

DEGES im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes

Straße A26 / Station: 5+840 – 10+032

A26 Hafenpassage Hamburg
AK HH-Hafen (A7) bis AD Süderelbe (A1)
Abschnitt 6c: AS HH-Hohe Schaar (o) – AD Süderelbe (m)
und A1, 8-streifige Erweiterung im Bereich AD Süderelbe

PROJIS-Nr.: 02019905 00

Unterlage zur vorläufigen Anordnung §17 Abs. 2 FStrG

- Erläuterungsbericht -

aufgestellt:
Berlin, den 13. Oktober 2023

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin

DEGES

Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

A26 Hafenpassage Hamburg

AK HH-Hafen (A7) bis AD Süderelbe (A1)

Abschnitt 6c: AS HH-Hohe Schaar (o) – AD Süderelbe (m)
und A1, 8-streifige Erweiterung im Bereich AD Süderelbe**Unterlage zur vorläufigen Anordnung §17 Abs. 2 FStrG****- Erläuterungsbericht -**

13. Oktober 2023

INGE A26 Ost

Beratende Ingenieure

Inhaltsverzeichnis

1.	Veranlassung	4
2.	Darstellung der Gesamtmaßnahme	5
3.	Beschreibung der vom Antrag erfassten Maßnahmen	6
3.1.	Allgemeines	6
3.2.	Beschreibung der baulichen Maßnahmen im Einzelnen	8
3.2.1	Verschluss eines Teilabschnittes der südlichen Wilhelmsburger Wettern, zeitlich nach Ertüchtigung der Kuckuckswettern und der Stauanlagen S31 und S39	8
3.2.2	Bauzeitliche Inanspruchnahme von Grundstücken	9
3.2.3	Abbruch von Gebäuden	10
3.2.4	Baufeldfreimachung / Rodung von Böschungen	10
3.2.5	Demontage von Teilabschnitten von Lärmschutzwänden der DB-Strecken 1271 und 1280	10
3.2.6	Umverlegung von LST-, Telekommunikations- und Energiekabeln im Gleisbereich und in den Bahndammböschungen	10
3.2.7	Umbau der Gleisanlage der DB-Strecken 1255 und 1253 (Ausbau und Verschiebung von Weichen)	11
3.2.8	Umbau der Oberleitungsanlage und von Signalstandorten der DB-Strecken 1255 und 1253 (Demontage und Neubau von Masten, Anpassung der Fahrleitungen)	11
3.2.9	Einbringen von überschnittenen Bohrpfahlwänden als Baugrubenverbau und Einzelpfählen als Mittelaufleger der Hilfsbrücken im Gleisbereich	11
3.2.10	Teilaushub der Baugrube, Herstellen der obersten Ankerlage und der Horizontalaussteifung	12
3.2.11	Einbau von Zwillingsträger-Hilfsbrücken über der geplanten Baugrube	12
3.3.	Grundinanspruchnahme und Flächenverfügbarkeit	12
3.4.	Durchführung der Baumaßnahmen	13
3.4.1	Umgang mit Kampfmittelgefährdung vor Baubeginn	13
3.4.2	Zeitliche Restriktionen für den Bauablauf	13
3.4.3	Baufeld	14
3.4.4	Bauablauf / Bautermine	14
3.5.	Reversibilität der Maßnahmen (§ 17 Abs. 2 S.1 Nr. 1 FStrG)	14
4.	Angaben zu den Umweltauswirkungen	21
4.1.	Menschen und menschliche Gesundheit	21
4.2.	Naturhaushalt	25

4.2.1	Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	25
4.2.2	Schutzgut Fläche	27
4.2.3	Schutzgut Boden	28
4.2.4	Schutzgut Wasser	28
4.2.5	Schutzgut Klima und Luft	28
4.3.	Landschaftsbild	29
4.4.	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	29
4.5.	Artenschutz	30
4.6.	Natura 2000-Gebiete	30
4.7.	Berücksichtigung der Klimaschutzziele	30
4.7.1	Sektor Verkehr	31
4.7.2	Sektor Landnutzungsänderung	31
4.7.3	Sektor Industrie	31
4.8.	Weitere Schutzgebiete	32
5.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umwelt- auswirkungen nach den Fachgesetzen	32
5.1.	Lärmschutzmaßnahmen	32
5.2.	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	32
5.3.	Maßnahmen zum Gewässerschutz	33
5.4.	Landschaftspflegerische Maßnahmen	33
5.4.1	Vermeidungsmaßnahmen	33
5.4.2	Ausgleichsmaßnahmen	33
6.	Voraussetzung des § 17 Abs. 2 FStrG	34
6.1.	Anhängiges Planfeststellungsverfahren (§ 17 Abs. 2 S. 1 FStrG)	34
6.2.	Reversibilität der Maßnahmen (§ 17 Abs. 2 S.1 Nr. 1 FStrG)	34
6.3.	Öffentliches Interesse am vorzeitigen Beginn (§ 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 FStrG)	35
6.4.	Positive Gesamtprognose bzgl. Erlass des PFB (§ 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 FStrG)	35
6.5.	Wahrung der nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen (§ 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 FStrG)	36
7.	Abkürzungsverzeichnis	37

1. Veranlassung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes, diese wiederum vertreten durch die DEGES - Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH für den Neubau der A26, Abschnitt 6c wird ein Antrag auf vorläufige Anordnung nach § 17 Abs. 2 FStrG für vorbereitende Maßnahmen bzw. für die Durchführung von Teilmaßnahmen gestellt.

In Kapitel 2 wird das Vorhaben A26, Abschnitt 6c vorgestellt. Kapitel 3 enthält Angaben zu den vom Antrag erfassten Maßnahmen.

Am 18.02.2021 wurde der Planfeststellungsantrag für den Neubau der A26, Abschnitt 6c eingereicht. Vom 29.03.2021 bis 28.04.2021 lagen die Planfeststellungsunterlagen öffentlich aus. Innerhalb der Einwendungsfrist gingen ca. 250 Einwendungen privater Betroffener ein. Des Weiteren gaben 44 Träger öffentlicher Belange bzw. Umweltverbände ihre Stellungnahmen ab. Die Vorhabenträgerin hat hierzu Er widerungen erstellt und diese der Planfeststellungsbehörde am 25.01.2023 übergeben.

Mit der vorläufigen Anordnung sollen nunmehr vorbereitende Maßnahmen und Teilmaßnahmen im Bereich des Kreuzungspunktes des Wilhelmsburgtunnels mit der Bahntrasse und im Bereich der Anbindung der Kirchdorfer Wettern und des Neuen Brausielgrabens an das Gewässer Mahlbusen des Schöpfwerkes Finkenriek genehmigt werden, deren Umsetzung aus zeitlichen Gründen vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses notwendig ist, um bauzeitliche Konflikte mit seitens der DB AG geplanten Maßnahmen zu vermeiden.

Die betroffenen Strecken im Kreuzungsbereich gehören überregional betrachtet zum Knoten Hamburg, der aus folgenden Projekten besteht:

1. Knoten Meckelfeld (bestehend aus Vossloh und Meckelfeld)
2. ESTW-A Harburg (ESTW =Elektronisches Stellwerk)
3. A26 (EÜ Finkenriek)
4. Hochleistungskorridor Hamburg - Berlin
5. Hochleistungskorridor Hamburg - Hannover
6. GWB Harburg Wilhelmsburg (GWB=Gleiswechselbetrieb)
7. Neubau der Süderelbbrücke (DB)

Die o. a. DB Netz Maßnahmen im Knoten Hamburg hängen in der zeitlichen Reihenfolge voneinander ab, so dass sich die Sperrpausen dieser Maßnahmen gegenseitig beeinflussen und daher im zeitlichen Verlauf aufeinander abzustimmen sind, um den Gleisbetrieb maximal aufrechtzu-erhalten und erforderliche Streckensperrungen zu minimieren. Die Abhängigkeiten lassen sich wie folgt beschreiben:

Die IBN (Inbetriebnahme) des ESTW-A Harburg soll am 25.01.2025 stattfinden. Danach folgt die IBN und der SWW (Softwarewechsel) für die Maßnahmen der A26 am 31.05.2025. In Abhängigkeit davon folgen die Projekte GWB Harburg – Wilhelmsburg, der Neubau der Süderelbbrücke, die Hochleistungskorridore Hamburg – Berlin und Hamburg – Hannover.

Da die für die IBN der genannten Projekte erforderlichen Softwarewechsel im gleichen Steuerbezirk nur in einem Abstand von 6 Monaten erfolgen können, sind die Projekte zeitlich eng getaktet.

Die Vorbereitungsarbeiten (Baufeldfreimachung, Vorbereitung des Parallelaufbaus der Kabelanlage) für den SWW der A26 muss deswegen zeitlich in einem erheblichen Vorlauf erfolgen.

Die einzelnen Maßnahmen werden im Kapitel 3.2 dieses Erläuterungsberichtes detailliert beschrieben.

2. Darstellung der Gesamtmaßnahme

Das Gesamtvorhaben beinhaltet den Neubau der Bundesautobahn A26, Abschnitt 6c des Bedarfsplanvorhabens Neubau der A26 AK Hamburg-Süderelbe – AD/AS Hamburg-Stillhorn (neue Bezeichnung: Neubau A26 Hafenpassage Hamburg AK HH-Hafen (A7) – AD Süderelbe (A1)). Sie dient der Verbesserung des Verkehrsflusses für den überregionalen West-Ost-Verkehr der Region Hamburg.

Die A26 Hafenpassage in der Freien und Hansestadt Hamburg ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 14.08.2017) als 4-streifiges Neubauvorhaben im vordringlichen Bedarf enthalten.

Der betroffene Planfeststellungsbereich ist der Abschnitt 6c (VKE 7053). Er beginnt unmittelbar südlich des Knotenpunktes Hohe-Schaar-Straße/Kattwykdamm (geplante AS HH-Hohe Schaar) bei Bau-km 5+840 und endet an der A1 AS HH-Stillhorn (zukünftiges AD Süderelbe) bei Bau-km 10+032.

Die Länge des Planfeststellungsabschnittes beträgt rund 4,2 Kilometer.

Die geplante Trasse der A26 quert das bis zum Pollhorner/Buschwerder Hauptdeich reichende Hafengebiet. Im weiteren Verlauf quert die A26, beginnend am Buschwerder Hauptdeich, die Elbinsel Wilhelmsburg. Auf der Elbinsel Wilhelmsburg kreuzt die A26 die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B75 (Wilhelmsburger Reichsstraße).

Vom Abschnittsbeginn bis zum geplanten West-Süd-Abzweig A26/B75 liegt die A26 auf einer Hochstraße. Danach geht die A26 über einen Trog in einen Tunnel über. Dieser kreuzt den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahndamm, der in etwa parallel zur B75 verläuft. Auf dem Bahndamm verlaufen 4 Bahnstrecken mit insgesamt 8 Gleisen (Strecken 1255, 2200, 1280 und 1271). Darüber hinaus befindet sich im Kreuzungsbereich der zweigleisige Abzweig (Strecke 1253) zur Hafenbahn.

Anschließend unterquert die A26 die Wohnbebauung am Katenweg, den Bereich Finkenriek südlich der Kornweide einschließlich des Friedhofs Finkenriek und endet nach Unterquerung der A1. Zur Gewährleistung bzw. zur Minimierung der Beeinträchtigungen dieser Nutzungen wird die A26 nach Überquerung der B75/Wilhelmsburger Reichsstraße aus der +1-Ebene der Hochstraße in die -1-Ebene des Wilhelmsburgtunnels, bestehend aus der Bahnquerung/Eisenbahnüberführung (EÜ) (BW 04-1) und Tunnel (BW 04-2) abgesenkt und dabei in die durch die Südliche Wilhelmsburger Wetteren vorhandene Bebauungslücke verschwenkt. Innerhalb des Tunnels liegt die neue AS HH-Stillhorn. Östlich der AS verläuft der Tunnel in etwa in Parallellage zur Kornweide bis zur BAB A1, wo der Anschluss der A26 an die A1 im AD Süderelbe erfolgt.

3. Beschreibung der vom Antrag erfassten Maßnahmen

3.1. Allgemeines

Einen Teil der Gesamtstrecke der A26 Ost bildet u.a. der 1.474 m lange Wilhelmsburgtunnel. Dieser verläuft von der Bahntrasse im Westen bis zur A1 im Osten des Planungsgebietes.

