrähte der Gleise 52 und 53 erwarten. Die Fachtechnische Untersuchung kommt diesbezüglich nachvollziehbar zu dem Schluss, dass die Installation eines Rückleiterseils immissionsschutzfachlich wirkungslos bzw. kontraproduktiv wäre. Dem ist zu folgen. Insgesamt ist zu

berücksichtigen, dass zwischen sämtlichen Oberleitungsanlagen, die dem Neubau oder der wesentlichen Änderung unterliegen, und der nordöstlich und südwestlich gelegenen Wohnbebauung abgesehen von der mit 1.200 V Gleichstrom elektrifizierten S-Bahn-Strecke 1225 noch die bereits mit 15 kV 16,7 Hz elektrifizierte Strecken 1220 und 1232 gelegen sind; diese – nicht jedoch das Vorhaben – sind für sämtliche nordöstlich und südwestlich der Bahnanlagen in Hamburg-Eidelstedt gelegene Bebauung die maßgebliche Quelle von Emissionen. Auch die Speiseleitung wird bereits abstandsoptimiert im Innern des Gleisbereichs geführt, sodass sich insoweit angesichts der nur unwesentlichen Änderung der Führung kein Potenzial für eine (weitere) Minimierung der elektromagnetischen Feldstärken ergibt.

Von gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die magnetischen und elektrischen Felder im Bereich des Vorhabens ist nach Art, Umfang und Lage der mit diesem geplanten Neu- und Umverlegungen von Oberleitungsanlagen nicht auszugehen. Weitere gemäß § 3 Abs. 3 der 26. BImSchV zu berücksichtigende Niederfrequenzanlagen oder ortsfeste Hochfrequenzanlagen sind im Bereich oder Umfeld des Vorhabens nicht vorhanden.

B.4.8.6 Stoffliche Immissionen

B.4.8.6.1 Bauzeitliche Immissionen

Während der Umsetzung des Planvorhabens ist in der Nachbarschaft mit zusätzlichen baubedingten Belastungen durch Staub- und Abgasimmissionen zu rechnen. Die Vorhabenträgerinnen haben die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Staub und Abgasen durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen. Bezüglich der Einsatzmodalitäten von Baumaschinen wird insofern der Aspekt der Verringerung der Immissionen durch Baulärm geboten um die Komponente der damit einhergehenden Verringerung stofflicher Immissionen ergänzt.

Besondere vorhabenspezifische Schutzvorkehrungen namentlich zum Entgegenwirken von Staubbelastungen, die über die auf dem Stand der Technik üblichen und in den Nebenbestimmungen planfestgestellten Maßgaben hinausgehen, sind durch die Baumaßnahmen nicht veranlasst. Dies ist den Randbedingungen geschuldet, dass sich das Vorhaben in Zwischengleislage auf vorhabenträgerinneneigenen Grundstücken, also abseits verdichteter innerstädtischer Lagen befindet, die Baustellenlogistik auf dem Schienenweg stattfinden kann (vgl. Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Unterlage 21.01, Ziffer 5.3.5), und das

Vorhaben zwar Rückbauten von Gleisanlagen und Oberbaumaterial, jedoch keine großvolumigen, besonders staubintensiven Abbruchtätigkeiten von Hochbauten zum Gegenstand hat. Schließlich ist die Lage des Vorhabens in der Zone III des Wasserschutzgebiets Eidelstedt-Stellingen durch zahlreiche Vorkehrungen im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Unterlage 21.01 berücksichtigt worden, zumal dieses auf dem Niveau eines Feinkonzepts ausgearbeitet wurde. Mithin dienen insbesondere die in den Ziffern 4.11.2, 5.3.3 und 5.3.4 des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzepts ausgeführten Maßgaben zur Lagerung und Abfuhr von Aushub- und Abbruchmaterialien gerade der Vermeidung der Ausbreitung baubedingter Immissionen. Eine Gefährdung durch Verwehung belasteter Materialien ist unter diesen Voraussetzungen nicht zu erwarten. Auch eine Aufarbeitung von Abfällen, bspw. unter Einsatz von mobilen Brecher- und/oder Siebanlagen ist nicht geplant.

B.4.8.6.2 Luftschadstoffuntersuchung

Das Vorhaben ist grundsätzlich geeignet, im Rahmen der mit dem Prognose-Planfall angesetzten von ihm ausgehenden Verkehrsbewegungen und Betriebssituationen (Betrieb der Verladeeinrichtung, Schienenverkehr, Straßenverkehr namentlich auf der Elbgaustraße, Zufahrt zu der Anlage sowohl durch Nutzerinnen und Nutzer der Autoreisezuganlage als auch durch Parkhausnutzer, d.h. Beschäftigte des ICE-Bahnbetriebswerks) Emission von Luftschadstoffen zu verursachen, deren Einfluss auf die örtliche lufthygienische Situation auf nationaler und europäischer Ebene (39. BImSchV, EU-Richtlinien) bewertungsrelevant ist.

Die Vorhabenträgerinnen haben zur Bewertung der Luftschadstoffe, die durch Verbrennungsmotoren (Stickoxide, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Kohlenwasserstoffe, Partikel Dieselruß und Feinstaub, Blei) und Staubaufwirbelungen durch Straßen- und Schienenfahrzeuge im sogenannten Rechengebiet – einem Bereich von 1.000 m x 1.600 m entlang der Gleisanlagen, der die Querung durch die Elbgaustraße erfasst – als Unterlage 24 mit den Planunterlagen eine Luftschadstoffuntersuchung hergereicht. In dieser werden die lufthygienischen Verhältnisse für das Vorhaben bezogen auf das Prognosejahr 2030/2035 aufgezeigt und bewertet. Wie bereits im Zuge der Bewertung klimatischer Auswirkungen des Vorhabens in der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt (siehe Ziffer B.3.1.2.6), werden im Ergebnis demnach die geltenden Grenz- und Immissionswerte (vgl. Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 24, Ziffer 5.1) für die in der Luftschadstoffuntersuchung betrachteten Schadstoffkomponenten Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 und Feinstaub PM2,5 eingehalten.

Begründete Zweifel an den Ergebnissen und dem Aussagewert der Untersuchung bestehen zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht. Verzerrungen der Ergebnisse durch die Wahl eines zu kleinräumigen Betrachtungszeitraums werden durch einen den Anforderungen der 39. BImSchV genügenden Untersuchungsraum vermieden (Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 24, Ziffer 5.2 und Ziffer 6.3). Räumlich weitergehende Betrachtungen sind bereits deswegen nicht geschuldet, weil das Vorhaben das Erfordernis von Folgemaßnahmen an Straßen der Freien und Hansestadt Hamburg nicht auslöst. Das berücksichtigte Verkehrsaufkommen in Zusammenhang mit dem Vorhaben geht in jeder Hinsicht von Annahmen zu Luftschadstoffen auf der sicheren Seite aus, die weit über dem in der Praxis anzutreffenden Niveau von Fahrzeugbewegungen liegen dürften (Vollauslastung des Mitarbeitenden-Parkdecks von DB Fernverkehr, Einordnung sämtlicher das Betriebsgelände anfahrender Fahrzeuge als schwere Nutzfahrzeuge, Ansatz von zwei Zugabfahrten und Zugankünften mit je 140 Pkw). Ebenfalls auf der sicheren Seite werden für Kfz Emissionen auf dem Stand der Technik des Jahres 2020 unbeschadet möglicher künftiger Verbesserungen der Fahrzeugtechnik zugrunde gelegt. Die Untersuchung unternimmt zudem dabei erhebliche Anstrengungen, Staubbelastungen auf dem Stand aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zu erfassen (Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 24, Ziffer 6.1.2.2).

Schließlich werden Emissionen aus dem Schienenverkehr einschließlich der Verkehrsbelastung auf den Strecken 1220, 1225 und 1232 erfasst (Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 24, Ziffer 6.2), ohne, dass hieraus dem Vorhaben entgegenzusetzende lufthygienisch problematische Auswirkungen ermittelt worden sind. Dominierender Feinstaubemittent im Schienenverkehr ist die Dieselverbrennung. Wie aus dem für die schalltechnische Untersuchung maßgeblichen Zugmengengerüst der Verkehrsprognose 2030 ersichtlich wird, werden die Züge weit überwiegend mit Elektrolokomotiven bespannt, auch wird die überwiegende Zahl von Rangierfahrten mit der Strecken-Elektrolok durchgeführt. Im Regelverkehr ist der Verkehr von Dieseltriebfahrzeugen bei fahrplanmäßig verkehrenden Zügen nicht vorgesehen. Daher verursacht der Eisenbahnbetrieb keine motorbedingten Emissionen etwa in Gestalt von CO2, CO, HC (Kohlenwasserstoffe), SO2, NOX und PM10 (Motor). Dessen ungeachtet treten nicht motorbedingte Emissionen in Form von Partikelemissionen aus mechanischen Abriebprozessen auf. Abriebquellen sind die Bremsen, Räder, Schienen sowie der Fahrdraht. Dabei weist ein Teil des Gesamtabriebs Partikeldurchmesser von bis 10 Mikrometer (PM10) und darüber hinaus von bis zu 2,5 Mikrometer (PM2,5) auf. Auch insoweit legen die 39.BImSchV

und die TA Luft zum Schutz der menschlichen Gesundheit Immissionsgrenzwerte bzw. Immissionswerte für die Konzentration von Partikel PM10/Schwebstaub in der Luft fest. Den Hauptanteil der in Rede stehenden Feinstaubemissionen bildet der Abrieb von Bremsen. Die Höhe der Bremsabriebmenge hängt vor allem von der Geschwindigkeit, der Bremshäufigkeit und der Fahrzeugmasse ab. Die Fahrzeugmasse wirkt sich zudem unmittelbar auf das Ausmaß des Rad-Schiene-Abriebs aus. Die Feinstaubbelastung bleibt mit Blick auf die vergleichsweise niedrigen gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich des Vorhabens minimal.

Aus den wie dargestellt ermittelten, den vorgenannten Quellen entstammenden Emissionen werden sodann nach wissenschaftlichen, in Ziffer 7.1 der Luftschadstoffuntersuchung erläuterten Standards Ableitungen zu den Immissionen getroffen, welche die konkrete stadtgeographische Situation (hier: die maßgebliche schützenswerte Bebauung, vgl. Anlage A 1.1, Anlagen 8.1 bis 8.3 der Luftschadstoffuntersuchung) ebenso berücksichtigen wie die Hintergrund- und Gesamtbelastung, sodass valide Aussagen zur mit dem Vorhaben verbundenen Stickstoffdioxid- und Feinstaub PM10 und PM2,5 bezogen auf das Prognosejahr 2030/2035 vorliegen. Demnach sind durch das Vorhaben keine Immissionsschutzmaßnahmen im Hinblick auf diese Schadstoffkomponenten veranlasst.

Nach alledem hat das Vorhaben auch auf die ausweislich des Luftreinhalteplans für Hamburg (2. Fortschreibung) gegebene Einhaltung der Ziel- und Grenzwerte der 39.BImSchV sowohl für Feinstaub PM10 als auch für Feinstaub PM2,5 keinen negativen Einfluss. Im Gegenteil ist davon auszugehen, dass im räumlichen Geltungsbereich des Luftreinhalteplans das Vorhaben durch den mit ihm ermöglichten Transport von Kfz, die sodann nicht durch Selbstfahrt unter Einsatz des Verbrennungsmotors die Freie und Hansestadt Hamburg queren oder passieren, zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Schiene beitragen, wodurch sich u.a. der Ausstoß von Dieselrußpartikeln reduziert.

B.4.8.6.3 Stellungnahme der BUKEA

In der zur 1. Planänderung abgegebenen Stellungnahme ist die für die Luftreinhaltung fachlich zuständige Stelle der BUKEA auf die Luftschadstoffuntersuchung, Unterlage 24 näher eingegangen und hat zu verschiedenen Punkten vertiefte Angaben hinsichtlich der Ermittlung und Bewertung insbesondere von Emissionen gefordert, die aus der Anfahrt von Kraftfahrzeugen auf und zu den Anlagen des Vorhabens resultieren. Mit den Vorhabenträgerinnen ist hierzu zunächst festzustellen, dass die

Luftschadstoffuntersuchung nicht Gegenstand der 1. Planänderung ist, sodass die diesbezüglichen Ausführungen als nicht fristgerecht abgegeben zu bewerten sind, und auch kein plausibler Grund ersichtlich ist, aus dem eine inhaltliche Befassung mit dem Thema Luftschadstoffe erst im Zuge der 1. Planänderung möglich gewesen wäre.

Indes besteht auch nach inhaltlicher Berücksichtigung der immissionsschutzfachlichen Stellungnahme der BUKEA keine Veranlassung zu der Annahme, dass für das Vorhaben (erst) unter Ergänzung von Immissionsschutzmaßnahmen ein Einklang mit den maßgeblichen Immissionsgrenz- und Richtwerten hergestellt werden kann. Die vonseiten der BUKEA implizit geäußerten Vorbehalte an der zutreffenden Erfassung der Fahrzeugzahlen werden zurückgewiesen, ein Bedarf zur Validierung der Zahlen durch Angaben der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) besteht nicht. Entsprechende Einwände könnten allenfalls bei einer Untererfassung der relevanten Fahrzeugzahlen durchgreifen. Davon kann jedoch angesichts der oben unter Ziffer B.4.8.6.2 dargestellten Annahmen auf der sicheren Seite, die zur Überzeugung den Umfang der auf und zum Grundstück zu erwartenden emissionsrelevanten Fahrzeugbewegungen bei weitem übersteigen, keine Rede sein. Ebenso muss die Luftschadstoffuntersuchung keine Angaben zu den (schienen- wie straßenverkehrsbezogenen) Emissionen enthalten, die weitere An- und Abfahrten von Autoreisezügen auslösen würden, welche kapazitativ fahrbar wären, deren Verkehren jedoch tatsächlich gemäß prognostiziertem Betriebsprogramm nicht zu erwarten ist. Die Luftschadstoffuntersuchung würde sich insoweit in Widerspruch zu den Ausführungen zu betriebsbedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen setzen. Im Übrigen ist es betrieblich und anlagentechnisch nicht möglich, mehr als zwei Züge gleichzeitige mit Fahrzeugen zu beladen oder zu entladen, sodass bereits die zugrunde gelegte Parallelität zweier Be- und Entladevorgänge eine absolute Spitzenbelastung abbildet.

Der von der BUKEA kritisierte Rückgriff auf eine Ausbreitungsklassen-Statistik aus den Jahren 1991 bis 2000 (Unterlage 24, Anlage 6) basiert ersichtlich nicht auf aktuellsten meteorologischen Daten, was jedoch nicht notwendigerweise die Aussagekraft der Luftschadstoffuntersuchung in Zweifel zieht. Die Ausbreitungsklassen-Statistik ist eine jährliche Häufigkeitsverteilung von Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Ausbreitungsklasse. Auf Rückfrage des Eisenbahn-Bundesamtes zur Aktualität der Ausbreitungsstatistik teilten die Vorhabenträgerinnen mit, der aktuell geltende Hamburger Leitfaden Luftschadstoffe in der Bauleitplanung von September 2011 führe als „aktuell verfügbaren Datensatz“ die Windstatistik für den Zeitraum 1981-1990 an. Es handele sich um eine Langzeitauswertung, der gemäß sich in Hamburg an der

Hauptwindrichtung auch bei neueren Statistiken bis auf kleinere Veränderungen der Häufigkeiten der Sektoren und Windgeschwindigkeiten nichts Wesentliches ändere. Letztlich handelt es sich lediglich um einen Hintergrundfaktor, der sich auf jedenfalls nicht auf tages- bzw. jahresaktuelle Hintergrundereignisse abseits der vorhabenspezifischen Zusatzemissionen bezieht. Diese sowie die Hintergrund- und Vorbelastung wurden auf Grundlage aktueller Messdaten erhoben (vgl. Unterlage 24, Anlage 7). Hinsichtlich der Wahl des Bezugsjahres 2020 für die straßenverkehrsbedingten Emissionen, der angesetzten Hintergrundbelastungen und der Verwendung der Emissionen des Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA) 4.1 von September 2019 liegen aktuelle Ansätze auf der sicheren Seite vor. Im Ergebnis treten an schutzbedürftigen Nutzungen Gesamtbelastungen überwiegend etwas oberhalb der Hintergrundbelastungen auf. Selbst an den höchstbelasteten Immissionsorten ergeben sich bis zur Ausschöpfung der Grenzwerte in jedem Fall noch ausreichende Spielräume, u.a. mit maximalen Stickoxidimmissionen unter 30 µg/m³. Dabei handelt es sich um leicht erhöhte Konzentrationen (bis 75 % des Grenzwertes). Abgesehen davon, dass die in der Luftschadstoffuntersuchung verwendeten meteorologischen Daten selbst zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch als fachlich vertretbar anzusehen sind, sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte auch unter Berücksichtigung neuerer Wetterdaten mithin nicht zu erwarten.

Die BUKEA hat in der (insoweit nach Fristablauf eingegangenen) Stellungnahme weiterhin gefordert, zu beachten, dass eine Mitteilung zum Green Deal der europäischen Kommission zu erwarten sei, wonach die Luftqualitätsrichtlinie zu überarbeiten sei, „um dabei insbesondere die Luftqualitätsstandards stärker an die für diesen Sommer erwarteten neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation anzupassen“. Diese Forderung ist (abgesehen von formellen Gründen) inhaltlich nicht zu berücksichtigen, da zum Zeitpunkt der Erteilung dieses Planfeststellungsbeschlusses als Grundlage zur Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität nach wie vor die EU-Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG) und deren Umsetzung in nationales Recht dient. Abgesehen davon entfalten die erwähnten Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation keine unmittelbare Bindungswirkung als Immissionsgrenz- oder Richtwerte für die Genehmigung von Vorhaben.

B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Vorhabenträgerinnen haben nach den bahninternen Vorschriften ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) erstellt. Dabei definiert sich dieses BoVEK zugleich als „Prozess zur Erfassung und Steuerung der Entsorgung von Abfällen als integraler Bestandteil bei der Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen“ (vgl. Handbuch BoVEK der DB AG). Der Prozess ist planstufenbegleitend. Für die auch der Planfeststellung zugrundeliegende Entwurfs-/Genehmigungsplanung ist u.a. die Erstellung eines Feinkonzepts vorgesehen, welches vorliegend durch die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, CS.R 03-N gefertigt wurde. Dieses Feinkonzept bildet eine geeignete Grundlage für die Umsetzung der Belange der Abfallentsorgung und des Bodenschutzes. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit werden unter Punkt A.5.6 die wesentlichen Anforderungen aus dem BoVEK wiedergegeben.