Die Bauwerke erhalten folgende Abmessungen:

BW 04-1 (Tunnel unter den Bahngleisen, die Baugrube und die Hilfsbrücken sind zur Herstellung des Bauwerkes 04-1 erforderliche temporäre Baubehelfsmaßnahmen ohne eigene Bauwerksnummer)

Querschnitt		RQ 31 T+
Länge	=	80 m

BW 04-2 (Tunnel östlich der Bahntrasse bis zur A1, die Baugrube ist zur Herstellung des Bauwerkes 04-2 eine erforderliche temporäre Baubehelfsmaßnahme ohne eigene Bauwerksnummer)

Querschnitt		RQ 31 T+
Länge	=	1394 m

Der vorliegende Antrag auf vorläufige Anordnung umfasst Maßnahmen, die im Zuge der Unterquerung des Bahndammes (BW04-1) ungefähr zwischen Bau-km 8+356 und Bau-km 8+436 erforderlich werden.

Das Bauwerk 04-1 unterquert den Bahndamm der DB, auf dem die folgenden Strecken verlaufen (Reihenfolge von West nach Ost):

- Strecke 1253
Abzweig zur Hafenbahn, Hamburg-Süderelbbrücke – Hamburg-Waltershof (zweigleisig), elektrifiziert (Oberleitung 15 kV 16,7 Hz)

- Strecke 1255
Maschen – Hamburg Süd (zweigleisig), Güterverkehr, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, elektrifiziert (Oberleitung 15 kV 16,7 Hz)
- Strecke 2200
Wanne-Eickel – Hamburg Hbf (zweigleisig), Personenverkehr (TEN-Strecke), Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, elektrifiziert (Oberleitung 15 kV 16,7 Hz)
- Strecke 1280
Buchholz – Allermöhe (zweigleisig), Güterverkehr, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, elektrifiziert (Oberleitung 15 kV 16,7 Hz)
- Strecke 1271
S-Bahn Hamburg-Neugraben – Hamburg Hbf (zweigleisig)
Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, elektrifiziert (Stromschiene 1200 V)

Zum Bau des Tunnels, der nicht Gegenstand des Antrags auf vorläufige Anordnung ist (siehe unten), ist die Herstellung einer wasserdichten Baugrube in Teilabschnitten vorgesehen, deren Wände aus rückverankerten überschnittenen Bohrpfahlwänden bestehen, die in die grundwasserstauende Schicht des Geschiebemergels einbinden.

Als Voraussetzung für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erfolgt die Herstellung des Tunnels unter Gleishilfsbrücken. Hierfür werden standardisierte Zwillingsträgerhilfsbrücken der DB AG eingesetzt.

Die Bohrpfahlwände sind nicht nur als Baugrubenwand für die erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorgesehene Errichtung des Tunnels, sondern teilweise bereits für den Einbau der Gleishilfsbrücken erforderlich, denen sie als Lager dienen. Die Bohrpfahlwände müssen im Bereich der Gleisquerung von der Gleisebene aus eingebracht werden. Hierfür sind Gleis- und Streckensperrungen (Sperrpausen) des Eisenbahnbetriebes erforderlich, die gemäß Richtlinien und Arbeitsanweisungen der DB AG mehrere Jahre im Voraus angemeldet werden müssen (siehe Antragsschreiben).

Im Planungsprozess ist die Kreuzung der Strecken mit der Trasse der A26 und damit verbunden das Tunnelbauwerk inklusive des Herstellungsverfahrens mit der DB-Netz AG und der S-Bahn Hamburg abgestimmt worden. Ebenso sind in Abstimmung mit der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg die Termine der Sperrpausen abgestimmt und festgelegt worden. Die Arbeiten sollen in zeitlich gebündelten Abschnitten in den nächsten drei Jahren stattfinden (siehe Abschnitt 3.4.4) Die dann startenden Arbeiten konzentrieren sich in 2024 auf die Anpassungsmaßnahmen an den Kabeln und Schaltanlagen und der Baufeldfreimachung sowie Zuwegung ins Baufeld und der Arbeiten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stauanlagen S31 und S39. Im Jahr 2025 soll die Herstellung der Baugrubenwände und die Montage der Hilfsbrücken erfolgen.

Der Zeitraum der Bahnbautätigkeiten, die im Wesentlichen in den Sperrzeiten durchgeführt werden, wird mit 2,5 bis 3 Jahren veranschlagt. Für die Arbeiten an den Stauanlagen S31 (Kirchdorfer Wettern) und S39 (Neuer Brausielgraben) wird ein Jahr Bauzeit veranschlagt.

Nach Einbau der Baugrubenwände und Hilfsbrücken sind Arbeiten im Zuge der A26 bzw. der bahnseitig geplanten Maßnahmen unabhängig voneinander durchführbar.

Der vorliegende Antrag auf vorläufige Anordnung umfasst alle notwendigen Maßnahmen zum Einbau der Hilfsbrücken. Die Herstellung des Tunnels (Bauwerk 04-01) unterhalb der Hilfsbrücken ist nicht Teil der vorläufigen Anordnung. Der Tunnel wird erst nach Vorliegen eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses hergestellt.

Nachfolgend werden die erforderlichen Maßnahmen im Detail beschrieben.

3.2. Beschreibung der baulichen Maßnahmen im Einzelnen

3.2.1 Verschluss eines Teilabschnittes der südlichen Wilhelmsburger Wettern, zeitlich nach Ertüchtigung der Kuckuckswettern und der Stauanlagen S31 und S39

Im Bestand liegt die Südliche Wilhelmsburger Wettern (SWW) im Abschnitt der Bahnquerung (SWW-km 0+950 bis SWW-km 1+050) größtenteils dort, wo künftig die A26 verlaufen soll. Eine Verlegung der Südlichen Wilhelmsburger Wettern nach Norden oder Süden ist aufgrund von räumlichen und entwässerungstechnischen Zwangspunkten nicht möglich. Das Verschieben der SWW nach Norden zieht eine Querung der A26-Trassen nach sich, damit verbunden eine Dükierung der Autobahntrasse im Bereich des Trogbauwerkes West. Die Dükierung würde somit unter dem Bauwerk verlaufen und für das Fließen des Gewässers werden damit zwei Pumpwerke erforderlich (Dükeroberhaupt und Dükерunterhaupt). Es handelt sich dabei um zwei Ingenieurbauwerke rechts und links der Trasse der A26, die als wasserundurchlässige Konstruktionen hergestellt werden müssten. Ein weiterer Verlauf auf der Nordseite der BABA A26 wurde aus den genannten Gründen nicht weiter betrachtet.

Eine neue Lage der SWW südlich der A26-Trasse betrifft die vorhandene Bebauung im Katzenweg, die südlich der bestehenden SWW liegt (auf der einen Straßenseite betrifft es ungefähr die Häuser Nummer 22 bis 30 und auf der anderen Straßenseite ungefähr die Häuser Nummer 23 bis 31). In diesem Bereich müsste ein annähernd gerader Korridor gefunden werden, was bei der versetzten Lage der Häuser nicht gegeben ist. Eine neue südliche Lage für die SWW würde somit Rückbaumaßnahmen und Grunderwerb von Privathaushalten erfordern und wurde daher nicht weiter betrachtet.

Die Südliche Wilhelmsburger Wettern wird daher im Bereich der Bahnquerung dauerhaft verschlossen. Damit ist eine der Gewässerverbindungen zwischen dem Schöpfwerk Kuckuckshorn und den Entwässerungsanlagen in Finkenriek unterbrochen.

Zum Ausgleich wird die weiter nördliche gelegene Gewässerverbindung über die Kuckuckswettern durch eine Verbesserung der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Kuckuckswettern durch Herstellung der ursprünglichen Solltiefe im Abschnitt östlich der Bahn ertüchtigt. Des Weiteren muss die hydraulische Leistungsfähigkeit der Stauanlagen S31 (Kirchdorfer Wettern) und S39

(Neuer Brausielgraben) im Zulauf zum Mahlbusen des Schöpfwerks Finkenriek durch den Einbau von Kippwehren erhöht werden. Die vorhandenen Doppelschützenanlagen bestehend aus Holzschützen und den Stahlspindeln werden inkl. Führungsschienen, Antrieben und Gitterrost-Wartungsstegen zurück gebaut. Das Betonwiderlager des Sielbauwerks bleibt erhalten. Im Zuge der Bauvorbereitung wird die Sohle des Gewässers im Bereich der neuen Stauanlagen entschlammt. Die neuen Kippwehre werden im Oberwasser des Kirchdorfer Siels bzw. des Neuen Brausielgrabens hergestellt. Üblicherweise bestehen die Wehre aus einem Stahlrahmen, der an einem Widerlager befestigt wird. Hier ist geplant Spundwände ins Gewässer einzubringen, die zusätzlich den Fließquerschnitt einengen. Der Rahmen des Kippwehres wird an den Spundwänden befestigt sowie im Bereich der Sohle in ein Betonfundament gegossen. Damit dauerhaft eine saubere Ablagefläche für das Kippwehr gegeben ist, wird das Betonfundament ins Unterwasser verlängert. Für die spätere Wartung werden Führungsschienen für Dammbalkenverschlüsse an den Spundwänden vorgesehen. Des Weiteren wird zur Erreichbarkeit des Antriebs des Kippwehres ein Wartungsweg aus Gitterrosten hergestellt. Als Vor- und Nachbettsicherung werden Wasserbausteine eingebaut. Die Bereiche zwischen Spundwand und vorhandener Böschung werden verfüllt und angesät.

Die o.a. Ertüchtigungen sind Bestandteil des Antrages und terminlich zwingend vor dem Teilverchluss der Südlichen Wilhelmsburger Wettern durchzuführen.

Um die hydraulische Leistungsfähigkeit des Gewässersystems trotz des Verschlusses der südlichen Wilhelmsburger Wettern aufrechtzuerhalten ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Schöpfwerks Finkenriek durch Erhöhung der geodätischen Förderhöhe erforderlich. Diese Maßnahme befindet sich derzeit in der Umsetzung und soll zeitnah abgeschlossen werden.

3.2.2 Bauzeitliche Inanspruchnahme von Grundstücken

Für den Parallelaufbau der Kabelanlage, die Anpassungen der Weichen und Gleise, die Herstellung der Baugrubenwände sowie die Montage der Hilfsbrücken wird die bauzeitliche Beanspruchung der Gleisbereiche erforderlich. Für die dazugehörige Baustelleneinrichtungsflächen (Zufahrt, Lagerflächen; Containerstellplätze) sind die Grundstücke westlich und östlich der Bahntrasse bauzeitlich in Anspruch zu nehmen. Weitere Erläuterungen dazu in Abschnitt 3.3.

Zur Herstellung der Stauanlagen müssen Flurstücke im direkten Umfeld der Maßnahme (Baustellenzufahrt / Baustelleneinrichtung) vorübergehend in Anspruch genommen werden. Die betroffenen Flächen befinden sich innerhalb der Planfeststellungsgrenzen des Antrages vom 16.02.2021.

Für die benötigten Flurstücke liegen die entsprechenden Bauerlaubnisse vor.

3.2.3 Abbruch von Gebäuden

Im Zuge der hier antragsgegenständlichen vorläufigen Anordnung müssen die Nebengebäude des Grundstücks Katenweg 16 (Flurstück Nr. 8439) abgerissen werden. Das Erbbaurecht an diesen Gebäuden wurde von der Antragsstellerin bereits erworben. Eine privatrechtliche Abstimmung zu der Rückbaumaßnahme bzgl. der Inanspruchnahme des Grundstücks ist mit dem Eigentümer erfolgt (VR-Nummer 7053-00012/22).

3.2.4 Baufeldfreimachung / Rodung von Böschungen

Zur Einrichtung von Flächen der Baustelleneinrichtung sind die betroffenen Flächen freizumachen und vorhandene Gehölze zu roden.

Zum Schutz von Brutvögeln dürfen Baufeldfreimachungen sowie das Zurückschneiden bzw. Roden von Gehölzen in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September nicht durchgeführt werden (vgl. Kapitel 3.4.2)

Süd-Westlich grenzt das Baufeld an eine Bautabufläche, welche bauzeitlich durch einen Schutzzaun zu sichern ist (Maßnahmen-Nr. 1.4 V in Unterlage 9.3 im Planfeststellungsantrag vom 16.02.2021).