Nach den Darstellungen des BoVEK, Unterlage 21, Ziffer 4.7 ist das Vorhaben insbesondere wegen der (im Übrigen umweltfachlich und hinsichtlich des Flächenverbrauchs vorteilhaften) Lage auf genutzten und teilweise nicht mehr genutzten Bahnflächen, deren Nutzung für den Bahnbetrieb über Jahrzehnte andauerte, mit einer vielschichtigen Kontaminationssituation belastet, die unter der vorgenannten Ziffer der Unterlage entsprechend detailliert betrachtet und dokumentiert wurde. Demnach befinden sich im Planungsbereich Altlastenverdachtsflächen (ALVF), auf denen einzelne bauliche Maßnahmen ausgeführt werden. Im Einzelnen handelt es sich dabei um die im BoVEK, Unterlage 21, Ziffer 4.7.1, Tabelle 2, sowie in Anlage 1 zum BoVEK benannten ALVF. Soweit sich diese ALVF auf „DB-Altflächen“ (Flächen, die zum 01.01.1994 im Besitz der Deutschen Bahn AG waren) befinden, wurden sie beginnend in den 1990er Jahren im Rahmen des „4-Stufen-Programms ökologische Altlasten“ von der Deutschen Bahn AG systematisch erkundet und ggf. weiter untersucht. Dabei beinhalten die vier Stufen die historische Erkundung, die orientierende Untersuchung die Detailuntersuchung und die Sanierung. Die in diesen Stufen ermittelten Flächeneinstufungen orientieren sich an den Einstufungen des BBodSchG. Im Rahmen des Vorhabens ist den Flächen mit einem erhöhten Schadstoffpotenzial (i.d.R. Flächen mit der Handlungsklasse HK 1.2 oder HK 2) besonderes Augenmerk zu widmen. Dies betrifft hauptsächlich die abfallrechtliche Behandlung des anfallenden Bodenmaterials. Angesichts der historisch durchweg bahnbetrieblichen Nutzung des Vorhabengebiets sind diverse im Rahmen der Baumaßnahmen beanspruchten Flächen der Handlungsklasse 2 zuzuordnen. Dies betrifft jedenfalls die in Anlage 1 zum BoVEK, Unterlage 21 benannten Standorte mit

der lfd. Nr. 2, 3, 5, 7 und 8 (ehem. Lagerschuppen/Werkstatt, Lager- bzw. Umschlagefläche, ehem. Schiebebühne, ehem. Werkstattgebäude bzw. Wärmeübergabestation). Um Umweltgefahren etwa durch Mobilisierung von Schadstoffen auszuschließen und eine ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Abfälle sicherzustellen, ist das Hinzuziehen eines umwelttechnischen Fachgutachters erforderlich (vgl. BoVEK, Unterlage 21, Ziffer 5.3.2). Die Vorhabenträgerinnen haben speziell durch die hier angeordnete fachgutachterliche Begleitung sicherzustellen, dass bei allen relevanten Arbeiten im Umfeld der in Rede stehenden Flächen jederzeit die einschlägigen Anforderungen des Bodenschutzes und des Abfallrechts beachtet werden, sowie die erforderlichen Absprachen mit der BUKEA zu führen. Die gebotene Berücksichtigung unerwarteter Auffälligkeiten trägt dem Umstand der Lage des Vorhabens im Kontext der ehemaligen Bahnnutzungen Rechnung, wegen derer sich nicht ausschließen lässt, dass sich im Baubereich weitere, bislang nicht bekannte Bodenkontaminierungen befinden. Daher sind bei Anzeichen von bisher unbekannten Belastungen des Untergrundes die Arbeiten einzustellen und die BUKEA unverzüglich zu informieren.

Soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss Maßgaben zur Gründung aufgenommen sind, dienen diese dem Bodenschutz insbesondere unter Berücksichtigung der Lage des Vorhabens im Bereich der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen. Sie ergänzen daher die Nebenbestimmungen, die für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis einer Niederschlagsentwässerung durch Versickerung im Wasserschutzgebiet erforderlich sind, siehe Ziffer A.3.1.1. Dafür ist sicherzustellen, dass im Vorhabenbereich geeignete, hinreichend unbelastete Böden verwendet werden. Die Angaben zu Gründungstiefen ergänzen die bauzeitlichen Vorkehrungen zum Schutz des Grundwassers, diese korrespondieren zugleich mit dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, dessen Prämisse das Unterbleiben eines Eingriffs in tiefer liegende Grundwasserleiter ist, siehe Ziffer B.4.5.8.

Zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes werden die bauzeitlich anfallenden Abfälle mit den im BoVEK enthaltenen Maßgaben sicher und umweltfachlich unbedenklich – auch mit Blick auf die Lage des Vorhabens im Bereich des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen und die besonderen Anforderungen an die Beschaffenheit der Böden – beherrscht. Das BoVEK-Feinkonzept geht von einem Massenanfall von 56.000 t (31.000 m³) Bodenaushub, 9.600 t (5.300 m³) Altschotter, 3.650 Holzschwellen, 256 Stahlschwellen und 28 Stahlschwellen, 380 t Stahlschrott sowie 800 t Bauschutt aus. Die im Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan, Unterlage 10.1 ausgewiesenen Flächen sind nach ihrer Anbindung und Größe und der

im BoVEK erfolgen abfallwirtschaftlichen Erfassung des Aushubs bzw. der Abfälle geeignet, als Bereitstellungsflächen für diese anfallenden Massen zu dienen. Insbesondere ist flächenmäßig gewährleistet, dass eine Differenzierung des Bodenaushubs nach seinen Belastungen von Z0 – schwach belastet bis Z2 – erheblich belastet möglich ist, sodass jeweils auf die Belastung abgestimmte bauzeitliche Schutzvorkehrungen ebenso umgesetzt werden wie eine sichere Abtrennung nicht wiederverwendbaren bzw. einbaubaren Bodenaushubs.

Maßnahmen des Bodenschutzes werden von Nebenbestimmungen dieses Beschlusses ergänzt, die zusätzlich andere umweltfachlich relevante Bereich abdecken.

B.4.9.1 Stellungnahme der BUKEA

Die BUKEA hatte im Ausgangsverfahren das ursprüngliche BoVEK-Feinkonzept dahingehend kritisiert, dass es an der angemessenen Berücksichtigung von Böden der Belastungsklasse Z.1.2 mangele, die nach § 10 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) als wassergefährdende Gemische gelten und daher bauzeitlich entsprechend der Böden mit Belastungsklasse ≥ Z2 zu lagern sind. Das BoVEK-Feinkonzept in der Fassung, die diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt, ist im Zuge der 1. Planänderung entsprechend angepasst worden, sodass dieser Forderung abgeholfen wurde. Abgesehen davon wurde der Umstand, dass derartiger Bodenaushub im Bereich der Wasserschutzgebietsverordnung Eidelstedt/Stellingen zwischengelagert wird, in den Nebenbestimmungen zur Befreiung vom Verbotstatbestand der Wasserschutzgebietssatzung berücksichtigt, siehe Ziffer A.5.1.3.1.

Aus der Forderung der BUKEA, im Zuge der vorhabengegenständlichen Umnutzung der Flächen „die Wirkungspfade nach dem BBodSchG neu zu bewerten“, lassen sich keine veränderten Erfordernisse an den Umgang mit ALVF oder kontaminiertem Bodenaushub ableiten. Schon mit Blick auf die im Anhang 1 zum BoVEK, Unterlage 21 wiedergegebene Übersicht ist für Erfassungs- und Bewertungsdefizit hinsichtlich der Handlungsklassen und daraus abzuleitenden Entsorgungsanforderungen an Bodenaushub nichts ersichtlich. Zudem sind die von der BUKEA angeführten historischen Nutzungssituationen gerade Bestandteil der vierstufigen Untersuchung und Bewertung von Altlastenverdachtsflächen.

Die ausgehobenen Böden lassen sich indes nicht, wie vom für den Bodenschutz zuständigen Fachbereich der BUKEA sinngemäß angeregt, in größerem Umfang wiederverwenden bzw. wiedereinbauen, als dies im BoVEK ohnehin geplant ist, auch

soweit es sich um Sande und Kiese handelt. Die Lage der Autoreisezuganlage in der Weiteren Schutzzone (Zone III) des Wasserschutzgebiets Eidelstedt/Stellingen erfordert beim Bau der Gleisanlagen das Auslegen einer Planumsschutzschicht in solcher Weise, dass eine ungesteuerte Versickerung ausgeschlossen wird. Die ausgehobenen Böden erfüllen die Anforderungen an eine Planumsschutzschicht nicht und müssen ausgetauscht werden, sodass sie nicht wiederverwendet werden können. Erst recht ist es nicht möglich, den in geringem Umfang erwarteten Bodenaushub, der nach abfalltechnischen Voruntersuchungen den Zuordnungswert Z2 erreicht oder überschreitet, wieder einzubauen. Mit diesem in Ziffer A.3.1.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses als Nebenbestimmung festgelegten Vorgehen wird zusätzlich den von anderen Fachbereichen der BUKEA geforderten Vorkehrungen zum Schutz des Grundwassers genüge getan.

Ausweislich des Baugrundgutachtens, Unterlage 19, sind die vonseiten der BUKEA hinterfragten eingeschränkten Verwertungsmöglichkeiten des Bodenaushubs auch statisch durch die mangelnde Tragfähigkeit des anstehenden Bodens durch vermehrt auftretende organische Anteile und Beimengungen begründet. Nach der Gründungsempfehlung ist für den Bahnsteig, die Zuwegung (Betriebsbahnsteig), die Straßenverkehrsflächen und das Parkdeck der Einbau eines Sandpolsters in einer ausreichenden Stärke von bis zu 3,00 m vorzusehen. Der ausgehobene Boden weist die erforderliche Tragfähigkeit demgegenüber nicht auf und ist auch unter diesem Aspekt nicht wiederzuverwenden. Die (auch) aus baustatischen Prüfungen abgeleiteten Gründungsempfehlungen sind entsprechend in das BoVEK, Unterlage 21 integriert, siehe Ziffer A.5.6.2.

B.4.9.2 Einwendungen zu Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Soweit in Einwendungen Wechselwirkungen zwischen bauzeitlichen Umgang mit Abfällen und dem Gewässerschutz thematisiert werden (E0006, E0007), wird auf Ziffer B.4.5.6 verwiesen.

Die Einwendung, dass an der Stellfläche für Abfallbehälter, die über Tiefenentwässerungen an die Versickerungsmulden angeschlossen, kein Ölabscheider vorgesehen ist (E0018), wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerinnen haben dargestellt, dass die Stellfläche für Abfallbehälter zu der Abstellung von Abfallbehältern für die Lagerung gewerblicher Siedlungsabfälle im Sinne des § 16 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes in Verbindung mit § 2 Nr. 1 der Gewerbeabfallverordnung zu nutzen. Dementsprechend werden auf der in Rede stehenden Fläche keine Abfälle

solcher Art zwischengelagert, dass sich daraus die Notwendigkeit des Einbaus eines Ölabscheiders ergibt.

Entgegen der Einwendung E0018 ist keine abfallrechtlich relevante Vorsorge für den Umgang mit verpressten Abfällen oder den dazu notwendigen Maschinen/Behältern zu treffen und es sind auch keine sonstigen dafür geeigneten baulichen Maßnahmen anzustrengen, da auf der geplanten Stellfläche für Abfallbehälter keine Presscontainer für die Verpressung von Abfällen aufgestellt und betrieben werden sollen.

Klarstellend und ergänzend, auch unter Berücksichtigung dahingehender Nachfragen der BUKEA, haben die Vorhabenträgerinnen zudem erklärt, dass sie keine (mobile) Aufbereitungsanlage für anfallenden Bodenaushub oder sonstige Abfälle auf der Baustelle zu betreiben planen, dass sie sie im Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb des Vorhabens keine Deponie im Sinne der Deponieverordnung betreiben, und dass sie weder in dem Servicegebäude noch an anderer Stelle auf dem Gelände der Autoreisezuganlage eine Schankwirtschaft im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 1 des Gaststättengesetzes oder eine Speisewirtschaft im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 2 des Gaststättengesetzes einzurichten planen, wegen der möglicherweise gesondert zu entsorgende Abfälle entstehen oder mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen werden könnte.

B.4.10 Brand- und Katastrophenschutz

B.4.10.1 Brandschutzkonzept

Die Vorhabenträgerinnen haben mit Unterlage 20.1 ein Brandschutzkonzept zu dem Vorhaben vorgelegt, das methodisch nicht zu beanstanden ist, und mit dem insbesondere der Nachweis der Selbstrettungsmöglichkeiten in verschiedenen Brandszenarien, einer hinreichenden Erschließung des Vorhabens zur Erreichbarkeit durch Rettungskräfte sowie des Vorhandenseins der für Brand- und Katastrophenschutz erforderlichen Infrastruktur erbracht werden kann. Mithin genügt das Bauvorhaben den einschlägigen Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes. Wesentliche Ausführungsmerkmale der Baulichkeiten des Vorhabens tragen dazu bei, dass der zu erwartende Schaden nach dem Entstehen eines Brandes (der hypothetisch stets erwartet werden muss) durch bauliche und anlagentechnische Maßnahmen größtmöglich reduziert wird. Dazu zählen im Szenario eines Brandes im Servicebereich (Gebäude unterhalb des Parkdecks) die Stahlbetonbauweise, die offene/übersichtliche Gestaltung des Kundenbereichs, die Ebenerdigkeit und die kurzen Rettungswege und im Szenario eines Brandes eines

Schienenfahrzeugs am Bahnsteig das Fehlen brandlastintensiver Baulichkeiten insgesamt, die Vermeidung einer großflächigen Verrauchung, da kein Bahnsteigdach vorhanden ist, sowie die günstige Entfluchtungssituation über eine Rampe und barrierefreie Zugänge.

Das plangegenständliche Parkdeck weist angesichts seiner Lage in der Ebene +1 sowie der Überdachung eine größere Komplexität für die Entfluchtung als die übrigen Baulichkeiten des Vorhabens auf. In diesem Zusammenhang waren von der BSW insbesondere Aspekte des baulichen Brandschutzes hinsichtlich des Parkdecks beanstandet worden. Die BSW verwies auf die brandschutztechnischen Schutzziele des § 17 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) und um Abweichungen von den Vorgaben des § 15 der Garagenverordnung (GarVO) durch die Rettungswegführung, Rettungsweglängenüberschreitung und den Verzicht auf notwendige Treppenräume (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 93 f.). Art und Umfang des baulichen Brandschutzes sind im Zuge des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens mehrfach angepasst und schließlich im Zuge der 3. Planänderung abschließend optimiert worden. Dies hat in der Fassung des Brandschutzkonzepts vom 14.02.2022 Niederschlag gefunden, das unter anderem die Herstellung einer weiteren, außen gelegenen Treppe (TR 3) und der Errichtung der weiteren Treppen (TR 1 und TR 2) in Treppenräumen beinhaltet. Die BSW teilte in der Stellungnahme zur 3. Planänderung vom 16.03.2022 mit, die beiden bauordnungsrechtlichen Abweichungen von § 15 Garagenverordnung (GarVO) nunmehr mit Blick auf die Umplanung des Parkdecks durch zusätzliche Errichtung einer dritten notwendigen Treppe und die Einhausung der zwei offen geplanten Treppen mittels Treppenraumwänden entsprechend des Brandschutzkonzept, S. 57, zu dem die BSW zugleich die Zustimmung erklärt hat, als erteilungsfähig zu erachten. Es kann daher auch dahingestellt bleiben, ob § 26 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 2 Absatz 1 EBO, lfd. Nr. A 2.2.1.1 der Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen des EBA, Anlage A 2.2.1.1/1 und Anlage Ei A 2.2.1/0 zu der Eisenbahn-spezifischen Liste Technischer Baubestimmungen des EBA spezifisch hinsichtlich des Parkdecks bauordnungsrechtliche Vorschriften der HBauO oder der GarVO für Bauwerke wie dem Parkdeck, deren Zuordnung zu den Eisenbahn-Betriebsanlagen auslegungsbedürftig ist, verdrängen, da dieses neben den an Eisenbahn-Betriebsanlagen zu stellenden Voraussetzungen vorliegend zugleich auch den Vorschriften an Bauwerke dieser Art genügt, die nicht im Kontext des Eisenbahnbetriebs stehen.

B.4.10.2 EBA-Brandschutzleitfaden

Soweit Unterlage 21, Brandschutzkonzept, datiert auf den 14.02.2022, formal auf den Brandschutzleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes in der Fassung vom 24.03.2021 Bezug nimmt, sich jedoch hinsichtlich der zu prüfenden Parameter auf den Brandschutzleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes aus dem Jahr 2011 bezieht, berührt dies die Erfüllung der Brandschutzanforderungen nicht. Der für Planfeststellungsverfahren einschlägige § 5 des aktualisierten Leitfadens in der Fassung vom 24.03.2021 verlangt, im Zuge der Planfeststellung Unterlagen mit Aussagen insbesondere zur gesicherten Erschließung, zu Nutzungseckdaten wie der verkehrlichen Nutzung und zu Personenhöchstzahlen, zu Grundsatzfragen der Evakuierung, zu den Möglichkeiten wirksamer Rettungs- und Löscharbeiten sowie zum baulichen Brandschutz herzureichen. Diese Aspekte sind in Unterlage 20.1, Brandschutzkonzept, behandelt, ohne dass Abstriche hinsichtlich der Anforderungen § 5 des aktualisierten Brandschutzleitfadens ersichtlich sind.

Auch im Übrigen sind durch die Neufassung vom 24.03.2021 formulierte materielle Unterschiede hinsichtlich der in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Anforderungen nicht gegeben. Zum einen hat sich an der Kategorisierung der Gefährdungsstufen nichts geändert (vgl. § 11 Leitfaden vom 24.03.2021); sodass die Einordnung des Vorhabens in die Gefährdungsstufe 1 nach altem wie neuem Leitfaden Bestand hat. Zum anderen beinhaltet § 10 des Leitfadens in der Fassung vom 24.03.2021 hinsichtlich der Bewertung von Brandszenarien keine strengeren Anforderungen als Ziffer 3.2 des Leitfadens alter Fassung, auf den das Brandschutzkonzept unter Ziffer 5.3.2 verweist. Die Rahmenrichtlinie 124 „Brandschutz“ der Deutsche Bahn AG und die „Anforderungen der DB Station & Service AG an ganzheitliche Brandschutzkonzepte für Personenverkehrsanlagen“, auf die das Vorhaben abgestimmt ist, werden von der Neufassung des Leitfadens, der die Maßgaben der Vorhabenträgerinnen unverändert voraussetzt, nicht berührt.

B.4.10.3 Stellungnahme der Feuerwehr

Die Feuerwehr-Einsatzabteilung der Behörde für Inneres und Sport der Freien und Hansestadt Hamburg hat den Planungen in der im Verfahren abgegebenen Stellungnahme unter Benennung von Nebenbestimmungen zugestimmt.

Hinsichtlich der Forderungen der Feuerwehr-Einsatzabteilung haben die Vorhabenträgerinnen die (unter Ziffer A.6.3 als solche benannten) Zusagen abgegeben,

- dem Wachführer der Feuer- und Rettungswache Stellingen Ansprechpartner zu benennen;
- die Bewegungsflächen für die Feuerwehr mit dem Wachführer der Feuer- und Rettungswache Stellingen abzustimmen;
- die Feuerwehrzufahrten und Rettungswege auf den Vorhabenträgerinnen-eigenen Grundstücken freizuhalten.

Aufgrund der in der Stellungnahme der Feuerwehr-Einsatzabteilung gegebenen Hinweise haben die Vorhabenträgerinnen im Zuge der ausgelegten Planänderung die ursprünglich im Brandschutzkonzept unter Punkt 6 „Einsatzwert der örtlich zuständigen Feuerwehr“ getroffene Annahme von Hilfsfristen entfallen lassen. In der Stellungnahme hat die Feuerwehr in diesem Zusammenhang bestätigt, dass die Feuer- und Rettungswache Stellingen unter Punkt 6 des Brandschutzkonzepts zutreffend als organisatorisch zuständige Feuer- und Rettungswache benannt ist. Dagegen kann nach Einschätzung der Stellungnahme nicht gewährleistet werden, dass sich die 1 km von dem Vorhaben entfernt gelegene Wache der Freiwilligen Feuerwehr Eidelstedt im Dienst befindet. Die Prämisse, dass das Vorhaben von einer im Sinne des Feuerwehrgesetzes leistungsfähigen Feuerwehr, wie sie die Freie und Hansestadt Hamburg unterhält, abgedeckt wird, ist von diesen Randbedingungen nicht berührt. Vielmehr ist, so auch auf Grundlage der Stellungnahme der Feuerwehr, davon auszugehen, dass bei Bedarf wegen eventueller Paralleleinsätze der zuständigen Feuer- und Rettungswache Stellungen Einheiten anderer Wachen eingesetzt werden können.

Die vorgelegte Planung begegnet in zwei Teilaspekten Kritik der Feuerwehr, die zum einen Erweiterungen der Zugänglichkeit der Betriebsanlagen, zum anderen zusätzliche Ausstattungsmerkmal der Löschtechnik einfordert. Die Forderungen werden zurückgewiesen, da nach den für Eisenbahnbetriebsanlagen geltenden baulichen Vorschriften die hinreichende Erreichbarkeit der baulichen Anlagen des Vorhabens ebenso sichergestellt ist wie die Verfügbarkeit von Löschmitteln, hinsichtlich der auf den Löschwassernachweis gemäß Unterlage 20.2 zu verweisen ist.

Kernpunkt des ersten Aspekts der Forderungen ist die Herrichtung dezidiert für die Feuerwehr bestimmter Flächen, die sich, soweit bauwerksspezifisch einschlägig, aus § 81a der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen mit Druckfehlerkorrektur, dem Deckblatt zu Teil A der Muster Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen, Anlage A 2.2.1.1/1 zu der Muster Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen

und den Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr der Bauministerkonferenz (2009-10) ableiten lässt. Die Vorhabenträgerinnen haben geltend gemacht, dass die HBauO und die auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen für Eisenbahn-Betriebsanlagen im Sinne des AEG keine Geltung beanspruchten, sodass als maßgebliche Bauvorschriften § 26 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 AEG in Verbindung mit § 2 Absatz 1 EBO, lfd. Nr. A 2.2.1.1 der Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen des EBA, Anlage A 2.2.1.1/1 und Anlage Ei A 2.2.1/0 zu der Eisenbahn-spezifischen Liste Technischer Baubestimmungen des EBA und den Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr der Bauministerkonferenz (2009-10) einschlägig seien.

Dem ist unter Berücksichtigung der in Unterlage 20.1, Brandschutzkonzept, Ziffer 4.1.2. mit den Planunterlagen hergereichten Ausführungen zur Zugänglichkeit der Anlagen des Vorhabens über die vorhandene vorhabenträgerinneneigene Straße zum ICE-Werk sowie den im Anhörungsverfahren abgegebenen Erläuterungen der Vorhabenträgerinnen zuzustimmen. Festzustellen ist, dass das Vorhaben im Wesentlichen die Anfahrt von Kfz bis an die Gleislage bzw. die Verladeposition ermöglicht. Dies führt vorhabenimmanent dazu, dass wesentliche bauliche Einrichtungen des Vorhabens mit versiegelten, zur Befahrung mit Kfz vorgesehenen Flächen erreichbar sind, insbesondere – ausgehend von der Elbgaustraße – die Zufahrt zum Parkhaus, zum Servicegebäude und zu den Kfz-Aufstellflächen. Die Vorhabenträgerinnen haben weiter dargestellt, dass der Weg zwischen der Elbgaustraße und der – von der Elbaustraße aus gesehen jenseits des Vorhabens gelegenen – Haltebucht für die Abstellung von Lastkraftwagen schon zur Erfüllung der eigenen Transportbedarfe der Vorhabenträgerinnen eine Tragfähigkeit aufweist, welche das Befahren mit Feuerwehrfahrzeugen erlaubt. Defizite in der Anfahrbarkeit des Parkhauses, der Kfz-Aufstellflächen und des Servicegebäudes bestehen insoweit nicht. Dementsprechend ist nach gutachterlicher Einschätzung ausreichend Platz für die Feuerwehr bezüglich Angriffsflächen, Aufstellflächen und Bewegungsflächen vorhanden (Unterlage 20.1, Brandschutzkonzept, Ziffer 4.1.2., Seite 21).

Soweit die Stellungnahme der Feuerwehr auf eine zusätzliche Zufahrt zum hinter der Lärmschutzwand gelegenen Gleis 50 abzielt, ist dem bereits aus bahnbetrieblichen Gründen nicht zu folgen, da diese (überobligatorische) Zufahrt nur unter Querung der Gleise 44, 43, 42 und 41 des Betriebsbahnhofs Hamburg-Eidelstedt, also durch eine Kette von dann allein den Zwecken der Feuerwehr dienenden Bahnübergängen, hergestellt werden könnte (vgl. Unterlage 3.2, Lagepläne). Die Gleise könnten infolgedessen über die Bahnübergänge hinweg nicht mit dort abgestellten

Eisenbahnfahrzeugen belegt werden. Die Vorhabenträgerinnen haben geltend gemacht, dass die Gleise 44, 43, 42 und 41 jedoch gerade der Abstellung von Güterwagen, Bahndienstfahrzeugen und selbstfahrenden Gleisbaumaschinen sowie zur Be- und der Entladung von Bahndienstfahrzeugen und Güterwagen durch die DB Netz AG, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Gleisbauunternehmen dienen. Die Umsetzung der Forderung der Feuerwehr würde die betriebliche Nutzbarkeit der vorgenannten Gleise weitgehend aufheben, da Zug- und Wagengarnituren, deren Länge in Konflikt mit der durch die geforderten Feuerwehrzufahrts-Bahnübergänge verursachten Nutzlängeneinschränkung steht, auf den Gleisen 44, 43, 42 und 41 nicht mehr abgestellt werden könnten. Dies ist auch deshalb abzulehnen, weil im Zuge des Vorhabens gerade Gleisanlagen für die Autoreisezugverladung umgenutzt werden, die bisher für die vorgenannten betrieblichen Zwecke zur Verfügung stehen. Eine weitere Verknappung der Verfügbarkeit derartiger Betriebsgleise, deren Qualitätsmerkmal auch im betrieblich günstigen Anschluss an das Streckennetz besteht, ist als dem Bahnbetrieb abträglich anzusehen. Die vorhandenen Anlagen stehen damit auch der Anlage einer Feuerwehr-Bewegungsfläche entgegen. Es ist darauf zu verweisen, dass neben dem Gebäude des Stellwerkes Ef ein Bahnübergang über die Gleise 42 und 41 vorhanden und so angeordnet ist, dass bis zum Gleis 44 bzw. bis in Höhe des südlichen Endes des Dienstbahnsteigs zwischen Gleis 51 und 52 eine Anfahrt möglich ist, ohne die Nutzlängen der Gleise 41, 42 und 43 zu beeinträchtigen (vgl. Unterlage 3.2, Lagepläne). Bei Einsätzen der Feuerwehr auf dem Gelände des Vorhabens ist die Zugänglichkeit gewahrt, da die Feuerwehr den Bahnübergang sowie die für die Be- und die Entladung von Bahndienstfahrzeugen und Güterwagen genutzten Betriebsflächen nutzen kann.

Ein weiterer Teilaspekt der Stellungnahme der Feuerwehr besteht in der Forderung nach Aufstellung eines leistungsfähigen Hydranten mit einer bereitstellbaren Menge von 2000 l/min unmittelbar vor dem Zugang zur Verladeanlage, in Verbindung mit der Herstellung einer Bewegungsfläche. Ebenso solle eine Löschwassereinspeisung für die Feuerwehr hergestellt werden, über die eine „trockene“ Löschwasserleitung auf dem Mittelbahnsteig eingespeist werden kann. An die Umsetzung der Einspeisung werden weitere Anforderungen gestellt; unter anderem sollen die Anschlüsse der Einspeisung und Entnahmestellen alle 50 m auf dem Bahnsteig installiert werden.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Den hergereichten Planunterlagen zu Art und Umfang der baulichen Anlagen des Vorhabens (vgl. Unterlagen 5.1, 5.2, 5.3) in Verbindung mit dem Brandschutzkonzept, Unterlage 20.1, sowie dem Löschwassernachweis, Unterlage 20.2, ist zu entnehmen, dass eine ausreichende

Wassermenge über die auf dem Grundstück der Vorhabenträgerinnen am Standort vorhandenen Hydranten zur Verfügung steht, da wegen des vorhandenen ICE-Werks und anderer betrieblicher Einrichtungen Hydranten installiert sind. Drei der Hydranten befinden sich zwar in Höhe bzw. außerhalb der nordwestlichen Grenze des planungsgegenständlichen Vorhabenbereichs, ihr Einzugsbereich deckt gleichwohl das Vorhaben ab. Die geplanten Baulichkeiten – Bahnsteig ohne Überdachung und Technikgebäude, zweigeschossiges Parkhaus mit Außenwandöffnungen, eingeschossiges Servicegebäude – lösen eine Pflicht zur Herrichtung von weiteren Hydranten und/oder eine Löschwassereinspeisung zur Versorgung von Hydranten auf dem Bahnsteig nicht aus (vgl. Unterlage 20.1, Brandschutzkonzept, Ziffer 13.2).

B.4.10.4 Baustelle/Baustelleneinrichtung

Die Auflagen zum Punkt Baustellen/Baustelleneinrichtung einschließlich der Hinweise auf das einschlägige Regelwerk sind erforderlich, um auch während der Bauzeit wirksame Löscharbeiten zu ermöglichen und die Menschenrettung zu beschleunigen.

B.4.10.5 Einwendungen zum Brand- und Katastrophenschutz

In einigen Einwendungen (E0003, E0005, E0010) wird das mit den Planunterlagen hergereichte Brandschutzkonzept wegen des Sachverhalts kritisiert, dass die Verkehrssituation auf der Elbgaustraße nicht als Problemkreis für den Brand- und Katastrophenschutz berücksichtigt worden sei.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, da der Nachweis ausreichender Rettungswege und der Zugänglichkeit des Grundstücks für die Feuerwehr durch die Verkehrssituation auf der Elbgaustraße nicht berührt ist. Hinsichtlich der Zugänglichkeit der Anlage für die Feuerwehr ist maßgeblich, dass die örtlichen Platzverhältnisse der Feuerwehr hinreichende Angriffsflächen, Aufstellflächen und Bewegungsflächen bieten, die von geeigneten öffentlichen Verkehrswegen aus erreichbar sind. Diese Bedingungen sind bei dem Vorhaben erfüllt, da es angesichts seiner Bestimmung als Kfz-Verladeeinrichtung von befestigten, befahrbaren Flächen umgeben und der vorhandene vorhabenträgerinneneigene Verbindungsweg von der Elbgaustraße zum ICE-Werk nach Breite und Tragfähigkeit für Lkw, mithin auch für Feuerwehrfahrzeuge geeignet ist (vgl. Unterlage 20.1, Brandschutzkonzept, Ziffer 4.1.2, sowie Ziffer B.4.10.3). Dasselbe gilt für die Elbgaustraße, deren Befahrbarkeit durch Feuerwehrfahrzeuge als gewidmeter Verkehrsweg vorauszusetzen ist. Auf Stauereignisse und ihre Häufigkeit auf Straßen, die beim Anrücken durch die Feuerwehr befahren werden müssen, kommt es bei der Bewertung des Vorhabens

unter Brandschutz- und Rettungsgesichtspunkten nicht an. Dies gilt nicht zuletzt deswegen, weil Feuerwehr-Einsatzfahrzeuge bei Einsätzen Sonderrechte gemäß § 35 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch nehmen und das blaue Blinklicht gemäß § 38 Absatz 1 in Verbindung mit § 38 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung verwenden können, was insofern auch bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Elbgaustraße in Anwendung zu bringen ist. Auf die im Zuge der Online-Konsultation vorgetragene Wiederholung des Vorhalts der dichten Verkehrslage, die einer Wirksamkeit der Wahrnehmung der Sonderrechte entgegenstehe (E0005 und E0010) ist mit der Anhörungsbehörde zu entgegnen, dass Maßstab des Einsatzes der Sonderrechte durch Einsatzkräfte nicht ist, durch diese durchweg freie Fahrt zu erhalten (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 87 f.), was im Übrigen auf zahlreiche (zwei- oder auch mehrspurige) Straßen im Stadtgebiet von Hamburg zutreffen dürfte.

Soweit in den Einwendungen beanstandet wird, dass die Elbgaustraße als Rettungsweg zum „Nadelöhr“ werde, ist dies hinsichtlich der erforderlichen Möglichkeiten der Selbstrettung nicht nachvollziehbar, da weder ein auf die Elbgaustraße führender Rettungsweg konzipiert ist, noch ersichtlich ist, inwieweit eine fußläufige Selbstrettung über die Elbgaustraße einschließlich Unterquerung der dortigen Eisenbahnüberführungen durch die straßenverkehrsbezogenen Verkehrsverhältnisse auf der Elbgaustraße beeinträchtigt sein könnte. Vielmehr ist relevant, dass das Parkdeck und andere umschlossene Räume der Hochbauten des Vorhabens über Rettungswege auf offene Freiflächen auf dem Grundstück der Vorhabenträgerinnen verlassen werden können. Dem haben die Vorhabenträgerinnen planerisch u.a. durch Umgestaltungen im Vorfeld des Vorhabens (außerhalb des gegenständlichen Planfeststellungsbeschlusses) Rechnung getragen, etwa durch die Übertragung einer von der DB Fernverkehr AG bisher unter anderem als Gaslager genutzten Fläche an die DB Netz AG in der Absicht, das Gaslager zu verlagern. Die dagegen gerichtete Einwendung, in der die auf praktische Aspekte des Arbeitsalltags in Zusammenhang mit dem Gaslager Bezug genommen wird (E0018), ist mithin schon unter dem Gesichtspunkt des Brand- und Katastrophenschutzes zurückzuweisen.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens zur 1. Planänderung wurde in der Einwendung E0005 die Streichung im Brandschutzkonzept, Unterlage 20.1, unter Punkt 6, „Einsatzwert der örtlich zuständigen Feuerwehr“ in der Fassung der ersten Planänderung, um die Passage „Die Hilfsfrist von 8 Minuten für 10 Einsatzkräfte bzw. 13 Minuten für 16 Einsatzkräfte gem. den Vorgaben der AGBF kann somit eingehalten werden“ gerügt. Die Streichung dieses Satzes lege dar, dass ein effektiver Brandschutz

bzw. eine schnelle Brandbekämpfung nicht gewährleistet sei. Die Streichung ist nach dazu eingeholten Sachverhaltsermittlungen dem Umstand geschuldet, dass die Angabe einer Hilfsfrist einer bloßen Empfehlung der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der Bundesrepublik Deutschland (AGBF) entspricht, die für die Feuerwehren jedoch nicht bindend ist, sodass aus formalen Gründen die verbindliche Einhaltung einer Hilfsfrist dem Brandschutzkonzept nicht zugrunde gelegt werden kann (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 77). Entgegen der spekulativen Annahmen des Einwenders beruht die Streichung zudem nicht auf Aussagen der Feuerwehr zur Effektivität der Brandbekämpfung. Die Einwendung wird zurückgewiesen, da die vorgenannte textliche Streichung mithin keine Rückschlüsse auf die Wirksamkeit der Brandbekämpfung sowie die Validität des Brandschutzkonzeptes zulässt.

Entgegen der Einwendung E0005 ist das Brandschutzkonzept zudem nicht dadurch in seiner Aussagekraft gemindert, dass in diesem nicht auf die vom Einwender angenommene erhöhte Brandlast von Kfz mit Elektroantrieb eingegangen wird, wobei in der Einwendung zusätzlich von einer erhöhten Anzahl dahingehender Nutzungen des Angebots Autoreisezug ausgegangen wird. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum einen ist die Annahme eines hohen prozentualen Anteils an Belegungen von Autoreisezügen mit Elektroautos rein spekulativ, was bereits daran deutlich wird, dass die zur Einwendung gegenteilige Argumentation – etwa eine besonders geringe Nutzung durch Elektroautos, weil sich an die mit dem Autoreisezug befahrene Strecke noch eine als Langstrecke angelegte Urlaubsfahrt anschließt, oder Unwägbarkeiten hinsichtlich der Ladeinfrastruktur an den Zielorten bestehen – ebenso möglich wäre. Letztlich kann es darauf jedoch nicht ankommen, da die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Autotransportwagen (ohnehin) nur Fahrzeuge mitführen, die gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) i.V.m. § 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind und nach § 3 Abs. 1 S. 1 FZV auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden dürfen; dies umfasst gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 2 StVG i.V.m. § 20 FZV vorübergehend auch für im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge. Eine Differenzierung nach Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb und solchen mit Verbrennungsmotoren, die sich in Anforderungen an das Brandschutzkonzept niederschlagen könnte, ist weder im StVG noch in der FZV enthalten (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 78).

B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

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 der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabenträgerinnen sorgen dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

Wegen der Belegenheit des Vorhabens auf den vorhabenträgerinneneigenen Grundstücken ergeben sich indes nur geringfügige Konflikte mit Leitungsträgern. Vonseiten der abgefragten Leitungsträger sind drei Stellungnahmen im Verfahren abgegeben worden; neben einer Kenntnisnahme der Telekom Technik GmbH (S0002) gingen Hinweise und Forderungen der Hamburger Wasserwerke (HWW – S0007) sowie der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH (S0015) ein. Eine Konfliktbewältigung hinsichtlich der konkret betroffenen Leitungen durch den beschlussgegenständlichen Verweis auf die jeweiligen Merkblätter der Leitungsunternehmen sowie im Einzelfall durch die als Nebenbestimmungen festgelegten Abstimmungserfordernisse gewährleistet.

B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten

B.4.12.1 Bauzeitliche Beeinträchtigungen

Das Vorhaben tritt im öffentlichen Verkehrsraum bauzeitlich im Wesentlichen dadurch in Erscheinung, dass der Verkehr von Baustellen-LKW von der Elbgaustraße einbiegend in die befestigte Privatstraße auf dem vorhabenträgerinneneigenen Grundstück sowie in der umgekehrten Richtung stattfindet. Eine taugliche Alternative von nicht über die Schiene abzuwickelnden Baustellenverkehren vom Grundstück der Vorhabenträgerinnen von und zur Elbgaustraße ist angesichts der Insellage des Grundstücks zwischen den Gleisen, die aus der Nach- und Weiternutzung von Bahnflächen resultiert, nicht ersichtlich. Durch die als Nebenbestimmung auferlegte und dem Bodenverwertung- und Entsorgungskonzept, Unterlage 21 zugrundeliegende Priorisierung der Baustellenanbindung über die Schiene ist jedoch sichergestellt, dass der Umfang der baustellenbedingten Benutzung der Elbgaustraße den Gemeingebrauch nicht überschreitet. Festzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass die Anbindung der vorhabenträgerinneneigenen Grundstücke bereits im Bestand

baulich befestigt hergestellt ist. Unschädlich ist dabei, dass die Anbindung der Fläche im Bestand mit einer Gehwegüberfahrt erfolgt, und es sich somit nach straßenverkehrsfachlicher Terminologie nicht um einen vierarmigen Knotenpunkt handelt. Denn jedenfalls steht fest, dass der in das Grundstück der Vorhabenträgerinnen ein- und aus diesem ausfahrende LKW-Verkehr an einer Stelle auf das öffentliche Straßenverkehrsnetz trifft, an der dieses baulich nicht wegen des LKW-Baustellenverkehrs geändert werden muss. Mithin findet über die Einmündung bereits im Bestand LKW-Verkehr von und zum ICE-Werk statt.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist daher zu der Auffassung gelangt, dass der Planfeststellungsbeschluss vorliegend ergehen kann, ohne, dass es auf die Bewertung der Anordnungsfähigkeit einer bestimmten baustellenbezogenen Beschilderung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Vorwege ankommt. In der geplanten Anbindungssituation der Baustelleneinrichtungsfläche an die Privatstraße der DB Fernverkehr AG und mittelbar an die Elbgaustraße ist kein Konfliktpotenzial ersichtlich, das ausschließlich durch eine konkrete verkehrszeichenbezogene, verkehrsrechtliche Anordnung gelöst werden kann. Der Straßenverkehrsbehörde ist anheimgestellt, auf die Angaben der Vorhabenträgerinnen zum Baubeginn zu prüfen, ob zur Sicherheit des Straßenverkehrs gleichwohl Warnhinweise oder eine (weitere) Geschwindigkeitsreduzierung auf der Elbgaustraße begründet sein kann. Für temporäre bauliche Maßnahmen sieht das Eisenbahn-Bundesamt demgegenüber keine Veranlassung.