3.2.5 Demontage von Teilabschnitten von Lärmschutzwänden der DB-Strecken 1271 und 1280

Die Lärmschutzwände rechts der Strecke 1280 sowie rechts der Strecke 1271 werden temporär während der Herstellung der Baugrubenwände auf einer Breite entfernt, die von der nördlichen Grundstücksgrenze des Katenweges 16 bis zur nördlichen Grundstücksgrenze des Katenweges 18 reicht, das entspricht einer Länge von ca. 50 m Länge entfernt. Der Rückbau beschränkt sich dabei auf das absolut notwendige zeitliche Minimum. Nach Fertigstellung der entsprechenden Arbeiten, für die eine Öffnung erforderlich wird, werden die Lärmschutzwände wieder hergestellt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird diesbezüglich auf die Anlage Baulärmgutachten verwiesen.

3.2.6 Umverlegung von LST-, Telekommunikations- und Energiekabeln im Gleisbereich und in den Bahndammböschungen

Zur Baufeldfreimachung im Gleisbereich der Baugrubenwände und der Hilfsbrücken inklusive deren Mittelaufleger werden Anpassungsmaßnahmen an der Leit- und Sicherungstechnik (LST), Telekommunikationsanlagen an der Oberleitungsanlage und am Kabeltiefbau erforderlich.

3.2.7 Umbau der Gleisanlage der DB-Strecken 1255 und 1253 (Ausbau und Verschiebung von Weichen)

Die Strecke 1253 zweigt im Bereich von BW 04-1 von der Strecke 1255 ab. Die Strecke 1253 beginnt mit km 0,524 (WA 4201) im km 7,710 der Strecke 1255. Der Abzweig erfolgt über 4 Weichen. Im Bereich der Strecke 1253 wird während der Bauzeit für die Gesamtmaßnahme Bau des Tunnels im Bahnbereich aus Richtung Hafenbahn bis Weiche 4203 in der Betriebsweise „Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal“ gefahren. Die erforderliche Zugstraße im ESTW-A Hamburg-Wilhelmsburg ist dafür vorhanden. Im Zuge der Planung haben dazu Abstimmungen mit der DB-Netz und der Hafenbahn stattgefunden. Im weiteren zeitlichen Verlauf wird für die bahnbetrieblichen Belange das Benehmen mit dem Baulastträger des Schienenweges im Rahmen der Baubetriebsplanung zur Sperrpausenfestlegung hergestellt und fortgeschrieben. Damit zur Herstellung des Bauwerks Standardhilfsbrücken verwendet werden können, werden die Weichen 4202 und 4203 für den Zeitraum des Tunnelbaus nach Süden verschoben und die Weiche 4201 ausgebaut. Damit verbunden ist ein bauzeitlicher Umbau der vorhandenen Gleise auf ca. 100 m Gesamtlänge. Nach der Fertigstellung des Tunnelbauwerkes erfolgt der Ausbau der Hilfsbrücken und die Weichen werden wieder in ihre ursprüngliche Lage zurück verlegt. Diese Baumaßnahme erfolgt erst nachdem der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

3.2.8 Umbau der Oberleitungsanlage und von Signalstandorten der DB-Strecken 1255 und 1253 (Demontage und Neubau von Masten, Anpassung der Fahrleitungen)

Der bauzeitliche Umbau der vorhandenen Gleise und Weichen erfordert ebenfalls den Umbau der Oberleitungsanlage und den Umbau von Signalstandorten. Anlagen der Oberleitungsschalt-einrichtung, Bahnstromversorgung, Weichenheizung und Signalstandorte werden unter Berücksichtigung der Bauzustände angepasst.

Nach dem Ausbau der Hilfsbrücken werden auf dem Tunnelbauwerk für den Endzustand neue Maste errichtet, die Signalstandorte werden in die ursprüngliche Lage zurückgesetzt.

3.2.9 Einbringen von überschnittenen Bohrpfehlwänden als Baugrubenverbau und Einzelpfehlen als Mittelaufleger der Hilfsbrücken im Gleisbereich

Nachlaufend zu den oben beschriebenen Vorlaufmaßnahmen erfolgt in Teilbereichen die Herstellung von Baugrubenwänden einer offenen, wasserdichten Baugrube. Diese Baugrubenwandabschnitte dienen als Endauflager für die Hilfsbrücken. Es werden überschnittene Bohrpfehle als Baugrubenwand hergestellt. Die Bohrpfehle binden in die Grundwasserstauschicht des Geschiebemergels ein (vgl. Bauwerksskizzen/Bauwerkspläne). Als Mittelaufleger für die geplanten Hilfsbrücken werden weitere Bohrpfehle in den Baugrund eingebracht, die bauzeitlich

erforderliche Stahlstützen aufnehmen. Die Lage und Ausbildung der Bohrpfähle sowie der bauzeitlichen Stahlstützen ist in den Bauwerksskizzen/Bauwerksplänen dargestellt.

Zur Herstellung dieser Baugrubenwände und Einzelpfähle laufen seit der ersten Jahreshälfte 2017 intensive Abstimmungsgespräche mit der Baubetriebs- und Kapazitätsplanung des Regionalbereiches Nord der DB Netz AG und der S-Bahn Hamburg, die als finales Ergebnis die Anmeldung der Sperrpausen zur integrierten Bündelung, zum Baukapazitätsmanagement und zum Baubetriebsmanagement der Deutschen Bahn haben. Leitlinie hierbei war und bleibt für zukünftige Anmeldungen, dass die Sperrpausen auf ein Minimum begrenzt werden müssen.

3.2.10 Teilaushub der Baugrube, Herstellen der obersten Ankerlage und der Horizontalaussteifung

Nach Herstellung der Bohrpfähle beginnt der Teilaushub der Baugrube unter gleichzeitigem Einbau der obersten Stahlsteifenlage / Horizontalaussteifung.

3.2.11 Einbau von Zwillingsträger-Hilfsbrücken über der geplanten Baugrube

Nach Herstellung der Bohrpfähle und Aushub der Baugrube werden zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes Standard-Zwillingsträgerhilfsbrücken der DB AG eingehoben. Je Gleis wird die Baugrube von je zwei Hilfsbrücken mit 16,80 m Stützweite überspannt. Im Bereich der Strecke 1253 wird während der Bauzeit für die Gesamtmaßnahme Bau des Tunnels im Bahnbereich aus Richtung Hafenbahn bis Weiche 4203 in der Betriebsweise „Fahren auf dem Gegengleis“ mit Hauptsignal gefahren.

3.3. Grundinanspruchnahme und Flächenverfügbarkeit

Für die Umsetzung der Maßnahmen, die im Wege der vorläufigen Anordnung durchgeführt werden sollen, sind dauernde und vorübergehende Inanspruchnahmen von Grundstücken erforderlich.

Die Grenzen des Flächenbedarfs für die vorläufige Anordnung sind in den Grunderwerbsplänen dargestellt. Die Zuwegung zur westlich der Gleise liegenden Baustelleneinrichtungsfläche (u.a. auf Flurstück 12766) erfolgt im Norden von der Kornweide. Eine weitere Zuwegung in den Bahnbereich erfolgt ebenfalls von Norden über die Kornweide. Diese Zuwegung befindet sich im Dreieck (Flurstücke 8304 und 10600) zwischen den DB-Gütergleisen, die in westlicher Richtung zum Hafen abzweigen und der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahn-Haupttrasse. Im Osten gibt es eine Zuwegung zwischen Katenweg 16 und 18 über die Flurstücke 8109, 8439 und 8479. Des Weiteren ist im Lageplan und Grunderwerbsplan die Planungsgrenze für die vorläufige Anordnung und für die dauerhafte Inanspruchnahme (inkl. Rückverankerung) markiert. Die notwendige Grundinanspruchnahme im Rahmen der vorläufigen Anordnung geht nicht über die Grenzen des am 16.02.2021 eingereichten Planfeststellungsantrages hinaus.

Sämtliche Flächen, die im Zuge der antragsgegenständlichen Maßnahmen in Anspruch genommen werden, befinden sich bereits im Eigentum des Straßenbaulastträgers, so dass keine Rechte Dritter betroffen sind. Die Flächeninanspruchnahme der Deutschen Bahn, DB Netz AG, ist durch eine einvernehmlich abgestimmte und bereits unterzeichnete Baudurchführungsvereinbarung dokumentiert.

3.4. Durchführung der Baumaßnahmen

3.4.1 Umgang mit Kampfmittelgefährdung vor Baubeginn

Gemäß Schreiben der Freien und Hansestadt Hamburg vom 09.01.2019 zum Antrag des Vorhabenträgers auf Gefahrenerkundung und Luftbildauswertung sind im Planungsbereich Verdachtsflächen i. S. d. § 1 Abs. 4 Hamburger Kampfmittelverordnung ausgewiesen. Eine Sondierung im Bahnbereich hat im Einvernehmen mit der Deutschen Bahn (mittels einer Baudurchführungsvereinbarung) bereits stattgefunden. Vor Baubeginn werden weitere erforderliche Sondierungsarbeiten vorgenommen und sich daraus ergebende Maßnahmen ergriffen.

3.4.2 Zeitliche Restriktionen für den Bauablauf

Gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 und 3 BNatSchG ist das Zurückschneiden bzw. Roden von Gehölzen und das Zurückschneiden von Röhrichten innerhalb des Bauablaufes so einzuplanen, dass es nicht in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September durchgeführt wird. Diese Maßnahme dient insbesondere dem Schutz von Brutvögeln. Ebenso sind Baufeldfreiräumungen während der Brutzeit zu vermeiden (weitere Erläuterungen siehe Abschnitt 5.4 dieses Berichtes).

Zum Schutz der Fledermausarten (Abendsegler, Breitflügel-Fledermaus, Mückenfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus) sind Baumfällarbeiten und Gebäudeabrisse auf den Zeitraum Anfang Dezember bis Ende Februar zu beschränken. Baumfällungen sind auch im Zeitraum Oktober/November möglich, sofern Höhlen in Bäumen endoskopisch untersucht und danach verschlossen werden oder die Bäume unmittelbar nach der Untersuchung gefällt werden.

Für gewässergebundene Amphibien und Libellen liegt ein besonders hohes Konfliktpotenzial bei den Gewässerverfüllungen vor, wenn die Laich- und Larvalentwicklung sowie die Überwinterung im Gewässer betroffen sind. Zum Schutz von Amphibien ist der beste Zeitpunkt für die Verfüllung von Gewässern der Hochsommer (August), für Libellen ebenfalls. Eine Verfüllung bis in den November hinein ist aber auch möglich, da viele Arten dann noch mobil und noch nicht in der Winterruhe sind. Ein Verfüllen von Gewässern außerhalb der Winterzeit (vor Anfang Dezember) ist außerdem dem Schutz von Fischen dienlich (weitere Erläuterungen siehe Abschnitt 5.4 dieses Berichtes).

3.4.3 Baufeld

Im Übersichtslageplan sind die Baufeldgrenzen des Vorhabens A26 Ost Abschnitt 6c sowie die Planungsgrenzen für die Maßnahmen der vorläufige Anordnung dargestellt. Die Planungsgrenzen beinhalten auch die Flächen für die nötige Baustelleneinrichtung aller Gewerke. Vor Baubeginn erfolgt eine Zustandsfeststellung des Baufeldes und benachbarter Anlagen. Es werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um Schäden an umliegenden Bestandsbauwerken zu vermeiden.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über das öffentliche Straßennetz. Die erforderlichen verkehrstechnischen Anordnungen werden rechtzeitig vor Baubeginn im Verlauf der Umsetzung der Maßnahme bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt und eingeholt.

3.4.4 Bauablauf / Bautermine

Die hier antragsgegenständlichen Maßnahmen müssen vor Beginn der Gesamtmaßnahme A26 vorlaufend durchgeführt werden.