Der Umstand, dass die von der Einmündung in die Elbgaustraße bis zum Baufeld führende Privatstraße der DB Fernverkehr AG im Bestand befestigt ist (siehe nachstehend Ziffer B.4.10.3), trägt bereits zur Minderung insbesondere von Staubimmissionen bei. Wegen der gleichwohl nicht auszuschließenden Verschleppung von Verunreinigungen auf die Elbgaustraße ist als Nebenbestimmung aufgesetzt, auf den betreffenden Verkehrswege aus Gründen der Verkehrssicherheit Verschmutzungen zu beseitigen.

Schließlich ist festzuhalten, dass die Bauarbeiten nicht zu einer Einschränkung der Fahrbahnbreite der Elbgaustraße führen und diese auch weder ganz noch teilweise gesperrt werden muss und auch der Rad-/Gehweg entlang der Elbgaustraße unbeschadet der Nutzung der bestehenden Gehwegüberfahrt zur Privatstraße der DB Fernverkehr AG als mittelbare Zufahrt in den Baustellenbereich erhalten und benutzbar bleibt. Mit zu umfassende Erlaubnisse nach § 19 Absatz 1 und § 22 Absatz 1 HWG für temporär oder dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen enthalt dieser

Planfeststellungsbeschluss insofern nicht, da keine öffentlichen Wege nach dem HWG in Anspruch zu nehmen sind.

B.4.12.2 Wegeführung auf dem Grundstück der Vorhabenträgerinnen

Der vorhandene Verbindungsweg (Privatstraße) zwischen dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG und der Einmündung dieses Weges in die Elbgaustraße wird im Zuge des Vorhabens in Lage und Dimensionen nicht verändert und ist insoweit nicht Gegenstand des Vorhabens. Unter Würdigung der örtlichen Verhältnisse entsprechend den nachrichtlichen Darstellungen zu diesem Verbindungsweg löst die zusätzliche Nutzung des im Bestand vorhandenen Weges für die Zwecke des Vorhabens im Zuge dieser Wegeführung selbst keine Konflikte aus, die einen Ausbau dieses Weges erforderten. Maßgeblich hierfür ist die Sachlage, dass der Weg, wie bereits in der Variantenprüfung berücksichtigt, den Begegnungsverkehr von Kfz erlaubt, hinreichend tragfähig und breit für die Befahrung Lkw und damit auch durch Feuerwehrfahrzeuge ist (vgl. Ziffer B.4.2) und über einen 1,50 m breiten Fußweg verfügt. Ein deutlich erhöhtes Fußgängeraufkommen ist durch den Betrieb der für die Abfertigung von Autoreisezügen bestimmten Autoreisezuganlage auch nicht zu erwarten (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 29). Angesichts der Ausrichtung des Vorhabens auf die Anfahrt mit dem Kfz, die der weiteren Zugänglichkeit für den Fußgängerverkehr nachrangige Bedeutung zuweist, ist kein Ausbaubedarf für den – im Übrigen grundsätzlich vorhandenen – Gehweg entlang der Privatstraße ersichtlich. Die dahingehende Einwendung E0012 wird zurückgewiesen.

Unbeschadet dessen, dass es sich dabei um einen in der Sphäre der Vorhabenträgerinnen liegenden Aspekt liegt, ist festzustellen, dass die Andienung von Betriebsflächen entlang des (außerhalb des Vorhabens gelegenen) Gleises 44 durch Lkw (bspw. Fahrzeuge von externen Gleisbaufirmen) durch das Vorhaben nicht ersichtlich beeinträchtigt wird (vgl. E0018). Insbesondere ist es unschädlich, dass die unterhalb des aufgeständerten Parkdecks des vorhabengegenständlichen Parkhauses gelegene Aufstellfläche lediglich eine für Pkw ausgelegte Tragfähigkeit aufweist, da die Aufstellfläche angesichts der vom Parkdeck eingeschränkten lichten Höhe von 2,70 m ohnehin nur von Pkw angefahren werden kann. Die vom Einwender E0018 angesprochene Kopframpe an Gleis 44 kann auch bisher von Kfz bzw. Lkw nur über das südöstlich des Vorhabens gelegene, von diesem nicht berührte Betriebsgrundstück der Vorhabenträgerinnen erreicht werden, d.h. unter vorheriger Querung der Gleise 41, 42 und 44. Auch insoweit ist (abgesehen vom räumlichen

Konflikt mit der geplanten Auffahrrampe zum Parkdeck) nicht ersichtlich, unter welchem Gesichtspunkt den Vorhabenträgerinnen die Herrichtung eines Lkw-tauglichen Zufahrtsweges zur Kopframpe über das vorhabengegenständliche Grundstück auferlegt werden könnte. Die dahingehende Einwendung wird zurückgewiesen.

Weiterhin ist den Vorhabenträgerinnen entgegen der Einwendung E0018 nicht aufzugeben, die Wegeführungen auf dem vorhabengegenständlichen Grundstück so umzugestalten, dass für Müllfahrzeuge zusätzliche Bewegungsflächen zur erleichterten Anfahrbarkeit der vorgesehenen oder, wie vom Einwender angenommen, zukünftig weiter anwachsenden Zahl von Abfallbehältern zur Verfügung stehen. Zum einen handelt es sich um eine binnenorganisatorische Entscheidung der Vorhabenträgerinnen. Zum anderen ist nicht ersichtlich, dass die Müllentsorgung im anfallenden Umfang mit den vorgesehenen Einrichtungen technisch und arbeitsschutzrechtlich nicht bewältigt wird. Der Erschließungsweg auf dem Grundstück der Vorhabenträgerinnen kann von regulären Müllfahrzeugen befahren werden. Volle, zu entleerende Müllbehälter sind demnach mit Muskelkraft vom Aufstellort zum Verbindungsweg und leer zurück zu befördern, sodass keine rückwärtsgerichteten Fahrbewegungen der Müllfahrzeuge erforderlich werden.

B.4.12.3 Auswirkungen des Vorhabens auf den Stadtverkehr

Die spezifische Funktion des Vorhabens, neben seiner eisenbahnbetrieblichen Funktion als Bahnhof zudem als Serviceeinrichtung zur Be- und Entladung von Kfz von und auf Autoreisezüge zu dienen, führt unweigerlich dazu, dass das Vorhaben Kfz-Quell- und Zielverkehr erzeugt. Der Umstand, dass dieser Quell- und Zielverkehr – je nachdem, an welcher Stelle er in das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Freien und Hansestadt Hamburg eingespeist werden soll – potenziell in Abhängigkeit von der örtlich herrschenden Verkehrssituation bzw. Verkehrsstärke Konflikte erzeugen kann, ist von der zur Planfeststellung beantragten Planung erfasst worden. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Unterlage 23, Verkehrsuntersuchung Elbgaustraße, Erläuterungsbericht, geeignet, die verkehrsfachliche Eignung der Anbindung der Zufahrt zur Autoreisezugverladung an die Elbgaustraße nachzuweisen.

Sowohl in Einwendungen als auch in zu dem Vorhaben abgegebenen Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sind die Auswirkungen des fertiggestellten Vorhabens auf den Straßenverkehr – insbesondere auf die Elbgaustraße – kritisch gewertet worden. Die Einwendungen richten sich im Wesentlichen gegen die Auswirkungen des Vorhabens auf den Verkehrsknotenpunkt an der Einmündung des

Erschließungsweges zwischen der Elbgaustraße und dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG in die Elbgaustraße. Im Einzelnen wird in den Einwendungen zu einer befürchteten Staubildung durch den Abbiegeverkehr (Elbgaustraße, Anfahrt BAB, etc.), zur Unfallgefahr für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr in Folge kreuzender Kraftfahrzeuge, zu Verkehrsbehinderungen und Überlastungen in der Elbgaustraße, zur Verkehrssituation am Eidelstedter Platz, zu den Auswirkungen der Nutzung des geplanten Mitarbeiterparkplatzes sowie zur aus Sicht der Einwenderinnen und Einwender zu verzeichnenden Nichtbeachtung des durch die Stoßzeiten zu erwartenden schwankenden Verkehrsaufkommens vorgetragen. Für die Bewertung der diesbezüglichen Inhalte von Einwendungen wird auf Ziffer B.4.12.3.3 verwiesen. In den Stellungnahmen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) (S0006) und die Straßenverkehrsdirektion VD 52 (S0009) sind Teilaspekte der Auswirkungen des Vorhabens auf verkehrliche Belange angesprochen, die im Wesentlichen auf bauliche Merkmale der Elbgaustraße Bezug nehmen. Die Stellungnahme der BVM bezieht sich dabei im Kern auf die geringe Breite des Radweges entlang der Elbgaustraße, der eine Konfliktanfälligkeit mit von und zur Autoreisezuganlage einbiegenden Fahrzeugen erzeuge, während die Straßenverkehrsbehörde VD 52 die Schlussfolgerungen der Vorhabenträgerinnen aus der Verkehrsuntersuchung zur Belastung der Elbgaustraße nicht teilt. Dem Konflikt werde jedoch durch eine Umplanung des LSBG bzw. das straßenrechtliche Vorhaben des Ausbaus der Elbgaustraße in Zusammenhang mit der Ertüchtigung der Veloroute 14 Rechnung getragen worden.

Unbeschadet der im Zuge der Durchführung des Anhörungsverfahrens Sachverhaltsermittlung durch die Anhörungsbehörde mit dem Ergebnis, dass der zu erwartende Ausbau der Elbgaustraße letztlich zum faktischen Ausräumen der Einwände gegen das Vorhaben führt (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 95), kann es für eine Zulassungsfähigkeit des Vorhabens auf eine bauliche Verbesserung der Elbgaustraße nicht ankommen, zumal es nach der im Anhörungsverfahren ermittelten Einschätzung des LSBG erst Mitte der 2020er Jahre zu einer Umsetzung der betreffenden Ausbaustufe der Veloroute 14 kommen soll. Soweit die im Bestand vorhandene bauliche Ausführung des Radweges an der Elbgaustraße dazu führt, dass Radfahrende trotz dessen straßenverkehrsrechtlich erlaubter Nutzung keine nach Maßgabe der Belange des Radverkehrs verkehrsgerechten Zustände vorfinden, ist dies nicht dem Vorhaben anzulasten. Ähnliches gilt für die bereits vorherrschenden Verkehrsverhältnisse des Kfz-Verkehrs auf der Elbgaustraße.

Im Gegenzug ist nicht anzuzweifeln, dass die geplanten Umbaumaßnahmen an der Elbgaustraße einer Verbesserung der dortigen Verkehrsverhältnisse zuträglich sind, und zumindest mittelbar die mit dem Kfz an- und abreisenden Nutzerinnen und Nutzer des Angebots Autoreisezug eine in der Zu- und Abfahrt qualitativ und hinsichtlich der Gesamtreisedauer attraktivere Verkehrssituation vorfinden. Ob der zeitliche Verlauf der Umsetzung des mit diesem Beschluss planfestgestellten Vorhabens zu bauzeitlichen Konflikten mit den Baumaßnahmen an der Elbgaustraße führt, ist derzeit nicht absehbar, zumal keine dahingehenden Einschätzungen vonseiten der BVM und der Straßenverkehrsdirektion abgegeben wurden. Vorsorglich enthält dieser Beschluss ein Benachrichtigungs- und Abstimmungsgebot der Vorhabenträgerinnen mit dem Bezirksamt Eidelstedt als Vorhabenträger des Straßenausbaus sowie der BVM als Vertreterin des LSBG, siehe Ziffer A.5.9. Damit wird dem diesbezüglichen Votum der Anhörungsbehörde entsprochen (Abschließende Stellungnahme vom 29.04.2022, Seite 96).

B.4.12.3.1 Berücksichtigung der Auswirkungen der Variantenprüfung

Vergleichende Verkehrsuntersuchungen für andere in der Variantenprüfung betrachtete Standorte waren nicht einzuholen. Wie unter Punkt B.4.2 dargestellt, konnten andere geprüfte Standorte im Wesentlichen bereits unter dem Aspekt der Herstellung der eisenbahnbetrieblichen Mindestvoraussetzungen an den jeweiligen Ortslagen nicht überzeugen. Bezogen auf die Verträglichkeit der jeweiligen Standorte für zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr liegt es zudem so, dass sich eine gänzliche Nivellierung der Beeinflussung des Hamburger Stadtverkehrs überschlägig nur an einem weniger dicht besiedelten und damit zwangsläufig periphereren Standort hätte realisieren lassen. Eine solche Lage würde jedoch, wie dargestellt, insbesondere die eisenbahnbetriebliche Verknüpfung und den Einzugsbereich für Anreisende negativ beeinflussen. Verglichen mit den geprüften Standorten im näheren Umfeld des Bahnhofs Hamburg-Altona (neu) fällt ins Gewicht, dass die Vorzugsvariante noch die günstigsten Voraussetzungen zur Bewältigung des Quell- und Zielverkehrs im öffentlichen Verkehrsraum aufweist. So gehen die Vorhabenträgerinnen in Unterlage 1, Erläuterungsbericht, Variantenuntersuchung, Ziffer 4.3 nachvollziehbar davon aus, dass eine Anbindung der Einfahrt der Autoreisezugverladung in die Schnackenburgallee als Autobahnzubringer (entsprechend Untervariante Langefelde) aus städtischer Sicht verkehrsfachlich nicht akzeptabel wäre, und eine Anbindung über die Lederstraße erhebliche – auch sicherheitsrelevante – Nachteile für die Verkehrsabwicklung auf dem Grundstücke der Vorhabenträgerinnen mit sich brächte (einspurige Verkehrsführung, Bahnübergänge).

Für die Möglichkeit der Bewältigung des Belangs vom Vorhaben induzierter zusätzlicher Quell- und Zielverkehre an der planfestgestellten Lage spricht schließlich die dort bereits bestehende straßenseitige Anbindung des ICE-Werks der DB Fernverkehr AG als eine der Vorhabenträgerinnen, die im Bestand an nämlicher Stelle als Zufahrt für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Liefer- und gewerblichen Verkehr dient. Insofern erweist sich die mit der Vorzugsvariante verbundene Umsetzung der Zufahrt zur Autoreisezuganlage in Form des Ausbaus der Bestandsanlage auch aus wirtschaftlichen Gründen und wegen des damit möglichen sparsamen Umgangs mit Flächen als geboten.

Unbeschadet dessen, dass eine Nullvariante aus den unter Ziffer B.4.2.1 genannten, vornehmlich bahnbetrieblichen Aspekten nicht in Betracht kommt, ist auch unter Berücksichtigung der Belange des Straßenverkehrs keine Vorteilhaftigkeit der Ist-Situation, d.h. eine Führung der aus Richtung sowie zur Verladeanlage fahrenden Kraftfahrzeuge in die Stadtmitte von Hamburg-Altona ersichtlich. Dies gilt sowohl angesichts der üblichen Verkehrsverhältnisse auf den von der Anschlussstelle Bahrenfeld der A 7 zum Bahnhof Hamburg-Altona führenden Stadt- und Bundesstraßen als auch hinsichtlich der Zufahrts- und Abfahrtssituation an der Max-Brauer-Allee, dem Paul-Nevermann-Platz sowie der Julius-Leber-Straße.

Soweit die Standortwahl des Vorhabens im Zuge der Online-Konsultation in der Einwendung E0002 unter dem Aspekt kritisiert wurde, das Vorhaben greife „ohne Ermächtigung“ in den zukünftigen Verkehrsfluss bis hin zur Nutzungsintensität konkreter Abschnitte des Bundesfernstraßennetzes und der nachgeordneten Straßen ein, ist diese Einwendung für das Eisenbahn-Bundesamt nicht nachvollziehbar. Eine rechtliche Grundlage, mit dem Kfz an- und abfahrende Reisende auf bestimmte Anfahrtswege zu verweisen, existiert nicht. Dies wird bereits anhand des in der Einwendung eingeräumten Umstands ersichtlich, dass keine unmittelbaren verkehrslenkenden Eingriffe seitens der Vorhabenträgerinnen (hier: in das Bundesfernstraßennetz) zu erwarten sind (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 86). Für ein in der Einwendung implizit behauptetes „Lageveränderungsverbot“ öffentlicher Einrichtungen, deren Bestehen mit dem Generieren von Ziel- oder Quellverkehr verbunden ist, besteht keine Grundlage.

B.4.12.3.2 Vom Vorhaben induzierter Verkehr gemäß Verkehrsuntersuchung – Stellungnahme S0009 der Straßenverkehrsdirektion VD52

Die Anbindung der Autoreisezuganlage an die Elbgaustraße unter Ausbau der vorhandenen Zufahrt an das ICE-Werk ist unter dem Gesichtspunkt der

Konfliktbewältigung insbesondere deshalb tragbar, weil die gemäß Verkehrsuntersuchung prognostizierten, vom Vorhaben induzierten Verkehrsmengen mit maximal 80 zusätzlichen Kfz in der Frühspitzenstunde und 88 zusätzlichen Kfz in der Spätspitzenstunde (Unterlage 23, Verkehrsuntersuchung Elbgaustraße, Erläuterungsbericht, Seite 11) als eher gering anzusehen sind. Der Umstand, dass die Elbgaustraße bereits im Prognosenullfall, Prognosehorizont 2035 in Höhe der vorhabengegenständlichen Einmündung für einige Verkehrsbeziehungen (Kreuzen der Elbgaustraße, Linksabbiegen von der und auf die Elbgaustraße) die sogenannte Verkehrsstufe C[18] aufweist, und sich der Verkehrsfluss vorhabenbedingt in den Spitzenstunden auf die sogenannte Verkehrsstufe D[19] verschlechtert, ist der konkreten Ausführung des Vorhabens nicht entgegenzustellen. Zum einen ist der Planfeststellungsbehörde bekannt, dass Verkehrsbelastungen jedenfalls der Stufe C auf innerstädtischen Verbindungsstraßen der Freien und Hansestadt Hamburg allgegenwärtig sind. Im Bereich der Bundesfernstraßen werden auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg Ausbaumaßnahmen durchgeführt, um etwa die Verkehrsstufe D (wieder) zu erreichen. Ein – hypothetisch nur für den begrenzten Zeitraum der Spitzenbelastung in Betracht kommendes – Erreichen (Stufe E) oder Überschreiten der Kapazitätsgrenze (Stufe F), welches (erst) die Validität der Verkehrslösung in Zweifel gezogen hätte, ist nicht zu prognostizieren.