Im Einvernehmen mit der Deutschen Bahn ist aus bahnbetrieblichen Gründen für das Jahr 2024 die Durchführung von Maßnahmen im Bereich des Kabeltiefbaus vereinbart worden (u.a. das Verlegen von bahneigenen Leitungen aller Art auf Bahngelände einschließlich Gleisquerungen). Die Errichtung der weiteren Anlagenteile der Bahn (Bahnhilfsbrücken, Weichen, Oberleitungsanlagen) erfolgt in 2025. Eine entsprechende Baudurchführungsvereinbarung ist bereits geschlossen worden.

Die baulichen Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stauanlagen S31 und S39 werden im Jahr 2024 umgesetzt.

3.5. Reversibilität der Maßnahmen (§ 17 Abs. 2 S.1 Nr. 1 FStrG)

Bei den vom vorliegenden Antrag erfassten Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die sämtlich Bestandteil des o.g. Planfeststellungsverfahrens sind.

Die Maßnahmen sind auch reversibel im Sinne des § 17 Abs. 2 FStrG. Dabei unterliegt der Begriff der Reversibilität einem weiten Verständnis. So ist hinsichtlich der im Rahmen der vorläufigen Anordnung errichteten Bauwerke im Wesentlichen danach zu fragen, ob und inwieweit ein Rückbau technisch möglich ist. Hinsichtlich der mit den Baumaßnahmen verbundenen naturschutzfachlichen Eingriffe ist der Begriff der Reversibilität hingegen nicht im rein naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen. Vielmehr sind Maßnahmen reversibel im Sinne der Vorschrift des § 17 Abs. 2 FStrG, wenn – in Anlehnung an den Rechtsgedanken der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung - die Einwirkungen der Maßnahmen in angemessener Zeit ausgeglichen werden können. Beides ist für sämtliche der oben aufgeführten Maßnahmen der Fall.

Alle der hier antragsgegenständlichen Maßnahmen (Umbauten an Stauanlagen, Gewässern, Kabelverlegungen, Umbau von bahntechnischen Anlagen u.a.) sind sowohl technisch als auch im o.g. naturschutzrechtlichen Sinne reversibel.

Nachfolgend wird für jede einzelne Maßnahme die Möglichkeit der Reversibilität erläutert.

Maßnahme 30.21 vA: Stauanlage S31

- a) Reversibilität ist technisch möglich:

ja

- b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung:

Der Rückbau der neuen Stauanlage (Kippwehr – komplette Freigabe des Fließquerschnitts) und die Montage einer Doppelschützanlage (Bestand – teilweiser Verbleib des Staus im Fließquerschnitts) würde die Ableitung des Wassers aus dem Einzugsgebiet Wilhelmsburg zum Schöpfwerk Finkenriek zum Negativen verändern, da die bestehende Art des Verschlusses wesentlich anfälliger für eine Verlegung des Fließquerschnittes ist als das neue Kippwehr.

- c) Auswirkungen eines Verbleib:

Der Verbleib des neuen Kippwehres führt zu einer sicheren Ableitung des Wassers aus dem Einzugsgebiet Wilhelmsburg zum Schöpfwerk Finkenriek.

- d) Umweltauswirkungen

Der Rückbau der Stauanlagen zur Herstellung des Ausgangszustands wäre mit gleichwertigen Umweltauswirkungen wie die angestrebten Umbaumaßnahmen verbunden. Da der vollständige Rückbau der Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Anlage möglich ist, würden nach der Herstellung des Ausgangszustands keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt verbleiben. Ein Verzicht auf die Herstellung des Ausgangszustands würde keine Umweltauswirkungen mit sich bringen. Stattdessen würden zusätzliche Beeinträchtigungen durch einen Rückbau vermieden werden.

Maßnahme 30.22 vA: Stauanlage S39

- a) Reversibilität ist technisch möglich:

ja

- b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung :

Der Rückbau der neuen Stauanlage (Kippwehr – komplette Freigabe des Fließquerschnitts) und die Montage einer Doppelschützanlage (Bestand – teilweiser Verbleib des Staus im Fließquerschnitts) würde die Ableitung des Wassers aus dem Einzugsgebiet Wilhelmsburg zum Schöpfwerk Finkenriek zum Negativen verändern, da die bestehende Art des Verschlusses wesentlich anfälliger für eine Verlegung des Fließquerschnittes ist als das neue Kippwehr.

c) Auswirkungen eines Verbleib :

Der Verbleib des neuen Kippwehres führt zu einer sicheren Ableitung des Wassers aus dem Einzugsgebiet Wilhelmsburg zum Schöpfwerk Finkenriek.

d) Umweltauswirkungen

Der Rückbau der Stauanlagen zur Herstellung des Ausgangszustands wäre mit gleichwertigen Umweltauswirkungen wie die angestrebten Umbaumaßnahmen verbunden. Da der vollständige Rückbau der Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Anlage möglich ist, würden nach der Herstellung des Ausgangszustands keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt verbleiben. Ein Verzicht auf die Herstellung des Ausgangszustands würde keine Umweltauswirkungen mit sich bringen. Stattdessen würden zusätzliche Beeinträchtigungen durch einen Rückbau vermieden werden.

Maßnahme 30.23 vA: Kuckuckswettern

a) Reversibilität ist technisch möglich:

Ja, aber es erfolgt ohnehin eine natürliche Reversibilität im Laufe der Zeit durch eine Ablagerung von Sedimenten.

b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung :

nicht relevant, siehe Erläuterung zu a)

c) Auswirkungen eines Verbleib:

nicht relevant, siehe Erläuterung zu a)

d) Umweltauswirkungen

Da es sich bei der Maßnahme lediglich um eine Entschlammung handelt, wie sie im Rahmen der regelmäßigen Gewässerunterhaltung durchzuführen ist, stellt sich durch natürliche Prozesse im Laufe der Zeit der Ausgangszustand wieder ein. Eine aktive Rückführung der Wettern in den Ausgangszustand ist daher nicht nötig. Es sind keine Betroffenheiten der Umwelt zu erwarten.

Maßnahme 60.09 vA: Katenweg 16

a) Reversibilität ist technisch möglich:

ja

b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung :

Die Wiederherstellung eines Nebengebäudes kann mit gleichem Standard aber neuen Materialien erfolgen.

c) Auswirkungen eines Verbleib :

Das Nebengebäude gehört zum Grundstück und Haus des Katenweg 16. Das Haus ist nicht mehr bewohnt, die Notwendigkeit einer Reversibilität damit nicht relevant.

d) Umweltauswirkungen

Da es sich im Bestand um ein Gebäude ohne naturschutzfachlichen Wert handelt, würden

bei einer nicht vollständigen Reversibilität keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt verbleiben. Eine Neuerrichtung des Nebengebäudes könnte hingegen durch die Baumaßnahmen zu lokal begrenzten Umweltbeeinträchtigungen führen.

Maßnahme 30.19 vA: Südliche Wilhelmsburger Wettern - Durchlass

- a) Reversibilität ist technisch möglich:

ja

- b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung :

Die Wiederherstellung des Durchlasses ist technisch möglich, aber mit aufwendigen Bauverfahren und zahlreichen Streckensperrungen verbunden. Im Einzelnen stellen sich folgende technische Lösungen dar: Der Durchlass könnte zum einen in offener Bauweise wiederhergestellt werden und zum anderen mittels Rohrvortrieb in geschlossener Bauweise. Beide Bauverfahren wären mit zahlreichen Streckensperrungen verbunden. Bei der offenen Bauweise wären von der Gleisebene Grabenverbauten herzustellen, die Bauabschnitte korrespondieren dabei zur Reihenfolge der Streckensperrungen.

Die Herstellung in geschlossener Bauweise (unterirdischer Rohrvortrieb) kann nicht unter laufendem Bahnbetrieb stattfinden, so dass auch bei dieser Bauweise Streckensperrungen erforderlich werden. Die einzelnen Vortriebsstrecken korrespondieren dabei zur

Reihenfolge der Streckensperrungen.

Bei beiden Bauverfahren werden Flächen und Zufahrten für Baustelleneinrichtung und Transportwege erforderlich. Für den Rohrvortrieb sind Start- und Zielbaugruben herzustellen.

- c) Auswirkungen eines Verbleib :

Der Verschluss der Wilhelmsburger Wettern und damit die Funktion der Entwässerung ist an die Ertüchtigung der Stauanlagen S31 und S39 gekoppelt. Somit besteht die Abhängigkeit, dass eine durchgeführte Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stauanlagen S31 und S39 auf jeden Fall erhalten bleiben muss, sofern der Durchlass unter den Bahngleisen nicht wieder hergestellt werden soll.

- d) Umweltauswirkungen

Durch die technische Wiederherstellung des Durchlasses kann auch die ökologische Funktion der Wettern wiederhergestellt werden. Durch die damit verbundenen Arbeiten im Bereich des Gewässers sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die Gewässerökologie zu erwarten, da es sich bei der Wettern um ein künstliches Gewässer ohne hohen ökologischen Wert handelt.

Maßnahme 30.18 vA: Südliche Wilhelmsburger Wettern - Unterhaltungsweg

- a) Reversibilität ist technisch möglich:

ja

- b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung :

Die Herstellung der Verrohrung und der Überfahrbarkeit des Grabens ermöglicht die Zufahrt entlang des Grabens der Südlichen-Wilhelmsburger Wettern von Westen, sofern die Nutzung des Unterhaltungsweges von Norden kommend durch das Baufeld westlich der Bahntrasse unterbrochen ist. Ein Rückbau der Zufahrt (Erdbau und Abtransport) und ein Ausbau des DN1000 Rohres erfolgt von der Unterhaltungswegseite. Der An- und Abtransport von Material erfolgt ebenfalls von der Wegseite mit Zu- und Ausfahrt von der Kornweide.

- c) Auswirkungen eines Verbleib :

Ein Verbleib der Verrohrung und der Zufahrt hat keine Auswirkungen auf die Funktionstüchtigkeit des Entwässerungsgrabens, diese ist sowohl mit als auch ohne Rohr gegeben. Die zusätzliche Zufahrt über den Graben ermöglicht allerdings auch die Zuwegung zur Südlichen Wilhelmsburger Wettern westlich von der von der Wilhelmsburger Reichstraße . Somit verbessert sich die Zufahrtssituation, da dann zwei Zufahrten auf den Unterhaltungsweg möglich sind. .

- d) Umweltauswirkungen

Der Rückbau der Verrohrung würde nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt führen. Da von einer vollständigen Reversibilität ausgegangen werden kann, sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt nach dem Rückbau zu erwarten. Ein Ausbleiben des Rückbaus und ein dauerhafter Verbleib der Verrohrung ist aus Umweltsicht schlechter zu bewerten als eine offene Gewässerführung, wobei das Gewässer selbst aufgrund der anthropogenen Einflüsse keine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit besitzt.

Maßnahme 80.13 vA: Alle Strecken – Eisenbahnseitigen AnpassungsmaßnahmenMaßnahme 80.14 vA: Strecke 1253 – Eisenbahnseitigen AnpassungsmaßnahmenMaßnahme 80.16 vA: Strecke 2200 – Eisenbahnseitigen AnpassungsmaßnahmenMaßnahme 80.17 vA: Strecke 1280 – Eisenbahnseitigen AnpassungsmaßnahmenMaßnahme 80.18 vA: Strecke 1271 – Eisenbahnseitigen Anpassungsmaßnahmen

- a) Reversibilität ist technisch möglich:

ja

- b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung :

Der Rückbau der Anpassungsmaßnahmen wäre aufwändig, technisch jedoch möglich. Allerdings könnten die neu hergestellten Oberleitungsmaste lediglich bis 1,70m unter Schienenoberkante zurückgebaut werden, somit verbleiben Stahlpfähle im Baugrund.

c) Auswirkungen eines Verbleib :

Es wird ein betriebstechnischer und funktionstüchtiger Zustand der Bahnanlagen hergestellt. Die Funktionstüchtigkeit des Bahnbetriebes ist dadurch nicht beeinflusst. Ein Rückbau wäre nicht erforderlich.

d) Umweltauswirkungen

Der Rückbau der Maßnahmen wäre mit neuerlichen Baustelleneinrichtungen und damit wahrscheinlich mit zumindest lokalen und temporären Betroffenheiten der Umwelt im Umfeld der Gleisanlagen verbunden. Die Gleisanlagen selbst besitzen keinen naturschutzfachlichen Wert. Durch die im Boden verbleibenden Stahlpfähle sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten, da die Böden in diesem Bereich bereits stark anthropogen überformt sind und keine nachteiligen Auswirkungen auf das strömungsgeschehen im 1. Hauptgrundwasserleiter zu erwarten sind.