Die Planfeststellungsbehörde hat vor diesem Hintergrund den Kerninhalt der Stellungnahme S0009 der Straßenverkehrsbehörde VD 52, der gemäß es einer baulichen Anpassung der Anbindung der Autoreisezuganlage an die Elbgaustraße bedürfe, zur Kenntnis zu nehmen und zu bewerten. Die in der Stellungnahme vorgetragene Sachlage rechtfertigt jedoch zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine durch den Planfeststellungsbeschluss auszusprechende Verpflichtung der Vorhabenträgerinnen, die Anbindung der Zufahrt zur Autoreisezuganlage als Teil des Vorhabens auszubauen. Auf ein Einvernehmen der Straßenverkehrsbehörde („Zustimmung“) kommt es insoweit nicht an. Dieser Entscheidung beruht auf folgenden sachlichen Grundlagen und Bewertungen:

---

[18] Definition gemäß Verkehrsgutachten: „Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.“

[19] Definition gemäß Verkehrsgutachten: „Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.“

- Die Forderung der Stellungnahme steht zunächst im unmittelbaren Zusammenhang mit der als unstet bezeichneten Führung des Radverkehrs, für die ausweislich der Stellungnahme die auf der Fahrbahn der Elbgaustraße sowie dem vorhandenen baulichen Radweg gleichermaßen bestehenden Nutzungsmöglichkeiten ursächlich sind. Aus dieser Verkehrsregelung resultierende Konflikte sind dem Vorhaben nicht anzulasten, zumal es in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde läge, ggf. eine geeignete verkehrsbehördliche Anordnung zur verkehrslenkenden Konzentration des Radverkehrs auf eine einheitliche Wegeführung zu veranlassen.
- Die Führung der Veloroute 14 über die Elbgaustraße ist eine verkehrspolitische Entscheidung des Bezirksamts Eimsbüttel sowie der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Die straßenbauliche Situation auf dem Grundstück der Vorhabenträgerinnen sowie in Höhe der Einmündung des für das Vorhaben genutzten Verbindungswegs zum ICE-Werk werden im Zuge des Vorhabens nicht verändert und bestehen in dieser Form seit etwa 1990 (Fertigstellung des ICE-Werks). Soweit diese Bestandssituation aktuellen verkehrspolitischen Vorstellungen der baulichen Ausgestaltung der Ortslage unter Gesichtspunkten des Radverkehrs nicht entspricht, ist ein Verursachungsbeitrag des Vorhabens zu dieser Sachlage nicht ersichtlich. Dies wird nicht zuletzt dadurch deutlich, dass das Bezirksamt Eimsbüttel unter Vergabe der Planung an den Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) die bauliche Umsetzung der Veloroute 14 völlig unabhängig bzw. jedenfalls ohne Veranlassung durch das Vorhaben betreibt. Diesbezüglich ist mit den Vorhabenträgerinnen darauf zu verweisen, dass die Elbgaustraße ein öffentlicher Weg im Sinne des § 2 des Hamburgischen Wegegesetzes ist und gemäß § 12 Abs. 1 des Hamburgischen Wegegesetzes in der Wegebaulast der Freien und Hansestadt Hamburg steht.
- Die Einmündungssituation muss auch nicht vorhabenbedingt unter dem Aspekt der von der Straßenverkehrsbehörde geforderten ReStra-konformen baulichen Gestaltung des Erschließungsweges zwischen Elbgaustraße und dem ICE-Werk umgestaltet bzw. aufgeweitet werden, da der Erschließungsweg baulich nicht verändert, sondern im bestehenden Zustand als Zufahrt zur Autoreisezuganlage zur Verfügung steht. Abgesehen von Bestandsschutzgesichtspunkten ist die bauliche Aufweitung des Erschließungswegs einschließlich der Verbreiterung dessen Gehwegs von 1,50 m auf 2,65 m (die eine Umgestaltung der Einmündung in die Elbgaustraße nach sich ziehen könnte) verkehrsfachlich zumindest nicht zwingend. Der Standort des Vorhabens ist gerade so gewählt, dass – ein entsprechendes Angebot der Eisenbahnverkehrsunternehmen vorausgesetzt – Reisende, die den Autoreisezug als

Nachtzug ohne Kfz-Mitnahme nutzen, an anderen, nicht auf die Anreise mit dem Kfz zugeschnittenen Fernverkehrsbahnhöfen im Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg zusteigen können. Die Vorhabenträgerinnen können insoweit, wie auch in der Variantenprüfung, Ziffer B.4.2.2 berücksichtigt ist, davon ausgehen, dass Fußgängerverkehr von und zur Autoreisezugverladung eine Randerscheinung ist, für die nur wenige Anlässe im Einzelfall bestehen, beispielsweise das gesonderte Eintreffen oder Abreisen zusätzlicher Mitreisender in einem an der Autoreisezugverladung teilnehmenden Kfz.

- Schließlich liegen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch im Lichte der Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde keine vom Vorhaben induzierten Verkehre in solchem Umfang vor, dass sich daraus das Erfordernis einer verkehrsmengenbedingten baulichen Umgestaltung des Einmündungsbereichs in die Elbgaustraße ableiten ließe. Für die Planfeststellungsbehörde liegt auf der Hand, dass sich eine potenzielle Konfliktlage bei der Verkehrsabwicklung im öffentlichen Straßenraum im Wesentlichen durch aus südwestlicher Richtung anfahrende Kfz ergeben kann, die als Linksabbieger die Autoreisezugverladeanlage ansteuern. Entgegen der Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde ist ebendieser Sachverhalt in der mit der Planung hergereichten Verkehrsuntersuchung, Unterlage 23, Seite 10 ff. betrachtet und die prognostizierte Beeinträchtigung des Verkehrsflusses, einschließlich des mit berücksichtigten Busverkehrs, als hinnehmbar bewertet worden. Durch Linksabbieger in der vorgenannten Verkehrsbeziehung verursachte Wartezeiten werden in der Prognose des Verkehrsflusses für die geradeaus die Elbgaustraße aus südwestlicher in nordöstlicher Richtung befahrende Kfz abgebildet. Im Übrigen geht die Straßenverkehrsbehörde aufgrund der in den Abendstunden stattfindenden Verladevorgänge hinsichtlich der vorgenannten Verkehrsbeziehung von keiner signifikanten Verschlechterung der Bestandssituation aus, sodass letztlich kein fachlich begründeter Widerspruch zu den gutachterlichen Ergebnissen vorliegt. Dasselbe gilt hinsichtlich der Auswirkungen auf den Straßenverkehr durch abreisende, vom Grundstück der Vorhabenträgerinnen in die Elbgaustraße einfahrende Kfz. Denn zum einen sind, wie von der Straßenverkehrsbehörde bestätigt, auf dem Grundstück der Vorhabenträgerinnen auf die Möglichkeit zur Einordnung in den Verkehr wartende Kfz zunächst einmal kein Problem für den öffentlichen Straßenraum. Zum anderen ist die gutachterliche Bewertung, dass die Elbgaustraße über Kapazitätsreserven für die Aufnahme ab- wie auch anreisender Kfz verfügt, angesichts der eng begrenzten Dauer der von der Autoreisezugverladung induzierten Spitzenverkehrszeiten und der ebenso begrenzten absoluten Anzahl der zusätzlichen Fahrzeuge plausibel. Die im Bestand

vorhandene Zufahrt auf das Gelände der Vorhabenträgerinnen ist nach alledem als tauglich für die Abwicklung des durch das Vorhaben induzierten Verkehrs an- und abreisender Kfz zu bewerten.

B.4.12.3.3 Einwendungen und weitere Stellungnahmen zur Bewertung der Verkehrsverhältnisse

Auswirkungen auf den Straßenverkehr werden abgesehen von den vorgenannten Stellungnahmen S0006 und S0009 in den Einwendungen E0001 bis E0017 sowie in den Einwendungen E0019 und E0020 thematisiert. Soweit in diesen Einwendungen Kritik an der Lage des Vorhabens an der Elbgaustraße unter Bezugnahme auf dortige oder an anderer Stelle ausgelöster Staubildung, Überlastungen, Verkehrsbehinderungen sowie schwankendem Verkehrsaufkommen geäußert wird, werden diese Einwendungen unter Verweis auf die vorstehend unter Ziffer B.4.12.3.2 dargestellte Verkehrsuntersuchung zurückgewiesen. Der Einwendungsführer E0001 hat seine hierauf bzw. die Verkehrsverhältnisse auf der Elbgaustraße gerichtete Einwendung durch seine Äußerung in der Online-Konsultation unter Verweis auf den geplanten Umbau der Elbgaustraße zurückgenommen (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 26). Da das Vorhaben zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes unabhängig von einem Um- oder Ausbau der Elbgaustraße genehmigungsfähig ist, wird auf die dahingehenden Vorhalte gleichwohl eingegangen.

Im Ergebnis ist mit der dies validierenden Verkehrsuntersuchung festzustellen, dass die Verkehrssituation an der Elbgaustraße zwar durch eine hohe Auslastung geprägt ist und keine optimale Ausgangslage für die Ansiedlung einer neuen Verkehrsquelle bietet, sich im Gegenzug die Verkehrslage jedoch durch das Vorhaben nicht deutlich verschlechtert (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 26).

In diversen der vorgenannten Einwendungen wird – verbunden mit der damit in Zusammenhang stehenden Kritik an der Standortwahl – die Validität der hergereichten Verkehrsuntersuchung insbesondere mit Blick auf die prognostizierten, von dem Vorhaben induzierten Kfz-Zahlen bezweifelt. Die Prognose gehe generell von zu niedrigen Kfz-Zahlen aus, was die Tauglichkeit der Verkehrslösung, d.h. der Anbindung über die Elbgaustraße in Frage stelle. Einwendungen, welche auf dem Vorhaben zugerechnete Auswirkungen auf den Straßenverkehr abzielen, ohne in der Verkehrsuntersuchung bewertet zu sein, werden nachstehend ebenfalls im Sachzusammenhang behandelt.

(a) Die Verkehrsuntersuchung sei nicht belastbar, weil sie vom „Konzernunternehmen“ DB Engineering & Consulting durchgeführt wurde (E0003, E0004, E0005, E0009, E0010, E0012, E0013, E0014, E0015, E0016, E0017). Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es steht den Vorhabenträgerinnen frei, die planfeststellungsrelevanten Untersuchungen – wie andere mit dem Antrag hergereichte Unterlagen auch – in Eigenregie zu erstellen. Entscheidend ist allein die Einhaltung anerkannter fachlicher Mindeststandards, die von den Einwenderinnen und Einwendern nicht substantiiert dargelegt ist. Eine Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg, etwa der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, eine solche Verkehrsstromanalyse durchzuführen oder Daten dazu beizusteuern, besteht mangels Vorhabenträgereigenschaft der Freien und Hansestadt Hamburg nicht. Im Zuge der Online-Konsultation wurde die Kritik in den Einwendungen E0005 und E0010 wiederholt und um die Forderung ergänzt, die die zuständigen Straßenverkehrsbehörden hätten die Zahlen der DB Engineering & Consulting GmbH zumindest validieren müssen. Dem ist mit der vorgenannten, nicht bestehenden Verantwortlichkeit der Freien und Hansestadt Hamburg für die Bereitstellung vorhabenrelevanter Verkehrsdaten ebenso zu entgegen wie mit dem Umstand, dass die Straßenverkehrsbehörde im Verfahren ebenso wie die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende nach § 73 Abs. 2 VwVfG beteiligt worden sind (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 85 f.).

(b) Die Kfz-Zahlen des abendlichen Berufsverkehrs in dem Bereich Elbgaustraße/Fangdieckstraße/Friedrichshulder Weg/Spreestraße seien in der Bewertung der Verkehrslage unberücksichtigt geblieben (E0001). Dies und die vom Einwender getroffene Schlussfolgerung, das Vorhaben erfordere eine der Einfahrt auf das Gelände der Vorhabenträgerinnen vorgeschaltete Linksabbiegerspur auf der Elbgaustraße werden zurückgewiesen. Zunächst ist es nicht Aufgabe und Zweck des Vorhabens, die Verbesserung einer im Bestand festzustellenden Beeinträchtigung der Verkehrslage herbeizuführen. Vielmehr kommt es darauf an, dass vom Vorhaben keine hinsichtlich ihrer Bewältigung problematische Konfliktlage erzeugt wird. Hinsichtlich der Verkehrs-Zusatzbelastung ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung, dass der vom Vorhaben induzierte Verkehr nicht zu den Spitzenzeiten des abendlichen Berufsverkehrs zu erwarten ist, und die Kapazität der Elbgaustraße zu den relevanten Zeiten der vorhabenbedingten Verkehrsinduktion für diese zusätzlich anfallenden Kfz ausreicht. Ausweislich der

Stellungnahme S0009 wird diese Einschätzung von der Straßenverkehrsbehörde geteilt.

(c) Die Verkehrsuntersuchung berücksichtige nicht den Kfz-Verkehr von an- und abreisenden Fahrgästen, die den Autoreisezug als Nachtzug ohne Fahrzeugbeförderung nutzen (E0001). Die Einwendung wird unter Verweis auf die obigen Ausführungen zur Forderung der Straßenverkehrsbehörde nach breiteren Fußwegen (S0009) aus nämlichen Gründen zurückgewiesen, da das Vorhaben unbeschadet der Herstellung von Bahnsteigen zum Zustieg für Reisende konzipiert ist, die Nutzer des Verkehrsangebots Autoreisezug sind. Im Verkehrsgutachten durfte zutreffend davon ausgegangen werden, dass Reisende, die das Angebot der Autoreisezugverladung nicht wahrnehmen, für den Zustieg andere geeignete Fernbahnhöfe im Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg ansteuern.

(d) Das Gutachten berücksichtige nicht die gleichzeitige Abfertigung bzw. die gleichzeitige Ankunft zweier Autoreisezüge (E0001). Die Einwendung wird als unzutreffend zurückgewiesen. Die Verkehrsuntersuchung bezieht sich konkret auf die von den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen verwendeten Autotransportwagen und den insoweit bei üblicher Zugbildung gegebenen Kfz-Beförderungskapazitäten, welche dementsprechend den zu erwarteten An- und Abreiseverkehr definieren. Die Verkehrsuntersuchung geht dabei davon aus, dass das Verkehrsangebot regelmäßig ausgebucht ist. Sie ist somit hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsbelastung der Elbgaustraße als regelmäßig unterschrittenes Worst-Case-Szenario einzustufen. Im Übrigen durfte bei der Verkehrsuntersuchung eine Entzerrung jedenfalls der Entladevorgänge realistischer Weise einkalkuliert werden, da einerseits nacheinander eintreffende Autoreisezüge schon angesichts der insoweit limitierenden Gleisanlagen nicht minutengleich ankommen. Andererseits ist die Prämisse der Vorhabenträgerinnen, dass eine Entzerrung schon durch den Umstand der Dauer eines Kfz-Entladevorgangs von unter günstigen Umständen 45 Sekunden eintritt, als realistisch einzuschätzen. Der Vermutung des Einwenders, es seien nicht höchstens 88 stündlich in die Elbgaustraße abfließende Kfz zu erwarten, sondern die Summe sämtlicher die Ladekapazität der Autoreisezugbetreiber BTE bzw. UEX und ÖBB ausschöpfender 140 Kfz, stehen somit faktisch-logistische Umstände entgegen. Der vom Einwender kritisierte Umstand, dass der vom Vorhaben induzierte, jedoch nur in den morgendlichen und abendlichen Nutzungszeiträumen anfallende Verkehr im Erläuterungsbericht den täglichen Gesamtverkehrsvolumina der Elbgaustraße gegenübergestellt wird, ist für die Bewertung der verkehrlichen

Auswirkungen des Vorhabens unschädlich. Denn am Befund, dass nicht der vom Vorhaben induzierte Verkehr, sondern die Grundlast der auf der Elbaustraße herrschenden Verkehrsstärke für die örtlichen Verkehrsverhältnisse verantwortlich sind, würde sich – wie die Vorhabenträgerinnen in der Verkehrsuntersuchung sowie mit weiteren Angaben im Anhörungsverfahren dargelegt haben – bei einem auf die Verkehrsspitzenstunden der Autoreisezugverladung fokussierten Abgleich von Prognosenullfall und Prognoseplanfall nichts ändern.

(e) Es sei, so die Straßenverkehrsdirektion in der Stellungnahme S0009, bei Einführung einer Pkw-Maut für Bundesfernstraßen wegen verstärkter Nachfrage zu erwartende Mehrverkehre von Autoreisezügen bei der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt worden. Diesem Vorhalt ist nicht zu folgen. Abgesehen davon, dass mit den Vorhabenträgerinnen davon auszugehen ist, dass die Einführung einer Pkw-Maut nach der ablehnenden europäischen Rechtsprechung politisch nicht mehr angestrebt wird, spricht wenig für eine direkte Abhängigkeit der Verkehrszahlen der Autoreisezugverladung von der Existenz eines deutschen Mautsystems. Das Verkehrsangebot Autoreisezug bietet in erster Linie keine Reisekostenersparnis, sondern ein spezifisches Komfortmerkmal. Zudem sind national geltende Mautsysteme in europäischen Nachbarstaaten (Österreich, Tschechien) als wegstreckenunabhängige Pauschalen ausgestaltet; eine Ersparnis durch Autoreisezugnutzung würde als nicht eintreten bzw. tritt bereits jetzt, bei Wahrnehmung der ÖBB-Angebote, nicht ein. Schließlich bleibt zuallererst die ohnehin in der Verkehrsuntersuchung abgebildete mögliche, in der Praxis indes nicht durchweg gegebene Vollauslastung des Angebots abzuwarten.

(f) Die Nutzung der Elbgaustraße durch Linienbusse bzw. deren Behinderung durch den vom Vorhaben induzierten Verkehr sei in der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt worden (E0003, S0009). Zulasten der Aufnahmefähigkeit zusätzlicher Kfz wirke sich die schmale bauliche Gestaltung der Elbgaustraße „durch zwei sehr alte Eisenbahnbrücken mit einem engen Durchlassprofil“ aus (E0003). Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zum einen gibt die Verkehrsuntersuchung den Modal Split zwischen Verkehrsarten – also einschließlich des Linienbusverkehrs – wieder, der sich im Untersuchungszeitraum ergeben hat; darauf basiert der Abgleich des Prognoseplan- und Prognosenullfalls. Zum anderen ist nicht ersichtlich, dass sich die im Bestand gegebene Durchfahrtshöhe und -breite der Eisenbahnüberführungen im Prognoseplanfall negativ gerade auf den Busverkehr auswirkt. Denn die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt die baulichen Gegebenheiten an der Elbgaustraße mit der Prämisse,

dass eine Vorbeifahrt an links aus der Elbgaustraße in Richtung der Autoreisezugverladeanlage abbiegende Fahrzeuge für geradeausfahrende Fahrzeuge aller Art nicht möglich ist. Ein Hinwegdenken der Eisenbahnüberführungen würde an dieser Situation nichts ändern.

(g) Entgegen den Einwendungen E0009, E0014, E0015, E0016 und E0017 muss in der Verkehrsuntersuchung nicht die – hypothetische – Annahme betrachtet werden, dass zum Einchecken ankommende Kfz die Anlage sodann wieder zu Einkäufen oder zum Aufsuchen gastronomischer Angebote verlassen und damit die Elbgaustraße mehrfach frequentieren. Die Einwendungen sind als nicht substantiiert bzw. spekulativ zu bewerten (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 29 f.). Unter dem Eindruck der allgemeinen Verfügbarkeit und Anwendung von Navigationssystemen und Routenplanern ist es – mit dem empirisch gestützten Vortrag der Vorhabenträgerinnen, demgemäß 80 % der Kfz nicht früher als eine Stunde vor dem Beginn der Verladung eintreffen – fernliegend, dass Anreisende um Stunden verfrüht die Autoreisezugverladung ansteuern und darin einen Anlass finden, das Gelände wieder über die Elbgaustraße zu verlassen. Im Übrigen ist der Vortrag der Einwendungen insoweit widersprüchlich, als die Verkehrslage auf der Elbgaustraße, soweit sie sich so darstellt, wie in den Einwendungen formuliert, einen hinreichenden Abreiz darstellen sollte, das Gelände mit dem Risiko der nicht rechtzeitigen Ankunft zum Verladezeitraum wieder zu verlassen.

(h) Weitere in Einwendungen (insbesondere E0002) geäußerte Kritik an methodischen Grundlagen der Verkehrsuntersuchung dahingehend, dass die zu erwartende Verkehrsbelastung unzutreffend zu niedrig kalkuliert sei bzw. verkehrshemmende Faktoren zu Unrecht nicht einkalkuliert worden seien, erweist sich zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als nicht stichhaltig. Unabhängig davon, dass für eine fehlerhafte gutachterliche Bewertung des Bevölkerungswachstums nichts ersichtlich ist, erschließt sich unter Berücksichtigung der Einwendung nicht, welche Konsequenzen dies für die Validität des Verkehrsgutachtens hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens haben könnte. Die in der Einwendung gezogenen Rückschlüsse der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung auf eine Steigerung des Autoreisezugverkehrs und ein dadurch induziertes Straßenverkehrsaufkommen auf der Elbgaustraße kann das Eisenbahn-Bundesamt nicht nachvollziehen. Ebenso wenig musste bzw. konnte die Verkehrsuntersuchung unter der Prämisse eines „nach oben schnellenden“ Angebots an Autoreisezügen erstellt werden; sie hatte vielmehr – wie in Unterlage

23, Ziffer 3.3.2 umgesetzt – die künftig vorgesehenen Angebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berücksichtigen. Schließlich ist auch nicht erkennbar, wie – abgesehen vom planungsrechtlich unbeachtlichen Umstand, dass die Vorhabenträgerinnen die Lage des Vorhabens im Einzugsbereich des S-Bahnhofs Elbgaustraße im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit erwähnt haben – die Erreichbarkeit des Vorhabenstandorts mit der S-Bahn für die Beeinflussung der Straßenverkehrsverhältnisse durch das Vorhaben von Belang sein könnte (vgl. zu alledem Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 36 ff.).

(i) Entgegen zahlreicher Einwendungen dieses Wortlauts ist es nicht erforderlich, eine (unter empirischen Gesichtspunkten auch nicht aussagekräftige) „Realsimulation“ mit der erwarteten Anzahl an zusätzlichen Fahrzeugen durchzuführen. Auch muss die Untersuchung weder mit einbeziehen, ob ortsunkundige oder mit Feriengepäck beladene Fahrzeuge durch langsamere Fahrweise auffallen, da dies für die Verkehrsstärke nicht maßgeblich ist, noch eine Ablenkung der An- und Abfahrtverkehrs von und zur Autoreisezugverladung auf bestimmte Routen prüfen, da weder die Vorhabenträgerinnen noch die Planfeststellungsbehörde zuständig und berechtigt sind, anreisenden Kfz einen bestimmten An- oder Abfahrtsweg im öffentlichen Straßenverkehrsnetz aufzuerlegen.

(j) Die Vorhabenträgerinnen müssen kein in der Stellungnahme S0022Ä der Handelskammer Hamburg sinngemäß gefordertes Monitoring der Verkehrssituation nach Fertigstellung des Vorhabens vornehmen. Abgesehen davon, dass etwaige Verkehrszählungen mit dem Zweck der Ableitung verkehrlicher Maßnahmen oder Anordnungen Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde wären, besteht nach dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung, Unterlage 23, keine Grundlage dafür, gegenüber den Vorhabenträgerinnen in diesem Planfeststellungsbeschluss etwa einen Vorbehalt für eine Folgemaßnahme in Form nachträglicher baulicher Änderungen an öffentlichen Verkehrswegen im Umfeld des Vorhabens aufzuerlegen.

(k) Eine Verschlechterung der Verkehrssituation durch das geplante Parkdeck ist nicht ersichtlich. Ausweislich des Erläuterungsberichts, Unterlage 1, Ziffer 5.1 und 6.8.4 ist das Parkdeck als 1:1-Ersatz für eine nahezu identische Anzahl von im Zuge des Vorhabens überbauten Stellplätzen vornehmlich für Beschäftigte der DB Fernverkehr AG konzipiert. Somit führt das Vorhaben (allenfalls) dazu, dass auch nach dessen Fertigstellung ein annähernd identischer Umfang von Verkehrsbewegungen von und zum Grundstück der Vorhabenträgerinnen über die

Elbgaustraße anfällt. Das Eisenbahn-Bundesamt teilt dabei die Auffassung der Anhörungsbehörde, dass diese Planung mit Blick auf die Belange des Straßenverkehrs geeignet ist, um ansonsten möglicherweise veranlassten Parkplatzsuchverkehr von Beschäftigen der DB Fernverkehr AG im Umfeld des Vorhabens zu vermeiden, sodass das geplante Parkdeck zur Vermeidung von Konflikten beiträgt (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 29 f. und Seite 38).

(l) Entgegen der Stellungnahme des VCD Landesverband Nord e.V. (vgl. zu den bahnbetriebsbezogenen Inhalten Ziffer B.4.4.3) ist die Aufstellfläche für die zur Autoverladung bereitgestellten Kfz mit nicht (abhängig von den Fahrzeuglängen) weniger als 80 Kfz nicht unterdimensioniert mit der Folge, dass ein Rückstau ggf. bis hin zu einer negativen Beeinflussung des Verkehrsgeschehens auf der Elbgaustraße zu besorgen ist. Insoweit ist zunächst auf die Validität der Angaben in der schalltechnischen Untersuchung zu verweisen, siehe Ziffer B.4.8.2. Die von den Vorhabenträgerinnen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeholten Informationen zum üblichen Verkehrsgeschehen bei der Anfahrt von Kfz zur Autoreisezugverladung werden von der nicht weiter begründeten Behauptung, es müssten jedenfalls Stellflächen für 120 Kfz geschaffen werden, nicht in Zweifel gezogen. Demgegenüber entspricht es üblichen Gepflogenheiten bei länger andauernden Ladeprozessen sowie dem Beginn der Kfz-Verladung etwa eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrt der Autoreisezüge, dass zum einen nicht sämtliche Kfz gleichzeitig eintreffen, und zum anderen nach sukzessiver Verladung wiederum Stellflächen für später eintreffende Kfz frei werden. Schließlich sind dem Eisenbahn-Bundesamt zahlreiche konkrete Auslastungen von Autoreisezügen mit Kfz bekannt, welche auch bei zwei gleichzeitig abzufertigenden Autoreisezügen die zur Verfügung stehende Stellplatzkapazität nicht erreichen würden. Umgekehrt würde eine wider Erwarten eintretende Überlastung des Stellplatzangebots zunächst zu einem Aufstauen von Fahrzeugen auf der privaten Verbindungsstraße der DB Fernverkehr AG, nicht jedoch einer Verkehrsbeeinträchtigung der Elbgaustraße führen. Das Eisenbahn-Bundesamt erlaubt sich noch die Anmerkung, dass das Vorhaben auch unter dem naturschutzfachlich relevanten Aspekt der Vermeidung übermäßiger Flächeninanspruchnahmen konzipiert ist, und sich die Forderung nach weiteren, nach Bewertung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht zwingend erforderlichen PKW-Stellplätzen durch eine eingetragene Naturschutzvereinigung nicht aufdrängt.

(m) Unabhängig von der Verkehrsuntersuchung wird in Einwendungen (E0002, zudem Stellungnahme S0012 des Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord e.V., Stellungnahme S0018Ä der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH) die Einrichtung einer Lichtsignalanlage an der Einmündung der Zufahrt zur Autoreisezuganlage sowie alternativ oder zusätzlich weitere Verkehrsbauten wie eine Verkehrsinsel oder verkehrsrechtliche Anordnungen wie ein Linksabbiegeverbot gefordert. Auch diese Einwendung ist unter Berücksichtigung der ausdrücklichen Prüfung verkehrslenkender Maßnahmen mit dem Ergebnis, dass diese nicht erforderlich sind, zurückzuweisen (Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 9.4; Verkehrsuntersuchung Elbgaustraße, Unterlage 23, Ziffer 5). Die Überlegungen der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein zur Steigerung der Attraktivität des Bus-ÖPNV durch verkehrslenkende Maßnahmen sind für das Eisenbahn-Bundesamt grundsätzlich verkehrsfachlich nachvollziehbar. Allerdings ist die in der Stellungnahme S0018Ä geschilderte temporäre Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in Nord-Süd-Richtung unter Berücksichtigung der Verkehrsuntersuchung, Unterlage 23 ein Phänomen, das bereits in der Bestandssituation für die Elbgaustraße vorzufinden ist. Es ist daher nicht die Aufgabe des Vorhabens, die Voraussetzungen für die praktische Fahrbarkeit des sogenannten Hamburg-Taktes des Busverkehrs etwa durch Einbau von busbeeinflussten Lichtsignalanlagen umzusetzen. Dies könnte (lediglich) unabhängig vom Vorhaben durch die dafür zuständige Straßenverkehrsbehörde VD52 angeordnet werden.

B.4.12.3.4 Einwendungen und Stellungnahmen zum Radverkehr

Dem Vorhaben werden in Einwendungen und Stellungnahmen Wechselwirkungen mit den verkehrlichen Belangen des Radverkehrs zugeschrieben. Diese lassen zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes angesichts der Geringfügigkeit der radverkehrsspezifischen Auswirkungen jedoch keinen Modifizierungsbedarf an dem Vorhaben erkennen. Eine Fehlgewichtung der Interessen von Radreisenden auf Ebene der Variantenprüfung, wie in der Stellungnahme S0012 des Verkehrsclub Deutschland Nord e.V. (VCD) angenommen liegt, wie bereits unter Ziffer B.4.2.2 dargestellt, nicht vor. Demnach durfte als verkehrsfachliche Prämisse der Standortwahl zu Recht zugrunde gelegt werden, dass sich das Angebot Autoreisezug an Reisende, die mit dem Kfz anreisen und dieses zur Verladung mitführen richtet. Eine Anfahrt von und zum Standort des Vorhabens bzw. ein Zustieg unter Mitnahme von Fahrrädern in dort abzufertigende Züge wird durch das Vorhaben infrastrukturell nicht vereitelt. Im Übrigen wird in der Stellungnahme des VCD selbst davon ausgegangen, dass am

Vorhabenstandort abzufertigende Züge sodann mehrere Personenbahnhöfe auf dem Stadtgebiet von Hamburg durchlaufen können, die zum Zustieg (auch) von Radreisenden geeignet sind. Die Angebote von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welche den Anspruch auf Zugang zur der Infrastruktur der Vorhabenträgerinnen für Verkehrsleistungen wahrnehmen, unterliegen der Gestaltung der EVU. Diese sind Vorgaben durch die Vorhabenträgerinnen oder durch Planfeststellungsbeschluss, dass bestimmte Schienenfahrzeuge (z.B. zur Fahrradmitnahme) mitzuführen oder bestimmte, in der Stellungnahme als günstig für Radreisende bewertete fahrplanmäßige Halte an Personenbahnhöfen einzulegen sind, nicht zugänglich. Im Übrigen ist auch kein subjektiv-öffentlicher Anspruch einzelner Radreisender auf eine unter Radverkehrsgesichtspunkten besonders günstige Anfahrt zu im Schienenpersonenfernverkehr angefahrenen Personenbahnhöfen ersichtlich.

Weitere, radverkehrsspezifische Inhalte von Einwendungen und Stellungnahmen benennen im Kern für Radfahrende zum Tragen kommende Defizite an der im Bestand vorhandenen baulichen Situation der Elbgaustraße. Der Hinweis gemäß der Stellungnahme S0006, die „derzeitige Ausgestaltung der vorhandenen Überfahrt mit einem von der Fahrbahn abgesetzten, kaum erkennbaren Radweg“ entspreche „nicht dem technischen Standard und den Anforderungen an eine verkehrssichere Radverkehrsführung“, ist nicht dem Vorhaben, sondern dem Umstand geschuldet, dass die zur Zeit der Herrichtung der Elbgaustraße einschließlich deren Einmündungen und Grundstückszufahrten geübte Praxis der Radwegeführung unterdessen als verkehrsfachlich überholt gilt. Dasselbe gilt für die Ausführungen der Straßenverkehrsbehörde VD52, Stellungnahme S0009 zur „unsteten Führung Radverkehrs“ und den Hinweis des Stellungnahme S0004 des Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Hamburg e.V. auf die „untermaßige Radverkehrsanlage an der Elbgaustraße“. Den maßgeblichen Kritikpunkten an der Radwegeführung könnte nur durch einen Umbau der Elbgaustraße abgeholfen werden. Dieser ist jedoch, da die Elbgaustraße ein öffentlicher Weg im Sinne des § 2 des Hamburgischen Wegegesetzes ist und gemäß § 12 Abs. 1 des Hamburgischen Wegegesetzes in der Wegebaulast der Freien und Hansestadt Hamburg steht, durch die Stadt unabhängig vom mit diesem Beschluss planfestgestellten Vorhaben zu errichten. Die Vorhabenträgerinnen haben im Zuge des Anhörungsverfahrens mehrfach erklärt, dass ihnen die Planungen des Bezirksamts Eimsbüttel für Baumaßnahmen auf der Elbgaustraße zu der Umsetzung des „Bündnisses für den Radverkehr“ für die Veloroute 14 bekannt seien. Möglichen Koordinierungsanforderungen der beiden

Vorhaben wird durch die in Ziffer A.5.9 aufgenommene Nebenbestimmung zu dahingehenden Abstimmungen genüge getan.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf den Radverkehr ist entsprechend Ziffer B.4.12.3 mithin darauf zu verweisen, dass das Vorhaben den baulichen Zustand der Elbgaustraße und der vorhandenen Ein- und Ausfahrtsituation nicht berührt und ausweislich der Verkehrsuntersuchung, Unterlage 23, das induzierte Verkehrsaufkommen keine erhebliche Verschlechterung der Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr mit sich bringt. Dem in der Einwendung E0002 geäußerten Vorhalt radverkehrsspezifischer Erhebungsdefizite der Verkehrsuntersuchung ist nicht zu folgen, eine in dieser Einwendung geforderte weitere Aufschlüsselung der – in der Untersuchung, Unterlage 23, Ziffer 3.2 hinterlegten – zusammengezählten Prognosezahlen von Fußgängerinnen/ Fußgängern und Radfahrenden sowie eine darüberhinausgehende Steigerungsprognose ist nicht erforderlich. Es ist sachgerecht, dass die Untersuchung die prognostizierte Gesamtheit der Interferenzen des zusätzlichen, abbiegenden Kfz-Verkehrs mit Verkehrsteilnehmern ohne Kfz untersucht, die sich entlang der Elbgaustraße bewegen und nicht in oder aus Richtung des Vorhabens abbiegen. Die Anhörungsbehörde hat diesbezüglich zu Recht herausgestellt, dass kein Mehrwert aus einer Aufteilung von Prognosezahlen von Fußgängern und Fußgängerinnen und Radfahrenden besteht, die den Einmündungsbereich an der Elbgaustraße passieren, wenn Fuß- und Radweg baulich nicht getrennt sind und Radfahrende straßenverkehrsrechtlich zulässigerweise zwischen der Nutzung der Fahrbahn der Elbgaustraße und der Mitbenutzung des neben dem Fußweg eingezeichneten Radweges wechseln dürfen (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 33).

B.4.13 Inanspruchnahme von Grundstücken

Die Inanspruchnahme von Grundeigentum ist hinsichtlich der Flächen im und am Baufeld des Vorhabens allein auf Flächen im Eigentum des DB-Konzerns beschränkt. Dies ist der Sachlage geschuldet, dass das Vorhaben baulich an das ICE-Werk der DB Fernverkehr AG einschließlich der ebenfalls zum Eigentum der DB Fernverkehr AG gehörenden Privatstraße von deren Betriebsgrundstück bis zur Elbgaustraße gehört. Das Eisenbahn-Bundesamt weist daher formal auf den anzustrebenden freihändigen Erwerb betriebsnotwendiger Grundstücke sowie die erforderlichen vertraglichen Abstimmungen zur Nutzung der Privatstraße als Baustraße hin (siehe Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6 lfd. Nr. 2 und 4), hat jedoch ausweislich der

vorliegenden Erklärungen der DB Fernverkehr AG und der Vorhabenträgerinnen an der Umsetzung einvernehmlicher Abstimmungen keinen Zweifel.

Soweit im Zuge der 1. Planänderungen Grundstücksübergänge zwischen den Vorhabenträgerinnen gemäß Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6. Lfd. Nr. 3, 5 und 6 zu verzeichnen sind, berühren diese die Art und den Umfang der Grundstücksinanspruchnahmen nicht. Sie sind, wie die Vorhabenträgerinnen im Zuge des Anhörungsverfahrens dargelegt haben, zur betrieblichen Organisation und zur Führung von Rettungswegen (etwa aus dem Parkdeck über das Grundstück des vormaligen Gaslagers der DB Fernverkehr AG) erforderlich. Dagegen gerichtete Einwendungen (E0018) werden zurückgewiesen und greifen mangels subjektiver Rechte des Einwenders bezüglich dieser Grundstücksangelegenheiten, jedoch auch unter Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit nicht durch (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 68).

Für die Landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen 004_E und 011_E sind gemäß Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 6. Lfd. Nr. 1 und 7 jeweils dingliche Sicherungen vorgesehen. Die Inanspruchnahme der im Grunderwerbsverzeichnis und den vorbenannten Grunderwerbsplänen entsprechend gekennzeichneten Flächen ist erforderlich, um die hier festgestellte Planung umzusetzen, siehe Ziffer B.4.6.2. Eine Reduzierung der Inanspruchnahme kommt unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Anforderungen nicht in Betracht, ist jedoch zur Verringerung des Umfangs von Eingriffen in Rechtspositionen Dritter auch nicht erforderlich, da die Beteiligten der Inanspruchnahme zugestimmt haben. Dabei ist es unschädlich, ob es – wie in der Stellungnahme des als Grundstücksverwalter bestellten Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen, S0019A ausgeführt – zu einem Verkauf des 8.876 m² umfassenden Grundstücks an eine der Vorhabenträgerinnen kommt oder dieses im städtischen Besitz verbleibt, da hinsichtlich der Durchführung der Ersatzmaßnahme 004_E keine Bedenken geäußert wurden.

Überdies sind weder Eigentumsrechte noch anderweitige dingliche Rechte Dritter betroffen. Mit Blick auf die Stellungnahme der Handelskammer, S0022Ä, ist nachrichtlich auszuführen, dass dies auch für Grundstücke von Unternehmen gilt, die weder bauzeitlich nach dauerhaft von dem Vorhaben betroffen sind.

B.4.14 Bauzeitliche Belange des Schienenverkehrs

Es besteht abgesehen von der gebotenen Unfallverhütung ein Interesse daran, die Strecken 1220, 1232 und 1234 von Störungen durch Bautätigkeiten, die nicht von den Sperrpausenregelungen abgedeckt sind, frei und die Strecke damit mit Blick auf ihre

verkehrliche Bedeutung verfügbar zu halten. Zur Vermeidung bauzeitlicher, für die Sicherheit des Schienenverkehrs relevanter Einflüsse ist die Nebenbestimmung zur Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebs durch Vermeidung von Einflüssen auf die Signaltechnik in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden.

Die in den Stellungnahmen S0006 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie der Stellungnahme S0022Ä der Handelskammer Hamburg jeweils sinngemäß (und jeweils nicht fristgerecht) geäußerten Vorbehalte nachteiliger bauzeitlicher Auswirkungen des Vorhabens auf die Verfügbarkeit der Strecken 1220, 1232 und 1234 werden vom Eisenbahn-Bundesamt nicht geteilt. Aus den Lageplänen, Unterlagen 03, den Bauwerksplänen, Unterlagen 05 sowie dem Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan, Unterlagen 10 ist ersichtlich, dass das Vorhaben abseits durchgehender Streckengleise errichtet wird. Eine punktuelle Unterbrechung des Bahnbetriebs ist lediglich beim Einbau der Verbindungsweiche zur Strecke 1232 erforderlich, welche die vorhabengegenständlichen Gleisanlagen mit dem übrigen Schienennetz verbindet. Erfahrungsgemäß ist es beim möglichen Rückgriff auf entsprechende Vorarbeiten möglich, derartige Einbauten auf eine einzige Tag- oder Nachtsperrpause zu konzentrieren. Schienenersatzverkehre werden nicht veranlasst, die Strecke 9121 der AKN Eisenbahn GmbH wird von den Bauarbeiten von vornherein nicht berührt.

Durch die betriebsnotwendige Erstellung des Vorhabens vor der Außerbetriebnahme der Einrichtungen der Autoreisezugverladung am bisherigen Standort sind auch insoweit keine bauzeitlichen Einschränkungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu erwarten, welche diese Verkehre anbieten. Im Übrigen liegen zu dem Vorhaben keine Rückmeldungen von EVU, die vonseiten der Anhörungsbehörde im Anhörungsverfahren explizit beteiligt wurden, zu etwaigen Besorgnissen bauzeitlicher mit dem Vorhaben verbundener Betriebseinschränkungen vor.

B.4.15 Sonstige öffentliche Belange

B.4.15.1 Berücksichtigung der Klimaschutzziele

Nach § 13 Abs. 1 S. 1 des Klimaschutzgesetzes des Bundes (KSG) haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes (Minderung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um 55 %) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele (für die Jahre bis 2030 sektorenweise festgelegte Jahresemissionsmengen) zu berücksichtigen. Die Norm dient der Umsetzung der Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris,

entsprechend der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Demnach ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten, der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Insofern ist das Vorhaben mit der Maßgabe des § 3 KSG abzugleichen, inwieweit es mit den nationalen Klimaschutzzielen korrespondiert, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens 65 % und bis 2040 um mindestens 88 % zu mindern.