Maßnahme 10.28 vA: Herstellung Baugrubenwände und Montage der Hilfsbrücken für den Eisenbahnbetrieb

a) Reversibilität ist technisch möglich:

ja

b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung :

Die Demontage der Hilfsbrücken und Stahlsteifen ist bereits fester Bestandteil des Gesamtbauablaufes zur Tunnelherstellung und über Gleisbaukräne im Schatten frühzeitig angemeldeter Sperrpausen möglich. Ein kompletter Rückbau der hergestellten Bohrpfähle ist technisch möglich, aber mit sehr aufwendigen Bauverfahren und zahlreichen Streckensperrungen verbunden. Im Einzelnen stellt sich folgende technische Lösung dar: Der Rückbau könnte über ein aufwändiges Überbohren der hergestellten Bohrpfähle erfolgen. Diese lärmintensive Bauweise wäre mit einem hohem Materialverschleiß beim Bohrwerkzeug verbunden und dauerte wesentlich länger als die Herstellung. Daraus resultierte ein erhöhter Bedarf an langen Sperrpausen, wesentlich länger, als zur Herstellung benötigt werden.

Das Regelwerk der DB sieht bei im Baugrund verbleibenden Verbauwänden lediglich einen Rückbau bis 1,70 m unter Schienenoberkante vor. Die Arbeiten beschränken sich dann beim Rückbau der Bohrpfähle auf das Abstemmen von Stahlbeton bis zur Höhenkote -1,70 m unter Schienenoberkante sowie das Verfüllen bis zur UK Fahrwegoberbau. Die Bohrpfahlwände und einzelnen Bohrpfähle verbleiben ab der Höhenkote -1,70 m unter Schienenoberkante im Baugrund. Die Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege entsprechen denen der Herstellung.

c) Auswirkungen eines Verbleib :

Sofern der Rückbau der überschnittenen Bohrpfahlwände nicht erfolgen kann, kommt es im Oberbau zu Steifigkeitssprüngen, die ggf. durch Schlepplattenkonstruktionen oder

Steifigkeitsübergängen mittels angepasster Verdichtungsintensitäten im Baugrund ausgeglichen werden müssten. Um den DB-regelkonformen Zustand der Gleisanlage herzustellen wären Ausgleichsmaßnahmen am Gleisbett erforderlich. Die Herstellung solcher Ausgleichsmaßnahmen kann nur im Schatten langfristiger Sperrpausen erfolgen.

Allerdings wird der Rückbau bis 1,70 m unter Schienenoberkante (SOK) immer erfolgen müssen um eine Bettungsreinigung etc. zu ermöglichen. Dann gibt es auch keine Steifigkeitssprünge. Das Zurücklassen von alten Pfählen entspricht dem allgemeinen Standard und ist auch durch das EKrG und EKrV gedeckt, die besagen, dass es eine Duldungspflicht gibt um unnötige Forderungen abzuwehren.

Die Baustelleneinrichtungsflächen und Transportwege entsprechen denen der Herstellung.

d) **Umweltauswirkungen**

Der Rückbau der Maßnahmen wäre mit neuerlichen Baustelleneinrichtungen und damit wahrscheinlich mit zumindest lokalen und temporären Betroffenheiten der Umwelt im Umfeld der Gleisanlagen verbunden. Die Gleisanlagen selbst besitzen keinen naturschutzfachlichen Wert. Durch die im Boden verbleibenden Bohrpfähle sind keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten, da die Böden in diesem Bereich bereits stark anthropogen überformt sind und keine nachteiligen Auswirkungen auf das Strömungsgeschehen im 1. Hauptgrundwasserleiter zu erwarten sind. Ein Verbleib der überschrittenen Bohrpfähle im 1. Hauptgrundwasserleiter (1. HGWL) hat keine nachteiligen Auswirkungen auf das Strömungsgeschehen im Grundwasserleiter im Bereich der Bahnquerung. Durch die verbleibenden Strömungsquerschnitte sowie aufgrund des homogenen Aufbaus und der hohen Transmissivität des Grundwasserleiters sind Potenzialveränderungen nur in der Größenordnung weniger Millimeter zu erwarten.

Maßnahme 80.15 vA: Strecke 1253/1255 – Umbau der Gleisanlagen

Siehe Erläuterungen zu 80.13vA

Maßnahme 80.21 vA: Anpassung Oberfläche Bahndamm

- a) Reversibilität ist technisch möglich:
Ja, aber es erfolgt ohnehin eine natürliche Reversibilität durch natürlichen Bewuchs im Laufe der Zeit.
- b) Auswirkungen einer Rückgängigmachung :
Nicht relevant, siehe Erläuterung zu a)
- c) Auswirkungen eines Verbleib :
Nicht relevant, siehe Erläuterung zu a)
- d) Umweltauswirkungen Die Herstellung des ursprünglichen Bahndamms wäre mit Baumaßnahmen in Form von größeren Erdbewegungen verbunden. Da die Böden in diesem

Bereich jedoch stark anthropogen überformt und keine hochwertigen Biotopstrukturen vorhanden sind, ist bei einem Rückbau keine erhebliche Beeinträchtigung der Umwelt zu erwarten.

4. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Für die unten folgenden Schutzgüter wurden die Umweltauswirkungen, die durch die Maßnahmen, die Gegenstand des Antrags auf Erlass der vorläufigen Anordnung sind, entstehen, zusammenfassend dargestellt und bewertet. Im Rahmen der Eingriffsregelung nach dem Hamburger Staatsrätemodell wurden die Auswirkungen auf die Schutzgüter nach BNatSchG bilanziert und durch geeignete Maßnahmen kompensiert. Für eine ausführliche Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter sowie die Bilanzierung wird auf die Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Anhang zum Erläuterungsbericht verwiesen.

4.1. Menschen und menschliche Gesundheit

Östlich der Bahnlinie liegen die Wohnsiedlungsbereiche am Katenweg, von denen ein kleiner Teil auch im Planungsbereich liegt. Südwestlich des Planungsbereichs um die geplante Gleishilfsbrücke liegt eine Kleingartensiedlung zwischen der Wilhelmsburger Reichsstraße und der Bahnlinie.

Der Baubereich um die Stauanlage S31 grenzt an das Gelände des Friedhofs Finkenriek im Bereich von Lagerflächen und randlichen Gehölzen. Zudem werden gewerblich genutzte Lagerflächen in Anspruch genommen. Der Planungsbereich um die Stauanlage S39 grenzt an einen Siedlungsbereich aus Einzelhausbebauung und landwirtschaftlichen Betrieben.

Für die Durchführung der Baumaßnahmen ist im Rahmen der vorläufigen Anordnung der Abbruch eines Nebengebäudes im Bereich des benachbarten Baufeldes erforderlich. Die betroffenen Grundstücke bzw. Gebäude, die durch die Vorhabenträgerin bereits erworben wurden, sind im Grunderwerbsplan gekennzeichnet und die Abrisse im Regelungsverzeichnis zum Antrag auf vorläufige Anordnung beschrieben.

Im Zuge der Bauarbeiten an den Stauanlagen sind keine längerfristigen, lärmintensiven Bauphasen vorgesehen. Die Arbeiten werden tagsüber verrichtet. Daher sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen zu erwarten. Langfristige Betroffenheiten entstehen durch den Umbau der Stauanlagen ebenfalls nicht.

Um die lärmbedingten Auswirkungen zu ermitteln, die aus den Baumaßnahmen im Bereich der Gleise resultieren, wurde ein Baulärmgutachten angefertigt. Darin wurden auch die aktuellen Vorbelastungen durch den Schienenverkehr für das Wohngebiet am Katenweg sowie für die Kleingartenanlage ermittelt. Demnach werden die Grenzwerte der 16. BImSchV im nordöstlichen

Bereich der Kleingartensiedlung tagsüber um 6 dB und nachts um 17 dB überschritten. An den Wohngebäuden am Katenweg werden die Grenzwerte tagsüber um bis zu 3 dB und nachts um bis zu 11 dB überschritten.

Durch die Baumaßnahmen im Bereich der Gleishilfsbrücken entstehen Lärmemissionen, die eine Wirkung auf die umliegenden Wohngebiete haben. Aufgrund der begrenzten Sperrzeiten des Bahnverkehrs ist die Umsetzung der Baumaßnahmen im Tag- und Nachtbetrieb geplant. Im Zuge von Pfahlherstellungen müssen die Lärmschutzwände beidseits der Gleise im Bereich der Bahnquerung für ca. 14 Tage geöffnet werden, sodass die lärmindernde Wirkung in diesem Zeitraum herabgesetzt ist. Im Anschluss werden die Wände wieder errichtet, sodass während der anderen Arbeitsschritte der Lärmschutz vorhanden ist. Bei den im Baulärmgutachten betrachteten, lärmintensiven Arbeitsschritten handelt es sich um folgende Baumaßnahmen:

- Gründungsarbeiten
- Weichenverschiebungen
- Pfahlherstellung
- Hilfsbrückeneinbau
- Aussteifung Hilfsbrücke
- Schottereinbau

Lärmbelastungen mit fest installierten Lärmschutzwänden

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass es bei allen geplanten Baumaßnahmen durch den Einsatz der notwendigen Maschinen zu Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm für den Tag- und den Nachtzeitraum kommt. Die Überschreitung im Bereich der Kleingartenanlage liegt tagsüber bei max. 15 dB. Die Überschreitungen an den Wohngebäuden liegen am Tag zwischen rd. 1 dB und rd. 15 dB und steigen im nächtlichen Baubetrieb aufgrund der niedrigeren Richtwerte der AVV Baulärm auf Beträge von rd. 11 dB bis zu rd. 26 dB, weshalb es in einigen Fällen – besonders im Rahmen der Weichenverschiebungen – auch zu einer Überschreitung der Gesundheitsgefährdungsschwellen von tagsüber 70 dB und 60 dB(A) nachts kommt (vgl. Kap. 9.1.6, Tab. 9 des Lärmgutachtens).

Da die Lärmschutzwände an den Gleisen mit Ausnahme eines 14-tägigen Zeitfensters während der Bauarbeiten erhalten bleiben, entsteht außerhalb dieses Zeitfensters kein Anstieg der Lärmbelastung durch den Schienenverkehr.

Lärmbelastung bei zurückgebauten Lärmschutzwänden

Während der Pfahlherstellung müssen ein Teil der an den Gleisen installierten Lärmschutzwände für 14 Tage zurückgebaut werden. Während dieses Zeitraums entfällt damit die lärmindernde Wirkung der Wände. In dieser Phase der Pfahlherstellung entstehen tagsüber an der Garten-

anlage Überschreitungen der Richtwerte der AVV-Baulärm von 1 dB, während die Überschreitungen im Bereich der Wohnsiedlung Katenweg zwischen rd. 7 dB und rd. 13 dB liegen. Im nächtlichen Baubetrieb bewegen sich die Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm zwischen rd. 22 dB und rd. 28 dB. An allen Messpunkten im Wohnbereich sind zudem deutliche Überschreitungen der Richtwerte für Einzelereignisse von bis zu rd. 26 dB zu erwarten (vgl. Kap. 8.3.6, Tab. 7 des Lärmgutachtens).

Zudem wurde im Lärmgutachten auch der Anstieg der Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr in dem Zeitraum ermittelt, in dem die Lärmschutzwände zurückgebaut sind. Dabei wurde berücksichtigt, dass zur Minderung des Schienenverkehrslärms mobile Schallschutzwände eingesetzt werden sollen. Für den Bereich der Kleingartensiedlung werden demnach die Schienenverkehrsgeräusche im Ist-Zustand tagsüber um 2,4 dB und nachts um 3 dB unterschritten. An den Wohngebäuden am Katenweg ist für diesen Zeitraum von 14 Tagen ein Anstieg der Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr im Vergleich zum Ist-Zustand von max. 4 dB tagsüber und max. rd. 5 dB nachts zu erwarten (vgl. Kap. 9.2, Tab. 10 des Lärmgutachtens).

Detaillierte Aufstellungen der ermittelten Lärmpegel und Grenzwertüberschreitungen an den jeweiligen Messpunkten in der Wohnsiedlung am Katenweg und dem Gartenhaus in der Kleingartensiedlung sind dem Baulärmgutachten zu entnehmen.

Um die Lärmbelastungen für die betroffenen Wohnbereiche zu reduzieren, sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen. Demnach ist auf der Baustelle eine Baustellendisziplin zu etablieren. Dazu gehören z.B. das Abschalten ungenutzter Maschinen, das möglichst geräuscharme Abladen von Materialien und das Abschalten von Signaltönen im Nachtzeitraum, soweit dies mit der Arbeitssicherheit vereinbar ist. Grundsätzlich wird auf den Einsatz von Baumaschinen geachtet, die dem Stand der Lärmreduzierungs-technik entsprechen. Zudem sollten Bauteile möglichst vor Anlieferung ihre Einbaumaße besitzen, damit kein lärmintensiver Zuschnitt auf der Baustelle nötig ist. Notwendige Zuschnitte sollten nur in dafür vorgesehenen und wenn möglich eingehausten Bereichen durchgeführt werden.

Trotzdem kommt das Baulärmgutachten zu dem Ergebnis, dass die nächtlichen Lärmbelastungen bei einigen Bauphasen noch immer sehr hoch sein werden und in einigen Bereichen der Wohnsiedlung die Schwelle von 70 dB tagsüber und 60 dB nachts überschritten wird. In der folgenden Tabelle werden die Anzahl der entsprechend betroffenen Wohngebäude und die Anzahl der Betroffenheitstage dargestellt (vgl. Tab. 8 des Lärmgutachtens).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Betroffenheiten durch die Überschreitung der Gesundheitsgefährdungsschwellen an Wohngebäuden im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen (gemäß Tab. 8 des Lärmgutachtens). Wenn nicht anders angegeben wird von einer bestehenden Lärmschutzwand (LSW) ausgegangen, Gesundheitsgefährdungsschwellen: tags = 70 dB, nachts = 60 dB.

Baumaßnahme	Zeitraum	Anzahl betroffener Wohngebäude	Summe Betroffenheitstage* ¹
Gründungsarbeiten	Nacht	0	4
Weichenverschiebungen	Tag	0 (Katenweg) 3 (Kleingärten)	30
	Nacht	26	
Pfahlherstellung	Tag	0	82
	Nacht	2	82
	Tag, ohne LSW	0 (Katenweg) 0 (Kleingärten)	14
	Nacht, ohne LSW	12	14
Hilfsbrückeneinbau	Tag	1 (Katenweg) 0 (Kleingärten)	27
	Nacht	1	
Aussteifung Hilfsbrücke	Tag	0	Parallel zum Einbau der Hilfsbrücken
	Nacht	4	
Schottereinbau	Tag	1 (Katenweg) 0 (Kleingärten)	Parallel zum Einbau der Hilfsbrücken

Tabelle 1

*¹ Zu den genauen Zeiträumen und Pausen zwischen den Belastungen sh. Tabelle 5 und 8 des Baulärmgutachtens.

Da es grundsätzlich keine deutlich leiseren Bauverfahren für die geplanten Arbeiten gibt und die nächtlichen Baumaßnahmen aufgrund der verbindlichen Sperrpausen des Bahnverkehrs notwendig ist, werden die von den erheblichen gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen betroffenen Wohnparteien frühzeitig über den zu erwartenden Umstand informiert und ihnen Ersatzunterkünfte zur Verfügung gestellt (vgl. Kap. 9 des Lärmgutachtens).

Sollte entgegen der Planungen der Fall eintreten, dass die Lärmschutzwände auch während anderer Bauphasen zurückgebaut werden müssen, können auch weitere Wohngebäude in den

jeweiligen Bauphasen von einer Überschreitung der Gesundheitsgefährdungsschwellen betroffen sein. Die Anzahl der dann betroffenen Wohngebäude ist Tab. 8 des Lärmgutachtens zu entnehmen. Zur Lärminderung können ggf. mobile Lärmschutzwände zum Einsatz kommen. Eine rechnerische Berücksichtigung der Lärminderung konnte im Gutachten nicht erfolgen.

Bewertung der Auswirkungen des Baulärms auf das Schutzgut Menschen

Durch die im Rahmen der vorläufigen Anordnung geplanten Baumaßnahmen und der daraus entstehenden Schallimmissionen im Bereich der Gleishilfsbrücke sind in bestimmten Zeiträumen während der Bauphase (vgl. Tab. 1) erhebliche Beeinträchtigungen der umliegenden Wohngebiete und damit des Schutzgutes Menschen und insbesondere der menschlichen Gesundheit zu erwarten. Besonders die nächtlichen Bauphasen führen zu einer Überschreitung der Schwelle von 60 dB(A).

Durch die vorgesehenen schallmindernden Maßnahmen im Bauablauf können die erheblichen Beeinträchtigungen nicht für alle betroffenen Wohnparteien ausreichend vermindert werden. Um die betroffenen Wohnparteien vor den Auswirkungen der Lärmimmissionen zu schützen, muss eine frühzeitige Information und Bereitstellung von Ersatzunterkünften erfolgen.

Unter Einsatz der beschriebenen Minderungsmaßnahmen sowie der Bereitstellung von Ersatzunterkünften für die Dauer der lärmintensiven Arbeiten wird eine baubedingte Gefährdung der Gesundheit der betroffenen Wohnparteien vermieden. Eine generelle Beeinträchtigung der umliegenden Wohngebäude lässt sich in den geplanten Zeiträumen während der Bauphasen jedoch nicht vollständig verhindern. Durch die Wiederherstellung der temporär zurückgebauten Lärmschutzwände, verbleiben keine erhöhten Lärmimmissionen durch den Schienenverkehr. Dauerhafte Beeinträchtigungen durch die Lärmentwicklungen der Baumaßnahmen sind für das Schutzgut Menschen und die menschliche Gesundheit aufgrund der zeitlich sehr begrenzten Bauphase ausgeschlossen.

4.2. Naturhaushalt

4.2.1 Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Biotopfunktionen

Die Biotopstrukturen im Planungsbereich der Gleishilfsbrücke und im Umfeld der Stauanlagen S 31 und S 39 sind stark anthropogen geprägt. Dazu zählen u. a. gepflanzte Gehölzbestände, kurze Abschnitte stark veränderter Gewässerläufe, artenarme Grünland- und Trittrassenflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen und Ruderalflächen. Eine ausführliche Beschreibung der Biotopstrukturen findet in Kap. 3.2.2.1 der Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen statt. Im Planungsbereich des Vorhabens liegen keine gesetzlich geschützten Biotope und keine FFH-Lebensraumtypen.

Im Rahmen der Kartierung von Rote-Liste-Pflanzenarten konnten im Planungsbereich keine gefährdeten Pflanzenarten nachgewiesen werden.

Die dauerhafte Inanspruchnahme von bisher nicht versiegelten Flächen beläuft sich auf lediglich 464 m². Insgesamt sind anlage- und baubedingt rd. 2,95 ha Fläche betroffen, woran jedoch versiegelte Verkehrsflächen einen Anteil von rd. 1,21 ha haben. Biotopstrukturen, denen relevante Lebensraumfunktionen zuzuweisen sind, sind demnach auf einer Fläche von rd. 1,74 ha betroffen, wobei auch diese Strukturen aufgrund der anthropogenen Vorbelastungen überwiegend nur geringe Wertigkeiten aufweisen.

Durch das Vorhaben wird auch eine aus der Erweiterung der Güterbahn Hamburg stammende Kompensationsfläche in Form eines Gehölzbestands zwischen der Anschlussstelle HH-Wilhelmsburg-Süd und der Bahnlinie mit einer Größe von 1.442 m² in Anspruch genommen.

Zusätzlich ist ein Verlust von drei Einzelbäumen gemäß der Baumschutzverordnung Hamburgs zu verzeichnen. Dabei handelt es sich um einen Ahorn und zwei Fichten mittleren Alters mit einem Stammumfang von 80 cm bis weniger als 160 cm.

Biotopverbundfunktionen

Im Planungsbereich der Gleishilfsbrücke liegen keine ausgewiesenen, linearen oder flächigen Biotopverbundstrukturen. Generell haben im lokalen Biotopverbund der Binnendeichflächen vor allem die größeren Hauptgewässer wie die Kirchdorfer Wettern und der Neue Brausielgraben eine besondere Bedeutung für viele Artengruppen. Die Südliche Wilhelmsburger Wettern spielt aufgrund ihrer Größe und baulichen Überprägung nur eine untergeordnete Rolle im Biotopverbund.

Habitatfunktionen für wertgebende Tierarten

Brutvögel

In den Planungsbereichen der Gleishilfsbrücken und der Stauanlagen wurden im Rahmen der Bestandskartierung zehn Brutvogelarten nachgewiesen. Mit dem Haussperling und dem Teichhuhn kommen zwei artenschutzrechtlich besonders relevante Brutvogelarten im Planungsbereich vor. Die übrigen Arten gehören zu den im gesamten Stadtgebiet weit verbreiteten und häufig anzutreffenden Brutvögeln. Es handelt sich um wenig spezialisierte Arten die nur eine unspezifische Bindung an Bäume und Sträucher haben.

Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann ein Eintreten der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verhindert werden. Eine

detaillierte Betrachtung der Brutvögel erfolgt in Kap. 5 der Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen.

Fledermäuse

Es liegen keine direkten Nachweise von Fledermäusen in Form von Flugaktivitäten, Quartieren oder Jagdgebieten im Planungsbereich der Bahntrasse vor. Im weiteren Umfeld der Gleishilfsbrücken gelangen nur vereinzelte Nachweise weniger Fledermausarten (Großer Abendsegler, Flughautfledermaus, Zwergfledermaus, Mausohrfledermäuse). Die Biotopstrukturen im Planungsbereich bieten aufgrund ihrer Beschaffenheit und Vorbelastungen durch Störungsquellen wie Lärm und Licht nur eine geringe Habitataignung.

Weitere Säugetiere

Für den als gefährdet geltenden Fischotter (*Lutra lutra*) liegen drei Nachweise aus dem Artkatalog vor. In den Jahren 2010 und 2012 erfolgten zwei Beobachtungen nördlich des Mahlbusses im Süden des Untersuchungsgebietes der Planfeststellungsunterlagen. Im Jahr 2016 wurde ein weiteres Vorkommen nordwestlich der AS Stillhorn in der Nähe der Stillhorner Wetteren registriert (vgl. Kap. 6.3 des Artenschutzbeitrags der Planfeststellungsunterlage, Unterlage 19.3).

Ein direkter Nachweis des stark gefährdeten Bibers (*Castor fiber*) liegt für das Untersuchungsgebiet der Planfeststellungsunterlagen zwar nicht vor, jedoch gibt es in anderen Teilen Hamburgs kleinere Populationen und eine weitere Ausbreitung über die Elbe. Damit ist auch eine weitere Ausbreitung entlang der Gewässer in Wilhelmsburg nicht auszuschließen (vgl. Kap. 6.3 des Artenschutzbeitrags der Planfeststellungsunterlage, Unterlage 19.3).

4.2.2 Schutzgut Fläche

Das Erfordernis der Flächeninanspruchnahmen ergibt sich aus den technischen Anforderungen der Errichtung der Gleishilfsbrücken sowie den für die Herstellung der Querung benötigten Baustelleneinrichtungen. Aufgrund des mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehenden Verschlusses der Südlichen Wilhelmsburger Wetteren und den damit einhergehenden Arbeiten an den Stauanlagen S31 und S39 entstehen zudem kleinräumige temporäre Flächeninanspruchnahmen im Umfeld der Straße Finkenriek.

Die dauerhafte Inanspruchnahme von Fläche durch Neuversiegelungen beträgt 464 m². Die baubedingte Flächeninanspruchnahme im Planungsbereich der Errichtung der Gleishilfsbrücken und an den Stauanlagen beträgt rd. 2,45 ha, von denen rd. 1,69 ha unversiegelte Biotopstrukturen darstellen. Die übrigen rd. 0,76 ha sind versiegelte Straßenflächen.

Die Planungsbereiche im Zuge der Errichtung der Gleishilfsbrücken reichen nicht über die Grenzen des Untersuchungsgebietes der Planfeststellungsunterlagen hinaus, sodass im Zuge der vorgezogenen Anordnung keine zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen entstehen.