Im Gegensatz zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält das AEG keine ausdrückliche oder implizite Klarstellung, dass die Erbringung vom Verkehrsleistungen mit dem Verkehrsträger Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der Klimawirkung als besonders vorteilhaft einzustufen ist. Gleichwohl ist diese Bewertung als verkehrs- und umweltwissenschaftlich anerkannt sowie empirisch über die verkehrsträgerbezogenen Erfassungen der CO2-Emissionen belegt anzusehen.[20] Dementsprechend gehört es zum Teil des von der aktuellen Bundesregierung erklärtermaßen fortzuführenden nationalen Klimaschutzplans, im Verkehrssektor Maßnahmen zur Verlagerung von Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene, unter anderem durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes vorzusehen.[21]

Das mit diesem Beschluss planfestgestellte Vorhaben befördert die als klimagerechte anzuerkennende Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, indem für die Verkehrsangebote Autoreisezug und Nachtzug eine besondere Infrastruktur geschaffen wird, deren Entkoppelung von weiteren Anlagen für den Schienenpersonenfernverkehr wiederum geeignet ist, dessen Betriebsqualität im hochbelasteten Knoten Hamburg zu erhöhen; es wird auf die Planrechtfertigung, Ziffer B.4.1 verwiesen. Abgesehen davon ist evident, dass der Transport von bis zu 140 Fahrzeugen pro Zugleistung auf Autoreisezügen, bei dem diese Fahrzeuge statt mit dem Antrieb durch eigene (im Wesentlichen Verbrennungs-)Motoren auf Zügen mit elektrischer Traktion befördert werden, unter dem Aspekt der Vermeidung von Treibhausgasen positiv ins Gewicht fällt. Dem steht einerseits nicht entgegen, dass

---

[20] „Die wichtigsten Ergebnisse für die mittlere Klimawirkung der Verkehrsarten sind wie folgt: Beim Personenverkehr schneiden die Bus- und Schienenverkehre bezogen auf einen Personenkilometer am besten ab. Dabei ist der Fernverkehr besser als der Nahverkehr […]“; in: Umweltbundesamt, Ökologische Bewertung von Verkehrsarten – Abschlussbericht, S. 19, abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_156-2020_oekologische_bewertung_von_verkehrsarten_0.pdf, zuletzt abgerufen am 08.06.2022.

[21] Klimaschutzplan 2050, Kabinettsbeschluss, S. 52, abrufbar unter: https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf; zuletzt abgerufen am 08.06.2022.

über das Autoreisezugangebot vorrangig Urlaubs- und Freizeitfahrten abgedeckt werden, denn auch diese sind – zumal auf den hier durch den Bahntransport substituierten langen Strecken, die sonst mit dem Kfz zurückgelegt werden – relevante Quelle von Treibhausgasen. Zum anderen steht der mit dem Vorhaben verbundenen Beförderung des Klimaschutzes nicht entgegen, dass das Vorhaben (auch) dem Ersatz einer bereits an anderer Stelle vorhandenen Verladeeinrichtung dient. Denn die Errichtung des Vorhabens am planfestgestellten Standort ist essenziell für eine dauerhafte Aufrechterhaltung des – aus sich heraus klimafreundlichen – Angebots. Maßgeblich hierfür ist, dass das Vorhaben im Gegensatz zur Altanlage regelkonforme Anlagen auf dem Stand der Technik aufweist sowie sowohl für die betrieblichen Anforderungen des Angebots Autoreisezug selbst als auch mit Blick auf die Vermeidung von Wechselwirkungen mit dem weiteren Schienenpersonenfernverkehr eisenbahnbetrieblich vorteilhaft ist (vgl. Variantenprüfung unter Ziffer B.4.2).

Dem steht unbeschadet dahin gehender, jedoch im Kontext der Umweltverträglichkeit des Vorhabens vorgetragener Einwendungen (siehe Ziffer B.3.3) nicht entgegen, dass das Vorhaben mit in gewissem Umfang unvermeidlichen, baustellenüblichen Emissionen und Transportverkehren einhergeht, die bei abstrakter Betrachtung als temporäre Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele gewertet werden könnten. Indes wäre es widersprüchlich, Infrastrukturmaßnahmen für klimafreundliche Verkehrsträger wie den Schienenverkehr als tauglichen bzw. gesetzgeberisch gerade intendierten Inhalt der in § 9 KSG vorgesehenen Klimaschutzprogramme anzuerkennen, um solche Maßnahmen sodann unter akzentuierter Bewertung bauzeitlicher Emissionen abzulehnen. Eine solcher Bewertungsmechanismus ist aus § 13 Abs. 1 S. 1 KSG nicht abzuleiten. Im Übrigen dürfte die Berücksichtigung der Klimaschutzziele im Sinne der Norm auch bei Vorhaben, deren bauzeitlicher „Fußabdruck“ über denjenigen des planfestgestellten Vorhabens noch deutlich hinausgeht, kein genuiner Versagungsgrund darstellen. Denn auch Vorhaben, deren Baustoff-, Maschinen- und Energieeinsatz nach Ausdehnung und Umfang des Hoch- und Tiefbaus wesentlich weitergehende klimatische Auswirkungen erzeugen als das Vorhaben, können als unter Klimaschutzgesichtspunkten tragfähig angesehen werden, soweit sich die Auswirkungen langfristig durch die Einsparung klimarelevanter Emissionen amortisieren werden.

Die Praxisrelevanz dieses rechtsdogmatischen Aspekts ist zur Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes bei dem vorliegenden Vorhaben eher gering, da unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung eines kompletten Bahnhofsneubaus vorliegend verhältnismäßig geringfügige Massen bewegt bzw. Materialien eingesetzt

und Hochbauten unter der Prämisse der Vermeidung von Flächenverbrauch und in wirtschaftlicher Bauweise errichtet werden. Dämme, Brücken- und Tunnelbauwerke weist das Vorhaben nicht auf. Das in seiner Kubatur und sichtbaren Materialität herausstehende Parkhaus, welches trotz der Beschränkung auf ein Parkdeck zweifelsohne in gewissem Maße Materialieneinsatz und bauliche Aktivitäten erfordert, ist planerisch gerade durch die Vermeidung der Inanspruchnahme zusätzlicher (klimatisch ggf. relevanter Grün-)Flächen veranlasst und weist zudem ein vorrangig als Ausgleichsfläche baulich vorgesehenes, mikroklimatisch wirksames begrüntes Dach auf. Eine Planungsalternative, mit welcher die verkehrlichen Zielsetzungen mit geringerem baulichem Aufwand umgesetzt werden könnte, ist nicht ersichtlich.

Die sinngemäß geforderte Einbeziehung der klimatischen Auswirkungen der baulichen Aktivitäten des Vorhabens der Verlegung des Bahnhofs Altona kommt entsprechend der Bewertung dahingehender UVP-bezogener Einwendungen (siehe Ziffer B.3.3) schon nicht in Betracht, weil es sich um ein anderes Vorhaben handelt (vgl. Ziffer B.4.1.3 und Ziffer B.4.2.1, zudem jedoch aus deswegen nicht, weil nach obigen Maßgaben die klimatischen Auswirkungen der Bauzeit jedenfalls Vorhaben, die sich durch die Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs nach Bewertung des Gesetzgebers günstig auf das Klima auswirken, nicht als grundsätzlicher Versagungsgrund entgegengehalten werden können. Dies trifft, wie dargestellt, auf das hier planfestgestellte Vorhaben zu.

Mithin können Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs schlechterdings nicht ohne bauliche Aktivitäten erreicht werden, die zunächst dem Grunde nach mit Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele einhergehen wird. Eine grundsätzliche Versagung der Zulassung allein aufgrund üblicher baubedingter Beeinträchtigungen der Klimaschutzziele kann demnach nicht in Betracht kommen. Auch für den zumindest sinngemäß in Einwendungen geäußerten Vorhalt (siehe oben), im Zweifel sei angesichts der vermiedenen Auswirkungen baulicher Aktivitäten auf das Klima die Nullvariante vorzuziehen, kann unter dieser Prämisse nicht durchgreifen. Eine solche Bewertung würde letztlich jeglichen Vorhaben, die zu anlagen- oder betriebsbedingt deutlichen Reduzierungen von Emissionen im Vergleich zum Unterbleiben der Umsetzung des Vorhabens führen, die Grundlage entziehen.

Mit Blick auf die (im Kern UVP-bezogenen) Einwendungen zu den klimatischen Verhältnissen in der Freien und Hansestadt Hamburg ist schließlich darauf hinzuweisen, dass die gemäß §§ 1, 2 Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) formulierte Querschnittsaufgabe des Klimaschutzes jedenfalls für Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonenfernverkehr

dienen, keine Bindungswirkung entfaltet, da das Gesetz (nur) hinsichtlich der Erfüllung der Erfordernisse des Klimaschutzes bei Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen in der Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg greift. Dies wird auch aus § 29 Abs. 1 Nr. 2 HmbKliSchG deutlich, der sich hinsichtlich des Ziels der der nachhaltigen und emissionsarmen Mobilität bezogen auf den Schienenverkehr ebenfalls zuständigkeitshalber allein auf eine Verbesserung und Optimierung des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs bezieht.

B.4.15.2 Städtebauliche Hinweise der BSW

Die BSW hat im Zuge ihrer städtebaulichen Beurteilung des Vorhabens diverse gestalterische Aspekte angemerkt. Die BSW wünscht demnach eine gestalterische Aufwertung der vorhabengegenständlichen Bauwerke, die anhand der Planunterlagen jedoch nicht zu erkennen sei. Es sei angebracht, die bislang technisch funktionale Ausrichtung bei der Anlagengestaltung zu überdenken. Als gestalterische Maßnahme hat die BSW eine Vertikalbegrünung am Parkdeck und am Servicegebäude sowie der Schallschutzwände vorgeschlagen. Diese Forderung war auch Gegenstand des Anhörungsverfahrens in der Stellungnahme der BSW zur 2. Planänderung und der Äußerung im Rahmen der Online-Konsultation (vgl. Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde, S. 93). Die Vorhabenträgerinnen haben mehrfach mitgeteilt, eine solche Vertikalbegrünung nicht zu planen. In ihrer Stellungnahme zur 3. Planänderung hat die BSW schließlich mitgeteilt, dass die vorgebrachten stadtgestalterischen Verbesserungshinweise nach bilateraler Absprache mit der DB Station & Service, Regionalbereich Nord außerhalb des Planfeststellungsverfahrens direkt abgestimmt werden sollen. Soweit die BSW sinngemäß die Platzierung gefälliger(er) Ausstattungsteile wie gestalteter Sitzbänke oder Ausschilderungen fordert, ist festzustellen, das solches Zubehör nicht Gegenstand der Planfeststellung ist.

Letztlich ist die Forderung der Stellungnahme (lediglich) wegen der in Aussicht gestellten Abstimmungen nicht zurückzuweisen. Denn die gestalterischen (städtebaulichen) Aspekte stellen keinen Belang dar, der der Planfeststellung entgegenstehen würde. Gerade im städtebaulichen Kontext des plangegenständlichen Vorhabens dürften Bemühungen um eine vom Vorhaben ausgehende Aufwertung des Umfelds von deutlich überobligatorischer Natur sein. Das Vorhaben wird beidseitig von im Bestand vorhandenen Gleisanlagen eingerahmt, die städtebauliche Kulisse des Vorhabens wird von den – rein technisch geprägten – Anlagen der Fahrzeuginstandhaltung der DB Fernverkehr AG (ICE-Werk) und zahlreiche kleineren, gestalterisch anspruchslosen Zweckbauten des Bahnbetriebs geprägt. Nach Höhe und

Kubatur überschreitet das Vorhaben jedenfalls den vom ICE-Werk gesetzten Maßstab nicht, wollte man die Bauwerke in einen städtebaulichen Zusammenhang stellen. Eine – ggf. UVP-rechtlich relevante – erhebliche Beeinträchtigung von Landschaft und Stadtbild ergibt sich insoweit bereits angesichts der Vorbelastung nicht (vgl. Ziffer B.3.1.3.7). Dementsprechend hat auch die BSW in ihrer Stellungnahme zur 1. Planänderung eingeräumt, dass das Vorhaben in einem ohnehin schon stark (eisenbahn-)betrieblich geprägten Gebiet entstehen soll. Abgesehen davon ist das Vorhaben von der tiefer liegenden Elbgaustraße aus als nächster dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße größtenteils nicht einsehbar.

Unter den vorgenannten Vorzeichen ist eine gestalterische Verbesserung nicht Aufgabe bzw. Teil des planfeststellungsbedürftigen Vorhabens. Im Übrigen könnte eine solche Verbesserung – wovon neben der Anhörungsbehörde auch die BSW und die Vorhabenträgerinnen einvernehmlich ausgehen – auch noch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt werden. Mit der Anhörungsbehörde ist die Verlagerung einer weiteren Abstimmung in die Ausführungsplanung möglich, jedoch auch nur dort sinnvoll.

B.4.16 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Eine Betroffenheit in subjektiven Rechten ist in keiner der nachfolgenden Inhalte von Einwendungen vorgetragen. Es handelt sich mithin ausschließlich um Belange, die sich keinem der weiteren unter Ziffer B.4.1 bis Ziffer B.4.13 behandelten materiellen Themen zuordnen lassen. Sofern der betreffende Belang zugleich in einer Stellungnahme aufgeführt worden ist, wird deren Inhalt im Sachzusammenhang nachfolgend berücksichtigt.

B.4.16.1 Unterschriftensammlung

In den Einwendungen E0009, E0014, E0015, E0016 und E0017 wird auf eine Unterschriftensammlung hingewiesen, mit der sich 278 Bürgerinnen und Bürger gegen die Autoreisezuganlage wenden. Die Unterschriftenliste trägt den Titel: „Wir sind gegen die neue Autoreisezuganlage in Hamburg-Eidelstedt/Elbgaustraße“, enthält aber kein darüberhinausgehendes inhaltliches Vorbringen. Soweit die Unterschriftenliste als gleichförmige Eingabe nach § 17 VwVfG zu werten ist, lässt sich jedoch die danach erforderlichen Angaben für die Vertretung vermissen. Letztlich kommt es unbeschadet des Vertretungsmangels auf eine Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger, dass das Eisenbahn-Bundesamt die gleichförmige Eingabe gemäß § 17 Absatz 2 VwVfG unberücksichtigt lässt, nicht an. Denn die gleichförmige Eingabe genügt bereits den

Anforderungen an eine Einwendung nicht, indem sie, mit Ausnahme der Überschrift, keine weiteren Inhalte und damit kein sachliches Gegenvorbringen enthält. Eine argumentative Auseinandersetzung mit der Eingabe und ihre Einbeziehung in die Abwägung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mithin nicht möglich und insofern auch nicht geschuldet.

B.4.16.2 Negative Auswirkungen auf den bestehenden Bahnhof Hamburg-Altona und das dortige Bahnhofsumfeld

In Einwendung E0013 wird kritisiert, das Vorhaben schädige die „Attraktivität und Funktionalität des Bahnhofs Altona“ und sei dem Wohn- und Geschäftsumfeld sowie dem sozialen und kulturellen Leben am bisherigen Standort des Bahnhofs abträglich. Dazu ist auszuführen, dass das Vorhaben an eisenbahnrechtlichen Maßstäben zu bemessen ist, sich die Trennung eines dem Schienenpersonenfernverkehr dienenden Bahnhofs von der Autoreisezugverladung aus den unter Ziffer B.4.1.2 als betrieblich-funktional sinnvoll erweist; erst Recht gilt dies – wie unter vorstehender Ziffer dargestellt – vor dem Hintergrund der planfestgestellten Umwandlung des Schienenpersonenfernverkehr-Teil des Bahnhofs Hamburg-Altona in einen Durchgangsbahnhof. Auf die – inhaltlich nicht weitergehend substantiierte und ohne subjektiv-rechtliche Anknüpfung bleibende – Frage, ob (gerade) das Vorhalten einer Autoreisezugverladeanlage am bisherigen Standort des Bahnhofs Hamburg-Altona das soziale, kulturelle und geschäftliche Umfeld des Bahnhofsstandorts befördert, kann es mithin nicht ankommen. Abgesehen davon ist dieser Ansatz als fernliegend zu betrachten. Weder ist ersichtlich, das Nutzerinnen und Nutzer der Autoreisezuganlage diese gezielt ansteuern, um die kulturellen und gewerblichen Angebote im Bahnhofsumfeld wahrzunehmen, noch ist umgekehrt die Autoreisezuganlage zu jenen Einrichtungen zu zählen, die für die ortsansässig lebende Bevölkerung zur Deckung der sozialen, kulturellen oder Bedürfnisse der Nahversorgung sowie der Daseinsvorsorge essentiell ist.

B.4.16.3 Parkplatz-Suchverkehr in der Heimstättenstraße

In Einwendung E0009 wird die Befürchtung geäußert, wegen der im Parkhaus vorgesehenen verringerten Anzahl von Parkplätzen für Mitarbeiter des ICE-Werkes (nach Planänderung 130 Parkplätze auf dem Parkdeck im Vergleich zu 136 Plätzen auf dem bisherigen Parkplatzgelände) einerseits sowie den vorhabenbedingt zusätzlichen Mitarbeitern entstehe Parkplatzsuchverkehr im Umfeld des Vorhabens, namentlich in der Heimstättenstraße (sogenanntes Eisenbahnerviertel). Die

Einwendung wird zurückgewiesen, da kein Konflikt erkennbar ist, der im Zuge des vorliegenden Beschlusses hätte gelöst werden müssen. Den Vorhabenträgerinnen ist im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses nicht aufzugeben, eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ICE-Werkes herzurichten, zumal sich die Anzahl der im ICE-Werk Beschäftigten durch das Vorhaben nicht ändert. Selbst wenn – was von der Planfeststellungsbehörde nicht zu ermitteln war, da es sich um eine allein zivilrechtliche Angelegenheit der DB Fernverkehr handelt – eine Vollauslastung des Parkplatzes in der Praxis gegeben wäre, löste die Verknappung des Parkplatzangebots um sechs Plätze keine verkehrsfachlichen Verwerfungen solcher Tragweite aus, dass dies etwa in einer ergänzenden Untersuchung hätte bewertet werden müssen. Dasselbe gilt für die am Standort des Vorhabens tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zu der im Wesentlichen die – auf eine oder wenige Personen beschränkten – im Servicegebäude tätigen Personen zu zählen sind. Bei den mit dem Be- und Entladen der Autotransportwagen beschäftigten Personen und dem Zugpersonal handelt es sich um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Eisenbahnverkehrsunternehmen, in Bezug auf die keine Aussagen getroffen werden können, ob diese ihren Dienst am Standort Hamburg-Eidelstedt beginnen oder beenden. Abgesehen davon ist das Vorhaben für eine Anreisemöglichkeit mit der S-Bahn über den nahe gelegenen S-Bahnhof Elbgaustraße erschlossen. Jedenfalls ist nicht ersichtlich, dass durch diese Personen ein Kfz-Mehrverkehr generiert würde, der sich, wie vom Einwender angenommen, in einem Parkplatzsuchverkehr gerade im Heimstättenweg niederschlagen wird.