4.2.3 Schutzgut Boden

Die Böden im Umfeld der Gleishilfsbrücken sind in allen Bereichen anthropogen überformt. Es handelt sich weitgehend um erheblich vorbelastete Bereiche, in denen aufgrund von Verkehrswegen inkl. angrenzender Nebenflächen sowie von Wohnbebauung keine bzw. stark veränderte ursprüngliche Bodenverhältnisse vorliegen. Naturnahe Böden sind nicht vorhanden. Gemäß dem Bewertungsrahmen des Staatsrätemodells sind die Böden im Planungsbereich daher nur geringen bis sehr geringen Wertstufen zuzuordnen.

Die Eingriffe in den Boden werden im Rahmen der Eingriffsregelung nach dem Hamburger Staatsrätemodell bilanziert und ausgeglichen (s. Kap. 4 der Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen).

4.2.4 Schutzgut Wasser

Der Planungsbereich des Vorhabens liegt wie große Teile des planfestzustellenden Gesamtvorhabens im Bereich des Grundwasserkörpers „Bille-Marsch/Niederung Geesthacht“ (GWKEI12). Bezüglich der inhaltlichen Beschreibungen wird auf Kap. 2.2.3 des LBP der Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 19.1) sowie auf das hydrogeologische Gutachten (Unterlage 18.8) und den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 18.9) verwiesen.

Das Vorhaben liegt im Einzugsgebiet des Oberflächenwasserkörpers (OWK) el_02, Elbe/Hafen. Die Südliche Wilhelmsburger Wettern, die Kirchdorfer Wettern und der Neue Brausielgraben sind bedeutende Fließgewässer in diesem Gebiet. Die Südliche Wilhelmsburger Wettern liegt teilweise im Planungsbereich der Gleishilfsbrücken. Die Wettern und Gräben sind Teil eines intensiven Wasserhaltungssystems im Süden Wilhelmsburgs. Die Gewässer sind überwiegend künstlichen Ursprungs und entsprechend ihrer hydraulischen Erfordernisse im Regelfall stark begradigt und naturfern ausgebaut.

Bezüglich der Oberflächengewässer und des Grundwassers gibt es hinsichtlich der Regulationsfunktionen im Landschaftswasserhaushalt bzw. der Grundwasserschutzfunktionen keine maßgeblichen Konflikte.

4.2.5 Schutzgut Klima und Luft

Die unversiegelten Flächen im Planungsbereich sind nicht Teil von größeren Freiflächen, denen eine lokalklimatische Ausgleichsfunktion zugewiesen werden kann.

Die stark anthropogen überprägten Böden im Planungsbereich besitzen zudem aufgrund ihrer naturfernen Ausprägung keine oder nur eine sehr geringe Funktion als Kohlenstoffsenke. Es gibt im Planungsbereich keine oberflächennahen Torfe.

Da die vom Vorhaben betroffenen Flächen keine lokalklimatischen Ausgleichsfunktionen besitzen, die Böden im Planungsbereich aufgrund ihrer naturfernen Ausprägung keine Funktion als Kohlenstoffsенke haben und keine Torfvorkommen freigelegt werden, entstehen durch die geplanten Baumaßnahmen keine Konflikte mit dem Schutzgut Klima/Luft.

4.3. Landschaftsbild

Der Planungsbereich im Umfeld der Gleishilfsbrücken zählt zu den Bereichen, die aufgrund von bereits vorhandenen erheblichen anthropogenen Überformungen im Rahmen der Eingriffsbilanzierung keine Relevanz mehr für das Landschaftsbild haben. Eine Zuordnung zu einer der fünf Landschaftsbildeinheiten erfolgte im LBP für die Planfeststellung nicht. Der Planungsbereich um die Stauanlage S31 liegt in der Landschaftsbildeinheit 4 „Stadtnahe Grünflächen im Süden Wilhelmsburgs“, der Bereich um die Stauanlage S39 in der Landschaftsbildeinheit 2 „Landwirtschaftliche Nutzflächen südlich von Kirchdorf“ (vgl. Kap. 2.2.6 in Unterlage 19.1 der Planfeststellungsunterlagen).

Die stark anthropogen überprägten und durch die nahen Verkehrsflächen zusätzlich stark vorbelasteten Flächen im Planungsbereich der Gleishilfsbrücken und der Stauanlagen besitzen keine Erholungsfunktion.

Da die Strukturen im Bereich der Gleishilfsbrücken aufgrund der starken anthropogenen Überprägung und der Vorbelastungen durch die nahen Verkehrsflächen keine Relevanz als Landschaftsbildfunktion und keine landschaftsbezogene Erholungsfunktion haben, entstehen an dieser Stelle durch die Baumaßnahmen keine Konflikte mit dem Landschaftsbild.

Zwar liegen die zu ertüchtigenden Stauanlagen in für das Landschaftsbild bedeutenden Bereichen, jedoch entstehen durch die kurzzeitigen und kleinflächigen Baumaßnahmen ebenfalls keine Betroffenheiten mit dem Landschaftsbild.

4.4. Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Zu den Schutzgütern kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter zählen Baudenkmäler und geschützte Ensembles gemäß der Denkmalkartierung Hamburgs sowie Bodendenkmäler gemäß dem Archäologischen Museum Hamburg. Zusätzlich ist der Friedhof Finkenriek zu berücksichtigen.

Im Planungsbereich um die Gleishilfsbrücke und der Stauanlage S39 liegen keine der genannten Schutzgutfunktionen. Der Planungsbereich um die Stauanlage S31 grenzt randlich an das Gelände des rd. 18 ha großen Friedhofs Finkenriek, auf dem sich in diesem Bereich eine Lagerfläche befindet. Eine Inanspruchnahme des eingezäunten Friedhofsgeländes sowie der dortigen Gehölze wird im Rahmen der zeitlich begrenzten Bauarbeiten vermieden.

Da durch das Vorhaben keine Grabfelder oder andere kulturell wertvollen Strukturen des Friedhofs betroffen sind und der Planungsbereich durch Gehölze vom Rest des Friedhofs abgeschirmt ist, entstehen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes.

4.5. Artenschutz

Das Vorkommen von Arten des Anhangs IV bzw. von europäischen Vogelarten und die Beurteilung von Betroffenheiten erfolgt in der Artenschutzprüfung im Abschnitt 2 der Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen. Im Ergebnis ist ein Brutpaar des Haussperlings als europäischen Vogelart von unvermeidbaren baubedingten Verlusten des Brutplatzes betroffen, weshalb im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes Nistkästen in der Nähe installiert werden, um den Verlust zu kompensieren. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände treten durch diese CEF-Maßnahme nicht ein.

4.6. Natura 2000-Gebiete

Von den Baumaßnahmen im Rahmen der vorläufigen Anordnung gehen keine vorhabenbedingten Wirkungen aus, die zu einer Beeinträchtigung der FFH-Gebiete führen. Die beiden nächstgelegenen FFH-Gebiete sind das Gebiet „Heuckenlock/Schweenssand“ (DE 2526-302) und das Gebiet „Hamburger Unterelbe“ (DE 2526-305). Die Schutzgebietsflächen liegen rd. 1 km südöstlich der zum Vorhabenbereich der Gleishilfsbrücke und rd. 250 m östlich der Stauanlage S39.

4.7. Berücksichtigung der Klimaschutzziele

Gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 des Klimaschutzgesetzes des Bundes (KSG) haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes gemäß § 1 KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Minderungsziele gemäß § 3 KSG zu berücksichtigen. Zweck des Gesetzes ist gemäß § 1 KSG, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen sind zu berücksichtigen.

Auch gemäß §§ 1, 2 Hamburgisches Klimaschutzgesetz (HmbKliSchG) müssen die Erfordernisse des Klimaschutzes bei allen Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen im Rahmen der Möglichkeiten und Zuständigkeiten der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigt werden.

Für Verkehrsprojekte sind drei Sektoren Verkehr (Straßenverkehr), Landnutzungsänderung (Änderungen der Landnutzung durch Flächeninanspruchnahmen durch das Vorhaben selbst sowie die Ausgleichsmaßnahmen) und Industrie (Bau und Unterhaltung der Straße) relevant. Da sich der Antrag auf vorläufige Anordnung auf vorbereitende Baumaßnahmen für den Neubau der

A26, Abschnitt 6c handelt, werden auch im Rahmen dieser Antragsstellung die drei genannten Sektoren betrachtet.

4.7.1 Sektor Verkehr

Dem Sektor Verkehr sind die aus dem Straßenverkehr auf der neuen Autobahn resultierenden, betriebsbedingten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) zuzuordnen. Im Rahmen der vorläufigen Anordnung werden jedoch noch keine Verkehrswege hergestellt, sodass aus den Baumaßnahmen keine verkehrsbedingten THG-Emissionen entstehen.

4.7.2 Sektor Landnutzungsänderung

Von der baulichen Anlage als solcher gehen keine THG-Emissionen aus. Allerdings führt die Flächeninanspruchnahme zu dauerhaften Auswirkungen auf die zuvor dort vorhandenen Biotope und Böden, deren Fähigkeit CO₂ zu binden eingeschränkt wird oder verloren geht, wodurch der Sektor Landnutzungsänderung betroffen ist.

Die Veränderungen der Landnutzung durch die vorgezogenen Baumaßnahmen im Rahmen der vorläufigen Anordnung beschränken sich auf überwiegend anthropogen stark überprägte Flächen im ohnehin verhältnismäßig kleinen Planungsbereich. Dauerhafte Flächeninanspruchnahmen auf bisher nicht versiegelten Flächen beschränken sich auf die Randbereiche der Gleisanlagen. Zwar entsteht hierdurch eine langfristige Reduzierung der CO₂-Bindungsfähigkeit auf den entsprechenden Flächen, jedoch ist die dauerhafte Flächeninanspruchnahme und damit die Landnutzungsänderung im Rahmen der Baumaßnahmen der vorläufigen Anordnung nur sehr geringflächig. Zudem bewirken die im Rahmen der Eingriffsregelung geplanten Kompensationsmaßnahme (Maßnahme 11.2 ACEF) eine Aufwertung der jeweiligen Maßnahmenfläche. Mit der veränderten Nutzungsform (Grünland auf bisheriger Ackerfläche) sowie der reduzierten Nutzungsintensität geht eine Steigerung der CO₂-Bindungsfähigkeit einher. Insofern wird davon ausgegangen, dass sich bei einer ausgeglichenen Eingriffsbilanz im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung keine nachhaltige Betroffenheit des Sektors Landnutzungsänderung im Sinne des KSG ergibt.

4.7.3 Sektor Industrie

Die THG-Emissionen aus dem Bauvorgang sind dem Sektor Industrie zuzuordnen. Eine bauliche Unterhaltung der Gleishilfsbrücken ist nicht relevant, da diese lediglich einen Zwischenschritt für die spätere Errichtung des Autobahntunnel darstellen.

Die THG-Emissionen, die durch die baulichen Maßnahmen im Rahmen der vorläufigen Anordnung entstehen, sind Teil des Gesamtprojektes und stellen demnach keine zusätzlichen Emissionen im Vergleich zum Planfeststellungsverfahren dar.

Das Erreichen der Klimaziele wird durch die THG-Emissionen, die durch die zeitlich begrenzten Arbeiten im Rahmen des Bauvorgangs entstehen, nicht gefährdet.

Die anlagebedingt dauerhaft in Anspruch genommene Fläche im Bereich der Gleishilfsbrücken beträgt 4.943 m², von denen nur 464 m² unversiegelte Biotopstrukturen darstellen. Die übrigen 4.479 m² sind bereits (teil-)versiegelte Gleisanlagen. Insofern ist davon auszugehen, dass sich keine nachhaltige Betroffenheit im Sinne des KSG ergibt.

4.8. Weitere Schutzgebiete

Im Bereich der Stauanlagen ist das Landschaftsschutzgebiet „Wilhelmsburger Elbinsel“ durch kleinräumige temporäre Baumaßnahmen betroffen. Aufgrund des geringen Umfangs kommt es nicht zu dauerhaften Veränderungen der Landschaftsstrukturen oder des Landschaftsbildes.

Mit der Hamburgischen Baumschutzverordnung (BaumschutzVO) werden u. a. Bäumen und Hecken als geschützte Landschaftsbestandteile unter Schutz gestellt. Dies betrifft auch drei Einzelbäume im Umfeld der zu errichtenden Gleishilfsbrücken, die im Rahmen der Maßnahmenplanung kompensiert werden.

5. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umwelt-auswirkungen nach den Fachgesetzen

5.1. Lärmschutzmaßnahmen

Ein Bericht inklusive Anlagen zur Baulärmuntersuchung für die mit den vorläufigen Maßnahmen verbundenen Arbeiten inklusive des dazu erforderlichen Baumaschineneinsatzes ist den Anlagen zum Antrag zu entnehmen.

Werden rechnerisch oder messtechnisch Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nachgewiesen, werden Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastungen (zum Beispiel Einsatz lärm-ärmerer Baumaschinen, Anwendung lärmärmerer Bauverfahren, Verlagerung der Bauzeiten hauptsächlich auf den Tagzeitraum) ergriffen. Die Beschreibung dieser Maßnahmen, die im Zuge der Herstellung umgesetzt werden, ist der o.a. Unterlage zu entnehmen.

5.2. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Durch das Vorhaben im Zuge der vorläufigen Anordnung sind keine kritischen Luftschadstoffbelastungen im Planungsgebiet der vorläufigen Anordnung zu erwarten.

5.3. Maßnahmen zum Gewässerschutz

Maßnahmen nach RiStWag sind nicht erforderlich, da das Planungsgebiet der vorläufigen Anordnung nicht im Trinkwasserschutzgebiet liegt.

5.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen

5.4.1 Vermeidungsmaßnahmen

Zu den Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung zum Antrag nach § 17 Abs 2 FStrG kann bezüglich ihrer Ausgestaltung auf die Erläuterungen im LBP zur Planfeststellung (Kap. 3.2 in Unterlage 19.1) sowie auf die Maßnahmenblätter (Unterlage 9.3) des Planfeststellungsantrages verwiesen werden. Im Rahmen der vorläufigen Anordnung werden weder bereits im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen entwickelte Maßnahmen grundlegend verändert noch ist die Entwicklung neuer Vermeidungsmaßnahmen notwendig. In den Maßnahmenblättern und dem Maßnahmenplan wird falls erforderlich die Lage und Dimensionierung der Vermeidungsmaßnahmen innerhalb der Grenzen des PF-Antrages an die Eingriffe im Rahmen der Baumaßnahmen angepasst.

Folgende Maßnahmen sind für die Vermeidung und Minimierung der Eingriffsfolgen bereits im Zusammenhang mit den Maßnahmen der vorläufigen Anordnung vorgesehen:

- Bauzeitenregelungen (Maßnahme 1.1 CEF)
- Bautabuflächen und Schutzzäune (Maßnahme 1.4 V)
- Einzelbaumschutz (Maßnahme 1.5 V)
- Umweltbaubegleitung (Maßnahme 1.6 VFFH)
- Schutz des Bodens (Maßnahme 1.7 V)
- Schutz von Amphibien und Fischen bei Gewässerverfüllungen (1.8 VCEF)

5.4.2 Ausgleichsmaßnahmen

Im Rahmen der Maßnahme 4A werden im Zusammenhang mit dem Antrag auf Erlass der vorläufigen Anordnung insgesamt 21 neue Einzelbäume gepflanzt, wodurch die eingriffsbedingten Einzelbaumverluste im Bereich der zu errichtenden Gleishilfsbrücken kompensiert werden.

Auf dem Flurstück 5291 der Maßnahme 11.2 ACEF erfolgt eine Umwandlung von Acker in artenreiche, extensive Grünlandflächen. Zudem werden die vorhandenen Beetgräben wiederhergestellt und durch eine angepasste Nutzung des Grünlands breitere, begleitende Hochstauden- und Röhrichstreifen zugelassen. Die Maßnahme erfüllt die Kompensationsanforderungen an einen rechnerischen Ausgleich der nach dem Staatsrätemodell ermittelten Wertpunktedefizite.

Art und Umfang der Maßnahme 12ACEF für ein Brutpaar des Hausperlings leiten sich aus der artenschutzrechtlichen Betrachtung ab. Im Rahmen der Maßnahme wird vor Baubeginn der vom Antrag auf vorläufige Anordnung umfassten Arbeiten eine artspezifische Nisthilfe (Koloniekasten) für den Haussperling in 4 bis 5 m Höhe installiert. Bei den handelsüblichen Koloniekästen für den Haussperling bilden immer drei Nisthilfen eine Einheit (= ein Koloniekasten). Die Nisthilfen werden im räumlichen Zusammenhang mit dem beeinträchtigten Brutplatz südlich der geplanten Gleishilfsbrücke an der Südfassade der Friedhofskapelle auf dem Friedhof Finkenriek installiert.

Zudem werden im Rahmen der Maßnahme 2.4G zwei Gehölzflächen mit einer Gesamtgröße von 2.047 m² an der Straße Kornweide hergestellt, die der funktionalen Kompensation des Verlusts von Gehölzflächen, die in der Vergangenheit als Kompensationsmaßnahmen angelegt wurden, dienen.

Eine ausführliche Beschreibung der landschaftspflegerischen Maßnahmen erfolgt in Kap. 4.5 sowie Kap. 8 der Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen.

6. Voraussetzung des § 17 Abs. 2 FStrG

Die Voraussetzungen für den Erlass der beantragten vorläufigen Anordnung nach § 17 Abs. 2 FStrG liegen – wie nachfolgend ausgeführt – vor (vgl. auch Planfeststellungsrichtlinien 2019 – PlafeR 19 – gem. ARS 08/2020 vom 17.03.2020). Hierzu wird nachfolgend detailliert ausgeführt:

6.1. Anhängiges Planfeststellungsverfahren (§ 17 Abs. 2 S. 1 FStrG)

Für den Abschnitt 6c der A26 wurde am 16.02.2021 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Am 25.03.2021 hat die DEGES eine Online-Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit durchgeführt und über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens informiert.

Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte vom 29.03.2021 bis zum 28.04.2021, im Anschluss daran begann die Einwendungsfrist, die bis zum 28. Mai 2021 andauerte (siehe hierzu auch den Amtlichen Anzeiger Nr. 22 der Stadt Hamburg (Seiten 409 bis 411)).

Ab Juni 2021 erfolgte die Sichtung, Prüfung und Beantwortung der Einwendungen und Stellungnahmen durch die Vorhabenträgerin.

6.2. Reversibilität der Maßnahmen (§ 17 Abs. 2 S.1 Nr. 1 FStrG)

Bei den vom vorliegenden Antrag erfassten Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die sämtlich Bestandteil des o. g. Planfeststellungsverfahrens sind.

Die Maßnahmen sind auch reversibel im Sinne des § 17 Abs. 2 FStrG. Dabei unterliegt der Begriff der Reversibilität einem weiten Verständnis. So ist hinsichtlich der im Rahmen der vorläufigen

Anordnung errichteten Bauwerke im Wesentlichen zunächst danach zu fragen, ob und inwieweit ein Rückbau technisch möglich ist. Hierzu wird im Kap. 3.5 zu jeder einzelnen Maßnahme eine detaillierte Einschätzung zur Möglichkeit ihrer technischen Umkehrbarkeit, zu den Auswirkungen ihrer Rückgängigmachung und zu den Auswirkungen des Verbleibs der Maßnahmen dargelegt. Auf diese detaillierten Ausführungen im Kap. 3.5 wird an dieser Stelle verwiesen.

Weiterhin ist die Reversibilität hinsichtlich der mit den Baumaßnahmen verbundenen naturschutzfachlichen Eingriffe zu betrachten. Hierbei ist der Begriff der Reversibilität hingegen nicht im rein naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen, sondern die Maßnahmen sind in diesem Sinne vielmehr reversibel wenn – in Anlehnung an den Rechtsgedanken der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung - die Einwirkungen der Maßnahmen in angemessener Zeit ausgeglichen werden können. Zu dieser naturschutzfachlichen Reversibilität wird im Detail auf die Ausführungen in der Unterlage „Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen“, Kap. 7 verwiesen.

6.3. Öffentliches Interesse am vorzeitigen Beginn (§ 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 FStrG)

Es besteht hinsichtlich der vorbereitenden Maßnahmen bzw. Teilmaßnahmen ein öffentliches Interesse am vorzeitigen Beginn. Gründe des öffentlichen Interesses erfordern den Beginn der antragsgegenständlichen Arbeiten vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses.

Dies ist insbesondere notwendig, um bauzeitliche Konflikte mit seitens der DB AG geplanten Maßnahmen zu vermeiden.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Deutsche Bahn die Realisierung des Hochleistungskorridors Hamburg - Berlin im Jahr 2025 und den Hochleistungskorridor Hamburg – Hannover im Anschluss daran 2026 plant. Deswegen mussten Streckensperrungen für die Errichtung des Eisenbahntunnels Wilhelmsburg für die Jahre 2024 und 2025 festgelegt werden, um die vorgenannten Projekte, die der Verbesserung der Städteverbindungen dienen, nicht zu behindern oder gar gänzlich zu verhindern.

Aus den dargelegten Abläufen ergibt sich die Notwendigkeit des Beginns der antragsgegenständlichen Maßnahmen im Jahr 2024 und 2025. Ergänzend wird hierzu auch auf die Ausführungen im Kapitel 1 verwiesen.

6.4. Positive Gesamtprognose bzgl. Erlass des PFB (§ 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 FStrG)

Von der Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens Neubau der A26, Abschnitt 6c ist nach vorläufiger Einschätzung zum jetzigen Planungs- und Verfahrensstand mit überwiegender Wahrscheinlichkeit auszugehen, so dass mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses zugunsten der Vorhabenträgerin gerechnet werden kann. Unüberwindbare tatsächliche oder rechtliche Gründe, welche dem Vorhaben entgegenstünden, sind nach Auffassung der Vorhabenträgerin auch aus den Einwendungen und Stellungnahmen der erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligung zum Planfeststellungsverfahren nicht ersichtlich.

6.5. Wahrung der nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen (§ 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 FStrG)

Der Erlass der vorläufigen Anordnung setzt ferner voraus, dass die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden, vgl. § 17 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 FStrG. Dies dürfte hier nach Einschätzung der Vorhabenträgerin der Fall sein, wie die Auswertung der aus dem Planfeststellungsverfahren vorliegenden Einwendungen und Stellungnahmen -bezogen auf die für die Maßnahmen der vA relevanten Belange – durch die Vorhabenträgerin ergeben hat.

Durch die beantragten Maßnahmen entstehen insbesondere mögliche Konflikte in Bezug auf Lärm, Grundinanspruchnahme und den Bahnbetrieb sowie auf weitere Umweltauswirkungen. Die beantragten Maßnahmen führen im Ergebnis aber nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht zu einer Beeinträchtigung der Rechte anderer oder des Allgemeinwohls. Die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen wurden soweit erforderlich gutachterlich untersucht. Sie sind daher vorliegend bekannt. Die Vorhabenträgerin hat das Vorhaben so geplant, dass Rechtsbeeinträchtigungen nach Möglichkeit verhindert oder auf ein zumutbares Maß reduziert und Beeinträchtigungen der Umwelt den rechtlichen Anforderungen entsprechend kompensiert werden. Zudem konnten bereits Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und Betroffenen in solchen Fällen abgeschlossen werden, in denen Rechtsbeeinträchtigungen unvermeidbar sind. Darüber hinaus kann die Planfeststellungsbehörde ggf. Schutzauflagen anordnen.

7. Abkürzungsverzeichnis

A26	Autobahn A 26
AD	Autobahndreieck
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
B75	Bundesstraße B 75
BAB	Bundesautobahn
BE	Baustelleneinrichtung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (früher BWVBW, BMVBS)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landespflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Bauwerk
DB	Deutsche Bahn
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
HPA	Hamburg Port Authority AöR
Hz	Hertz (Maßeinheit Frequenz)
kV	Kilovolt
LST	Leit- und Sicherungstechnik
RQ	Regelquerschnitt
SO	Schienenoberkante
SWW	Südliche Wilhelmsburger Wettern
VCEF	Vermeidungsmaßnahme (V), funktionserhaltende Maßnahme (CEF)
VKE	Verkehrseinheit
WA	Weichenanfang
WBR	Wilhelmsburger Reichsstraße