B.4.16.4 Versorgungs-Infrastruktur und städtebauliche Qualität des Bahnhofsumfelds

In Einwendungen (E0005, E0010, E0012) sowie sinngemäß in der Stellungnahme S0012 des VCD Landesverband Nord e.V. wird bemängelt, dass der Standort der neuen Anlage abseits gastronomischer Einrichtungen, wie man sie in Innenstädten findet, und angesichts der Lage in Eidelstedt in einem nur mit Einkaufsinfrastruktur der Basisversorgung ausgestatteten Stadtteil angesiedelt werde. Die Anlage werde damit der Anforderung, Hamburg als touristisch attraktive Stadt mit zu profilieren, nicht gerecht. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Ein subjektives Recht der Einwender sowie die Nutzerinnen und Nutzer darauf, dass der Zugang zum Produkt Autoreisezug an einem städtebaulich oder hinsichtlich des gastronomischen Angebots besonders attraktiven Standort hergestellt wird, ist nicht ersichtlich. Entgegen der E0012 fehlt darüber hinaus ein Anknüpfungspunkt, unter dem das Vorhaben um ein

eigenständiges gastronomisches Angebot oder eine Stellfläche für mobile Imbisse ergänzt werden müsste, etwa, um vermeintliche Defizite des Standorts zu kompensieren.

Abgesehen davon vermag die Planfeststellungsbehörde die Einwendung verkehrsfachlich sowie auch hinsichtlich der behaupteten Bedeutung der Lage und baulichen Ausführung für den Fremdenverkehr nicht nachzuvollziehen.

Es ist schon zu bezweifeln, dass die Nutzerinnen und Nutzer der Autoreisezüge Hamburg als Städtereiseziel ansteuern, da sich Bedeutung des Standorts Hamburg für die der Autoreisezuganlage primär aus dem Einzugsbereich Norddeutschland/Skandinavien ergibt. Abgesehen davon gehört es gerade zu den standortbezogenen Vorzügen des Vorhabens, die bisherige Innenstadtlage des Zugangs zum Autoreisezug vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und so mittelbar die dortige Aufenthaltsqualität zu erhöhen, vgl. Ziffer B.4.2.2. Mithin steht es Nutzerinnen und Nutzern der Autoreisezuganlage frei, im Vor- oder Nachlauf zur Be- oder Entladung touristische und gastronomische Ziele in der Freien und Hansestadt Hamburg nach Belieben aufzusuchen.

B.4.16.5 Ausstattung der Anlage für Fahrgäste

In Einwendungen (E0008, E0011) wird kritisiert, es mangele dem Vorhaben an „Aufenthaltskultur“ für die Nutzerinnen und Nutzer. Dem ist – abgesehen von der geringen Substantiierung des Vorhalts – entgegenzuhalten, dass die Ausstattung des Bahnhofs den Anforderungen der dem Vorhaben vonseiten der Vorhabenträgerinnen beigemessenen Bahnhofskategorie entspricht. Über die baulich zum Zustieg in die Züge und die Verladung von Fahrzeugen erforderlichen Einrichtungen hinaus ist ein Empfangsgebäude vorhanden. Vor dem Hintergrund der Zweckrichtung der Anlage – Abfertigung von Zügen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verladung von Kfz – besteht keine Veranlassung dafür, die Verkehrsstation überobligatorisch mit Baulichkeiten für Fahrgäste auszustatten, die typischerweise bei Bahnhöfen höherer Kategorien anzutreffen sind, auf denen keine Kfz-Verladung stattfindet. Bloße Zubehörteile, wie die Aufstellung von Sitzbänken besonderer Gestaltung, sind zudem nicht Gegenstand der Planfeststellung.

B.4.16.6 Ausführung und Ausstattung des Bahnsteigs

Von einzelnen Einwendern, ausführlicher in der Einwendung E0019, wird der zwischen den Gleisen 52 und 53 vorgesehene Bahnsteig als nicht hinreichend dimensioniert und defizitär ausgestattet kritisiert. Insbesondere fehle es an der beim Bahnhof Hamburg-

Altona im Bestand vorhandenen Bahnsteigüberdachung. Soweit der auf Wartehäuser beschränkte Wetterschutz und die Bahnsteigbreite von 5,10 m als unzureichend bezeichnet werden, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerinnen können mit Blick auf die zu erwartenden, täglich auf wenige Züge beschränkten Abfertigungen an den beiden Bahnsteiggleisen zu Recht auf die Einordnung der Bahnhofsanlage in die Kategorie 5 und somit auf den Umstand verweisen, dass eine gänzliche oder teilweise Ausstattung des Bahnsteigs mit einer Bahnsteigüberdachung nicht bedarfsgerecht wäre und daher unverhältnismäßige Kosten verursachen würde. Die Ausstattung des Bahnhofs Hamburg-Altona mit einer Bahnsteigüberdachung, wie sie auch beim Vorhaben der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona vorgesehen ist, ergibt sich aus der Nutzung der Bahnsteiggleise für den SPV, zu dem die Nutzung für den Autoreisezugverkehr lediglich hinzutritt. Ein verkehrsfachliches Erfordernis zur Herstellung der für den Bahnhof Hamburg-Altona im Bestand und zukünftig anzusetzenden Ausstattungsstandards am Standort der Autoreisezugverladung besteht mithin nicht. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass bei der Be- und Entladung der Autotransportwagen im Bahnhof Hamburg-Altona im Bestand die Autotransportwagen an dessen Kopfende zum Halten kommen, sodass der Zustieg in die Reisezugwagen regelmäßig außerhalb des überdachten Bereichs, der maximal fünf Wagenlängen abdeckt, erfolgt. Schließlich ist die Bahnsteigbreite von 5,10 Metern als sicherheitstechnisch ebenso wie unter Gesichtspunkten des Fahrgastflusses als unproblematisch anzusehen. Die vom Einwender vorgetragenen Bedenken hinsichtlich klimatischer Belastungen der Fahrgäste beim Zustieg in zwei nebeneinander am Bahnsteig stehende Züge unter sommerlichen Bedingungen entsprechen den üblichen Randbedingungen der Verkehrsmittelbenutzung und sind als unkritisch einzuordnen.

B.4.16.7 Ausstattung der Anlagen für Kfz

Gegenstand von Einwendungen (E0005, E0019) ist die Ausstattung der Autoverladeeinrichtung mit „Strom-Ladesäulen für die wachsende E-Auto-Flotte“, die sinngemäß, jedoch nicht fristgerecht (da erst im Zuge der das Parkdeck nicht berührenden 1. Planänderung geäußert) auch von der BSW in der Stellungnahme S0014 vorgebracht wird. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Zum einen haben die Vorhabenträgerinnen hierzu plausibel vorgetragen, dass für die die Be- und die Entladung von Autoreisezügen der Eisenbahnverkehrsunternehmen weder die Aufladung von Batterien mit Elektromotoren angetriebener Kraftfahrzeuge mit Elektrizität noch die Betankung von mit Verbrennungsmotoren angetriebener

Kraftfahrzeuge mit Kraftstoff erforderlich ist. Daher verfügt auch die bestehende Autoreisezuganlage auf dem Bahnhof Hamburg-Altona weder über eine Ladesäule für die Aufladung von Batterien noch eine Tanksäule für die Betankung von Kraftfahrzeugen. Zum anderen sind – abgesehen von der unter keinem Gesichtspunkt erkennbaren rechtlichen Verpflichtung zur Errichtung einer solchen Einrichtung – Ladesäulen schwerlich in den Verkehrszweck der Anlage integrierbar, sodass sich ihre Installation keineswegs aufdrängt. Idealerweise werden im Zulauf der Anlage Wartezeiten für Kfz bei der Beladung, wie sie durch batterieelektrische Aufladevorgänge jedoch verursacht werden, vermieden. Im Übrigen ist das Vorhaben auf eine Vermeidung von Flächeninanspruchnahmen ausgerichtet, was die Ausstattung mit planungsrechtlich nicht erforderlichen, jedoch flächenintensiven Anlagen wie Ladeanlagen, die notwendigerweise mit der Herrichtung dafür erforderlicher Stellflächen einhergeht, untunlich erscheinen lässt. Diesbezüglich erscheint somit allenfalls die Installation von Ladesäulen für die Aufladung von Batterien von mit Elektromotoren angetriebenen Kraftfahrzeugen auf Flächen des ruhenden Verkehrs, also dem Parkdeck für Fahrzeuge von Beschäftigten sachgerecht. Dabei handelt es sich jedoch nicht um bauliche Anlagen, die der Planfeststellung unterliegen. Die Vorhabenträgerinnen haben dazu nachrichtlich vorgetragen, dass das Gebäude die Voraussetzungen für eine nachträgliche Ausstattung des Parkdecks mit solchen Ladesäulen erfüllt. Dem Belang der Kompatibilität des Vorhabens mit Servicefunktionen zur e-Mobilität im Sinne der Stellungnahme der BSW ist unter diesen Voraussetzungen hinreichend Rechnung getragen.

B.4.16.8 Berücksichtigung von Belangen der Mitarbeiter der DB Fernverkehr AG, Werk Eidelstedt

Die in der Einwendung E0018 sinngemäß erhobene Forderung nach einer Erhöhung bzw. Erweiterung des planfestgestellten Parkdecks um eine weitere Ebene wird zurückgewiesen. Soweit in der Einwendung die fehlende Ausweisung einer Kfz-Stellfläche für die auf Autoreisezüge zu verladenden Fahrzeuge entlang einer öffentlichen Straße analog der Bestandssituation auf der Präsident-Krahn-Straße in Hamburg-Altona bemängelt, ist auf die zu eben diesem Zweck geschaffene Aufstellfläche in der Ebene 0 bzw. in Höhe des Servicegebäudes zu verweisen. Es ist nicht Aufgabe des Vorhabens, über den vorgesehenen annähernden 1:1-Ersatz von Parkmöglichkeiten für der in dem ICE-Werk der DB Fernverkehr AG beschäftigten Arbeitskräfte hinaus zusätzliche Parkplätze zu schaffen. Dabei sind nicht nur Aspekte der Wirtschaftlichkeit und Statik der Errichtung eines solchen, höheren Parkhauses zu

beachten, sondern auch die in diesem Planfeststellungsbeschluss dargestellten entgegenstehenden Belange, darunter brandschutzrechtliche Bestimmungen, die Vermeidung einer Induktion (noch) weiteren Kfz-Ziel- und Quellverkehrs sowie ggf. städtebauliche Aspekte.

B.4.16.9 Abfallwirtschaftshof

Mit der Einwendung E0018 werden zahlreiche betriebliche Belange des an die Autoreisezuganlage grenzenden Abfallwirtschaftshofs (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Ziffer 5.7.3) aus Sicht des dort beschäftigten Einwendungsführers eingebracht. Dieser führt unter Bezugnahme auf den Erläuterungsbericht, Unterlage 1 mitunter sehr umfangreich über unterschiedliche Punkte aus, die weitgehend nicht planfeststellungsrelevant sind und im Übrigen durch Sachverhaltsermittlungen ausgeräumt werden konnten, sodass die Einwendungen insgesamt zurückgewiesen werden. Weder greift das Vorhaben in eine konkrete Teilfläche des Abfallwirtschaftshofes der DB Fernverkehr AG ein, auf der sich ein Ölabscheider befindet, noch ist der Abfallwirtschaftshof an dem Standort in seinem Bestand berührt. Über den Anschluss einer (neuen) Stellfläche für Abfallcontainer über einen Ölabscheider an die Versickerung muss daher ebenso wenig befunden werden wie über die Versorgung für Presscontainer mit Drehstrom, deren Aufstellung nicht vorgesehen ist. Eine Verbesserung der Andienungsverhältnisse des Abfallwirtschaftshofes durch Abfallsammelfahrzeuge ist schon nicht Gegenstand des Vorhabens, stellt jedoch auch keinen in Zusammenhang mit dem Vorhaben erzeugten Konflikt dar (Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vom 29.04.2022, Seite 67 ff.).

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Zu diesen Belangen gehören neben den technischen Daten des Vorhabens, den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen und den dahinterstehenden Interessen auch alle mit dem Vorhaben verbundenen, insbesondere bauzeitlichen Beeinträchtigungen sowie die Betrachtung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Es besteht auf dem Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg ein Bedarf für eine dem Autoreisezugverkehr dienende Verkehrsstation, die sowohl den eisenbahnbetrieblichen als auch den – hier schwerpunktmäßig mit Kfz anreisenden –

Anforderungen von Fahrgästen genügt. Der Bedarf leitet sich dabei nicht nur aus dem Ersatz der Bestandsanlage im Bahnhof Hamburg-Altona, sondern insbesondere aus dem Mehrwert für den Schienenverkehr ab, den eine von der Bahnhofs-Infrastruktur für den übrigen SPV unabhängige Anlage im belasteten Knoten Hamburg in betrieblicher Hinsicht bietet. Weiterhin rechtfertigt die dauerhafte Gewährleistung der sicheren und reibungslosen Bewältigung des aktuellen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Autoreisezugverkehr die Ausbaumaßnahme.

Die Konzentration des Vorhabens auf vorhabenträgerinneneigenen Flächen trägt erkennbar zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme im urbanen Raum des Vorhabens und somit sowohl zur Vermeidung rechtlicher Betroffenheiten als auch des umweltfachlichen Einschlags des Vorhabens bei. Das Vorhaben vermeidet durch die Anlehnung an Bahngelände und die gewählte Parkhauslösung als Ersatz des zu überbauenden Parkplatzes die bauzeitliche ebenso wie die anlagebedingte Inanspruchnahme von privaten bzw. nicht vorhabenträgerinneneigenen Flächen. Eine weitere Flächenreduktion, die sich unter Umweltgesichtspunkten jedoch nur marginal positiv ausgewirkt hätte, würde – wie geprüft – zu einer Unterschreitung des Umfangs der betrieblich notwendigen Schieneninfrastruktur führen. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist es schlechterdings ausgeschlossen, innerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg einen an das dem SPV dienende Streckennetz angeschlossenen und straßenseitig angemessen erschließbaren, nicht peripheren Standort für das Vorhaben zu finden, der keinerlei Lärmbetroffenheit und keine relevanten Auswirkungen auf den Straßenverkehr zeitigt. Vor diesem Hintergrund sind Anlagen- und Betriebslärm sowie die Belastungen des Straßenverkehrs durch den von der Anlage induzierten Kfz-Quell- und Zielverkehr als bereits durch die Variantenauswahl optimiert anzusehen. Mithin vermeidet die Anlehnung an die Bahninfrastruktur, insbesondere an die Betriebswerkstätten der Vorhabenträgerinnen eine Neuverlärmung von Wohngebieten; hinsichtlich der Auswirkung auf den Stadtverkehr ist von den bahnbetrieblichen Standorten jener gewählt worden, der neuralgische Punkte des Hamburger Straßennetzes weniger berührt als andere unter bahnbetrieblichen Aspekten geeignete Standorte. Hinsichtlich der Erfüllung der verkehrlichen Aufgabenstellung gleichwertige Alternativen, die zu geringeren Belastungen führen, sind nicht ersichtlich.

Den mit dem Vorhaben verbundenen verbleibenden Beeinträchtigungen wird mittels entsprechender Planungsdetails sowie Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Dazu zählen die Lösung der anlagen- und betriebsbedingten Schallschutzansprüche ebenso wie die Verminderung der Belastungen durch bauzeitlichen Lärm, die mit dem

Verzicht auf nächtliche Bauarbeiten erreicht wird. Hinsichtlich der Baulogistik bestehen beim Vorhaben günstige Bedingungen, da diese nahezu vollständig autark auf dem Gelände der Vorhabenträgerinnen bzw. in der An- und Abfahrt auf dem Schienenweg durchgeführt werden kann, ohne dass wesentliche Rückwirkungen auf den Straßenverkehr durch Baustellenverkehre zu verzeichnen sind. Die bauzeitlichen Belastungen sind auch vor dem Hintergrund ihrer temporären Natur im Vergleich zu der dauerhaften, in Jahrzehnten zu bemessenden Lebensdauer des planfestgestellten Neubaus gerechtfertigt. Soweit Beeinträchtigungen, namentlich hinsichtlich des Baulärms und der bauzeitlichen Erschütterungen verbleiben, sind diese im Ergebnis unvermeidbar und nach sorgfältiger Abwägung unter Beachtung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Nebenbestimmungen auch zumutbar.

Soweit die damit verbundene Kritik sich an Geschmacks- oder reinen Gestaltungsfragen entzündet, kann dies dem Vorhaben nicht als Versagungsgrund entgegengestellt werden. Rechtlich relevante Nachteile, die außerhalb subjektiver Gestaltungsvorstellungen des Stadtbildes liegen, ergeben sich daraus nicht.

Unter Umweltgesichtspunkten erweist sich die schwerpunktmäßige Ausdehnung des Vorhabens einschließlich der Baustelleneinrichtungsflächen auf überprägte und versiegelte Flächen als vorteilhaft. Angesichts der Funktion des Vorhabens als Autoreisezug-Verladeanlage lässt sich die Versieglung von Flächen für den Kfz-Verkehr nicht vermeiden, sie wurde jedoch auf den notwendigen Umfang reduziert und dem Umfang der Versiegelung durch Anordnung der Beschäftigten-Parkplätze über den Stellplätzen sowie dem darüber zu errichtenden Gründach weiter reduziert. Soweit im an den Bahndämmen und im Randbereich der Baustelleneinrichtungsflächen auf unversiegelte Flächen zurückgegriffen wird, liegt eine Beeinträchtigung für Fauna und Flora überwiegend weniger wertvoller Flächen auf überprägten Böden vor. Die Lage des Vorhabens im Einzugsbereich eines Trinkwasserschutzgebiets entspricht nicht dem planerischen Optimum, tritt jedoch in ihrem Gewicht hinter die auf den betreffenden Flächen mögliche Nutzung vorhabenträgerinneneigener, vorbelasteter Flächen zurück und hat sich im Übrigen als im Sinne der einschlägigen Schutzgebietssatzung genehmigungsfähig erwiesen. Hinsichtlich der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme ist festzustellen, dass die Umweltrelevanz durch den Umstand der urbanen bzw. gewerblichen Vorprägung sowie derjenigen durch die vorhandenen Bahnanlagen stark vermindert ist. Konkret wird den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege sowie den Artenschutzbelangen insbesondere durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen angemessen Rechnung getragen. Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sind

im Verlauf des Verfahrens unter Einreichen eines überarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplans weiter verbessert worden. Auch diese Belange sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden. Diejenigen Eingriffe, die als unvermeidbar akzeptiert werden müssen, sind von den Vorhabenträgerinnen auszugleichen und zu ersetzen. Ausgleich und Ersatz sind vorliegend verpflichtend planfestgestellt worden, indem der landschaftspflegerische Begleitplan zum Gegenstand der Planfeststellung erhoben wurde.

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 (weiteren) 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, zumal ohne die Errichtung parallel zur Verwirklichung des Vorhabens der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona keine Serviceeinrichtung für die Autoreisezugverladung auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg, für die ein Bedarf besteht, zur Verfügung stünde. Dagegen sind durch das Vorhaben selbst ausgelöste Beeinträchtigungen hinsichtlich Anlagen-, Betriebs und Baulärms sowie der arten- und naturschutzfachlichen Belange zwar vorhanden, aber insoweit unvermeidlich, zu einem großen Teil jedoch im Übrigen 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 weitest möglich vermindert worden.

Dem Antrag auf Zulassung des Vorhabens wird damit nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Durch das Investitionsbeschleunigungsgesetz vom 03.12.2020 wurden die Regelungen zur sofortigen Vollziehbarkeit von Zulassungsentscheidungen für Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege erweitert. Darunter fallen alle Vorhaben an Infrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes, da diese überregionale Bedeutung haben, vgl. BT-Drs.19/22139, S. 18. Vorhaben, die nicht bereits nach bisheriger Rechtslage gemäß von § 18e Abs. 2 AEG wegen ihrer Einordnung in den

vordringlichen Bedarf nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz sofort vollziehbar waren, sind vom Auffangtatbestand des § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO erfasst, so auch das vorliegende Vorhaben. Für Klagen Dritter gegen die planrechtliche Zulassungsentscheidung gibt es somit keine aufschiebende Wirkung und die Entscheidung ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hamburgischen Oberverwaltungsgericht
Lübeckertordamm 4
20099 Hamburg

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hamburg/Schwerin
Hamburg, den 09.08.2022
Az. 571ppi/014-2020#005
EVH-Nr. 3434113